第６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：平成 29 年 7 月 20 日（木）13 時 30 分～15 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．平成２９年度の協議会の進め方について　（資料１）

２．平成２９年度パイロット事業の実施について　（資料２）

３．働き方改革について　（資料３）

４．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　平成２９年度協議会スケジュールについて
資 料 ２　平成２９年度パイロット事業（実証実験）について
資 料 ３　「働き方改革実行計画」について

参考資料１　トラック事業に係る最近の施策等について

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）理事・企画振興部長
福村　隆宏	（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
青木　均	（一社）愛知県トラック協会副会長　東山物流（株）取締役会長
若杉　福雄	（一社）愛知県トラック協会副会長　丸五運送(株）代表取締役
神谷　昌彦	高浜共立運輸(株)　代表取締役（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
青木　太久美	中部経済産業局　産業部長
木暮　康二	愛知労働局長
石澤　龍彦	中部運輸局長
河合　基晴	愛知運輸支局長

第6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

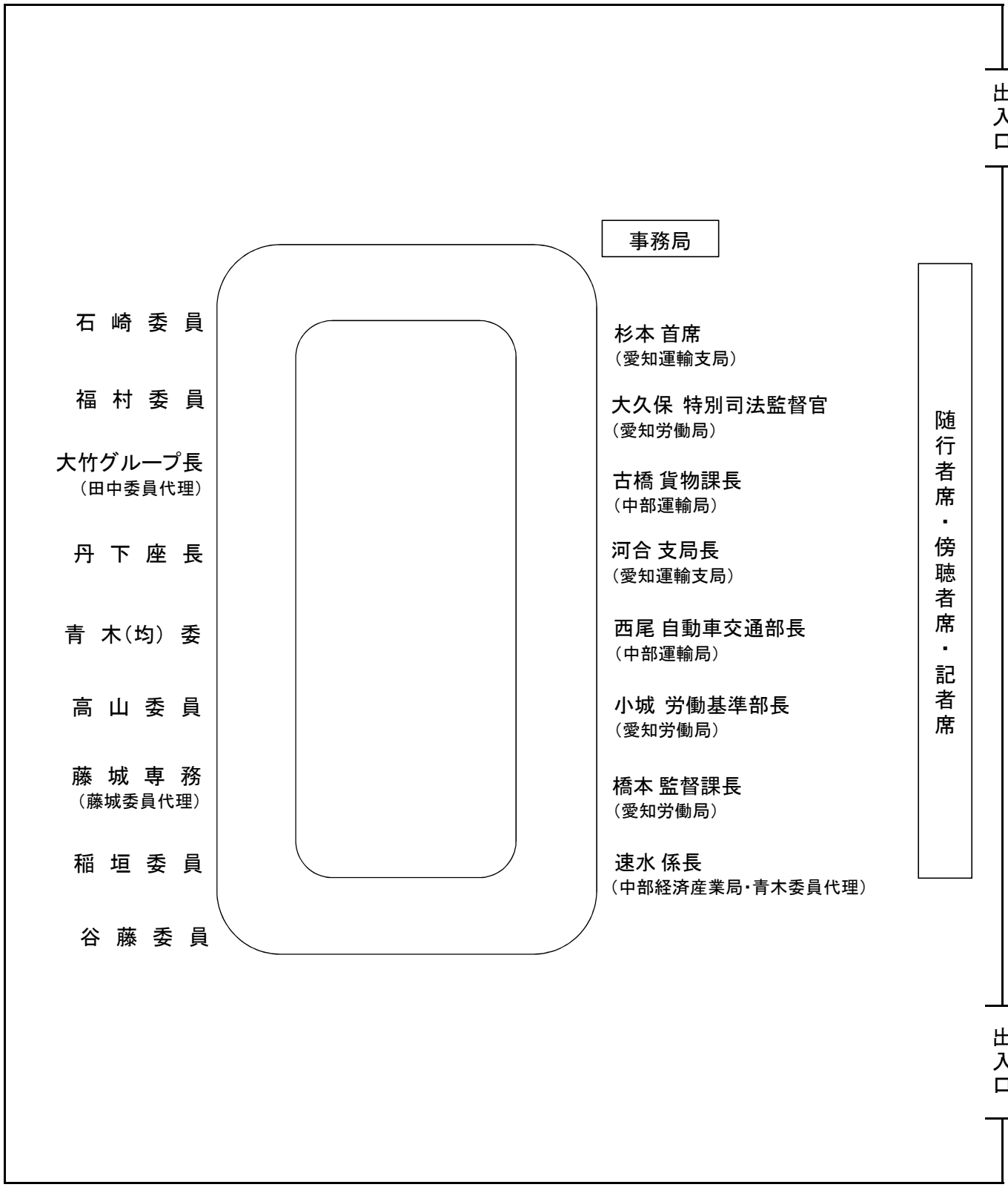
出席者名簿

（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	理事・企画振興部長	田中　豊	地域・都市整備グループ長	大竹　正芳
（一社）中部経済連合会	社会基盤部長	福村　隆宏		
（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	欠席	
トヨタ自動車（株）	物流管理部 調達物流改革室長	石崎　雅士		
福山冷蔵（株）	代表取締役社長	福山　衛	欠席	
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	青木　均		
（一社）愛知県トラック協会	副会長	若杉　福雄	欠席	
高浜共立運輸(株)	代表取締役	神谷　昌彦	欠席	
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	青木　太久美	流通・サービス産業課 係長	速水　大介
愛知労働局	局長	木暮　康二	労働基準部長	小城　英樹
中部運輸局	局長	石澤　龍彦	自動車交通部長	西尾　和晴
愛知運輸支局	支局長	河合　基晴		

第6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

中部運輸局11階　運輸会議室



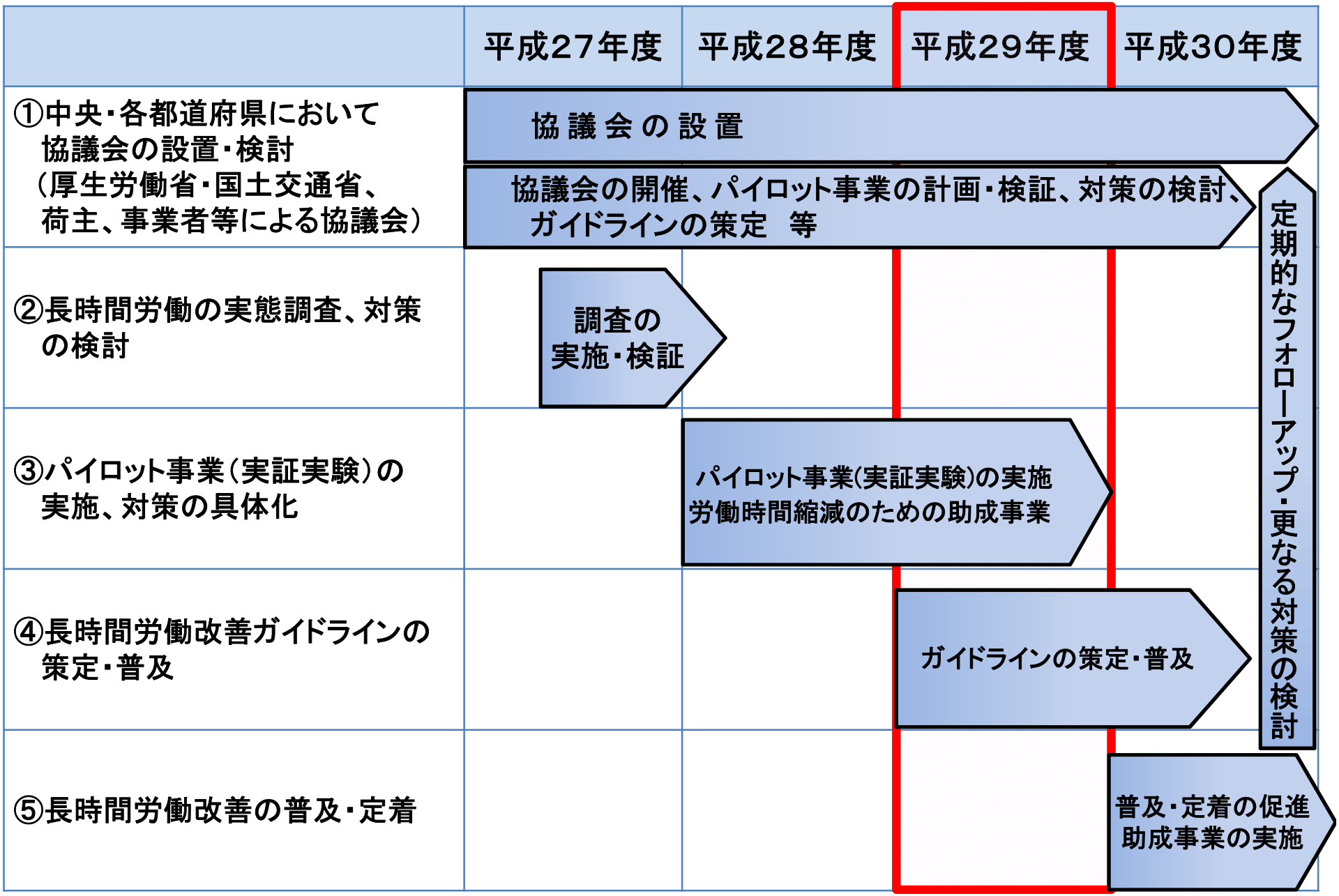
資料1

平成29年度の協議会スケジュールについて

平成29年7月20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

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

トラック輸送における長時間労働の抑制に向けたロードマップ



平成29年度の地方協議会スケジュール

○第6回協議会の開催（7月20日（本日））
→ 今年度の協議会の進め方の確認
→ パイロット事業の進め方の確認

○第7回協議会の開催（平成29年11月頃）
→ パイロット事業の状況（中間報告）
→ ガイドライン記載内容の検討

○第8回協議会の開催（平成30年3月頃）
→ パイロット事業の結果報告
→ ガイドライン記載内容の整理

○パイロット事業実施（平成29年7月～30年2月）
→ 結果の分析・検証
→ 阻害要因・課題の整理、対策の検討

【上記以外の議題について】
- ●各県協議会の取組を荷主やトラック事業者へ発信するための方策について検討
- ●ガイドラインの普及方策、長時間労働改善の普及・定着の方策について検討

資料2

平成29年度パイロット事業（実証実験）について

平成29年7月20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

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

平成29年度 パイロット事業　実証実験　実施予定一覧

国土交通省

集団１

区分	名称	主な荷の種類	主な課題
発荷主	セキスイハイム工業（株） （旧名称：中部セキスイハイム工業（株） H29.4.1組織改正による）	ユニット住宅の組立・製造	昨年度パイロット事業を踏まえた 〇現場監督と運送リーダーの新たな協業体制の構築 〇発荷主・着荷主のグループとしての標準工程・標準時間の設定 等
運送事業者	豊橋センコー運輸（株）		
着荷主	セキスイハイム中部（株）	ユニット住宅の販売	

集団２

区分	名称	主な荷の種類	主な課題
発荷主	A食品会社	食品の製造・加工・販売	調整中
運送事業者	ダイセーエブリー二十四（株）		
着荷主	発荷主の工場	食品の加工（仕分・包装）	

今後のスケジュールについて（案）

国土交通省

パイロットの事業の工程表

		平成29年						平成30年		
		7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1．事前調査	対象集団の概要把握、労働j時間の実態把握	→	→							
2．検討会議の開催、実証実験における現地監理、効果・検証の実施	①事前協議 事業概要の確認	7月末頃 →								
	②第1回会議 改善すべき課題の特定		8月中旬頃 →							
	③課題解決資料の作成		→							
	④第2回会議 課題解決策の決定			9月中旬頃 →						
	⑤実証実験として記録すべき情報・データの整理、記録開始			→						
	⑥実証実験の実施支援			→	→	→	→			
	⑦実証実験結果資料の作成						→	→		
	⑧第3回会議 課題解決策の成果判定							1月下旬頃 →		
	⑨事後ヒアリング							→	→	

愛知県協議会の開催予定

▲ 第6回協議会　▲ 第7回協議会　▲ 第8回協議会

資料3

「働き方改革実行計画」について

＜目次＞

１.「働き方改革実現会議」の概要　　・・・P2

２.「働き方改革実行計画」　　・・・P3

「働き方改革実現会議」の概要

◎　一億総活躍社会をひらく最大のチャレンジである「働き方改革」について、その実行計画の策定等に係る審議を行うもの。

◎　総理自らを議長、働き方改革担当大臣・厚生労働大臣を議長代理として、関係大臣・有識者（労使双方の代表、専門的知見や現場での活動経験を有する者）が参加。

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

（有識者）

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

働き方改革実行計画

平成29年3月28日
働き方改革実現会議決定

1．働く人の視点に立った働き方改革の意義
（1）経済社会の現状
（2）今後の取組の基本的考え方
（3）本プランの実行
（コンセンサスに基づくスピードと実行）
（ロードマップに基づく長期的かつ継続的な取組）
（フォローアップと施策の見直し）

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

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

4．罰則付き時間外労働の上限規制の導入など長時間労働の是正
（基本的考え方）
（法改正の方向性）
（時間外労働の上限規制）
（パワーハラスメント対策、メンタルヘルス対策）
（勤務間インターバル制度）
（法施行までの準備期間の確保）
（見直し）
（現行制度の適用除外等の取扱）
（事前に予測できない災害その他事項の取扱）
（取引条件改善など業種ごとの取組の推進）
（企業本社への監督指導等の強化）
（意欲と能力ある労働者の自己実現の支援）

5．柔軟な働き方がしやすい環境整備
（1）雇用型テレワークのガイドライン刷新と導入支援
（2）非雇用型テレワークのガイドライン刷新と働き手への支援
（3）副業・兼業の推進に向けたガイドラインや改定版モデル就業規則の策定

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

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

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

9．雇用吸収力、付加価値の高い産業への転職・再就職支援
（1）転職者の受入れ企業支援や転職者採用の拡大のための指針策定
（2）転職・再就職の拡大に向けた職業能力・職場情報の見える化

10．誰にでもチャンスのある教育環境の整備

11．高齢者の就業促進

12．外国人材の受入れ

13．10 年先の未来を見据えたロードマップ
（時間軸と指標を持った対応策の提示）
（他の政府計画との連携）

働き方改革実行計画（抄）　（平成29年3月28日　働き方改革実現会議決定）

1．働く人の視点に立った働き方改革の意義

（1）経済社会の現状

４年間のアベノミクス（大胆な金融政策、機動的な財政政策、民間投資を喚起する成長戦略）は、大きな成果を生み出した。名目GDPは47兆円増加し、９％成長した。長らく言葉すら忘れられていたベースアップが４年連続で実現しつつある。有効求人倍率は25年ぶりの高い水準となり、史上初めて47全ての都道府県で1倍を超えた。正規雇用も一昨年増加に転じ、26か月連続で前年を上回る勢いである。格差を示す指標である相対的貧困率が足元で減少しており、特に調査開始以来一貫して増加していた子供の相対的貧困率は初めて減少に転じた。日本経済はデフレ脱却が見えてきており、実質賃金は増加傾向にある。

他方、個人消費や設備投資といった民需は、持ち直しつつあるものの、足踏みがみられる。我が国の経済成長の隘路の根本には、少子高齢化、生産年齢人口減少すなわち人口問題という構造的な問題に加え、イノベーションの欠如による生産性向上の低迷、革新的技術への投資不足がある。日本経済の再生を実現するためには、投資やイノベーションの促進を通じた付加価値生産性の向上と、労働参加率の向上を図る必要がある。そのためには、誰もが生きがいを持って、その能力を最大限発揮できる社会を創ることが必要である。一億総活躍の明るい未来を切り拓くことができれば、少子高齢化に伴う様々な課題も克服可能となる。家庭環境や事情は、人それぞれ異なる。何かをやりたいと願っても、画一的な労働制度、保育や介護との両立困難など様々な壁が立ちはだかる。こうした壁を一つひとつ取り除く。これが、一億総活躍の国創りである。

（2）今後の取組の基本的考え方

日本経済再生に向けて、最大のチャレンジは働き方改革である。「働き方」は「暮らし方」そのものであり、働き方改革は、日本の企業文化、日本人のライフスタイル、日本の働くということに対する考え方そのものに手を付けていく改革である。多くの人が、働き方改革を進めていくことは、人々のワーク・ライフ・バランスにとっても、生産性にとっても好ましいと認識しながら、これまでトータルな形で本格的改革に着手することができてこなかった。その変革には、社会を変えるエネルギーが必要である。

安倍内閣は、一人ひとりの意思や能力、そして置かれた個々の事情に応じた、多様で柔軟な働き方を選択可能とする社会を追求する。働く人の視点に立って、労働制度の抜本改革を行い、企業文化や風土を変えようとするものである。

働き方改革実行計画（抄）　（平成29年3月28日　働き方改革実現会議決定）

改革の目指すところは、働く方一人ひとりが、より良い将来の展望を持ち得るようにすることである。多様な働き方が可能な中において、自分の未来を自ら創っていくことができる社会を創る。意欲ある方々に多様なチャンスを生み出す。

日本の労働制度と働き方には、労働参加、子育てや介護等との両立、転職・再就職、副業・兼業など様々な課題があることに加え、労働生産性の向上を阻む諸問題がある。「正規」、「非正規」という2つの働き方の不合理な処遇の差は、正当な処遇がなされていないという気持ちを「非正規」労働者に起こさせ、頑張ろうという意欲をなくす。これに対し、正規と非正規の理由なき格差を埋めていけば、自分の能力を評価されていると納得感が生じる。納得感は労働者が働くモチベーションを誘引するインセンティブとして重要であり、それによって労働生産性が向上していく。また、長時間労働は、健康の確保だけでなく、仕事と家庭生活との両立を困難にし、少子化の原因や、女性のキャリア形成を阻む原因、男性の家庭参加を阻む原因になっている。これに対し、長時間労働を是正すれば、ワーク・ライフ・バランスが改善し、女性や高齢者も仕事に就きやすくなり、労働参加率の向上に結びつく。経営者は、どのように働いてもらうかに関心を高め、単位時間（マンアワー）当たりの労働生産性向上につながる。さらに、単線型の日本のキャリアパスでは、ライフステージに合った仕事の仕方を選択しにくい。これに対し、転職が不利にならない柔軟な労働市場や企業慣行を確立すれば、労働者が自分に合った働き方を選択して自らキャリアを設計できるようになり、付加価値の高い産業への転職・再就職を通じて国全体の生産性の向上にもつながる。

働き方改革こそが、労働生産性を改善するための最良の手段である。生産性向上の成果を働く人に分配することで、賃金の上昇、需要の拡大を通じた成長を図る「成長と分配の好循環」が構築される。個人の所得拡大、企業の生産性と収益力の向上、国の経済成長が同時に達成される。すなわち、働き方改革は、社会問題であるとともに、経済問題であり、日本経済の潜在成長力の底上げにもつながる、第三の矢・構造改革の柱となる改革である。

雇用情勢が好転している今こそ、働き方改革を一気に進める大きなチャンスである。政労使が正に3本の矢となって一体となって取り組んでいくことが必要である。多様かつ柔軟な働き方が選択可能となるよう、社会の発想や制度を大きく転換しなければならない。世の中から「非正規」という言葉を一掃していく。そして、長時間労働を自慢するかのような風潮が蔓延・常識化している現状を変えていく。さらに、単線型の日本のキャリアパスを変えていく。

人々が人生を豊かに生きていく。中間層が厚みを増し、消費を押し上げ、より多くの方が心豊かな家庭を持てるようになる。そうなれば、日本の出生率は改善していく。働く人々の視点に立った働き方改革を、着実に進めていく。

働き方改革実行計画（抄）　（平成29年3月28日　働き方改革実現会議決定）

（3）本プランの実行

（コンセンサスに基づくスピードと実行）

働き方改革実現会議は、総理が自ら議長となり、労働界と産業界のトップと有識者が集まって、これまでよりレベルを上げて議論する場として設置された。同一労働同一賃金の実現に向けて、有識者の検討報告を経てガイドライン案を提示し、これを基に法改正の在り方について議論を行った。長時間労働の是正については、上限規制等についての労使合意を経て、政労使による提案がなされるに至った。さらに全体で9つの分野について、具体的な方向性を示すための議論が行われた。本実行計画はその成果である。働く方の実態を最もよく知っている労働側と使用者側、さらには他の有識者も含め合意形成をしたものである。

労働界、産業界等はこれを尊重し、労働政策審議会において本実行計画を前提にスピード感を持って審議を行い、政府は関係法律案等を早期に国会に提出することが求められる。

スピードと実行が重要である。なかでも罰則付きの時間外労働の上限規制は、これまで長年、労働政策審議会で議論されてきたものの、結論を得ることができなかった、労働基準法70年の歴史の中で歴史的な大改革である。今般、労働界と産業界が合意できたことは画期的なことであり、いまこそ政労使が、必ずやり遂げるという強い意志を持って法制化に取り組んでいかなければならない。

（ロードマップに基づく長期的かつ継続的な取組）

働き方改革の実現に向けては、前述の基本的考え方に基づき、改革のモメンタムを絶やすことなく、長期的かつ継続的に実行していくことが必要である。働き方改革の基本的な考え方と進め方を示し、その改革実現の道筋を確実にするため、法制面も含め、その所期の目的達成のための政策手段について検討する。また、最も重要な課題をロードマップにおいて示し、重点的に推進する。

さらに、労使など各主体が、経済社会の担い手として新たな行動に踏み出すことが不可欠である。特に、国民一人ひとりの経済活動・社会生活に強い影響力がある企業には、積極的な取組が期待される。

（フォローアップと施策の見直し）

また、本実行計画で決定したロードマップの進捗状況については、継続的に実施状況を調査し、施策の見直しを図る。このため、本実行計画決定を機に、働き方改革実現会議を改組して同一の構成員からなる働き方改革フォローアップ会合を設置し、フォローアップを行うこととする。

「働き方改革実行計画」（抄）　（平成29年3月28日　働き方改革実現会議決定）

4. 罰則付き時間外労働の上限規制の導入など長時間労働の是正

（基本的考え方）

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

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

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

（法改正の方向性）

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

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

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

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

働き方改革実行計画（抄）　（平成29年3月28日　働き方改革実現会議決定）

（時間外労働の上限規制）

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

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

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

（パワーハラスメント対策・メンタルヘルス対策）

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

（勤務間インターバル制度）

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

（法施行までの準備期間の確保）

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

働き方改革実行計画（抄）　（平成29年3月28日　働き方改革実現会議決定）

（見直し）

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

（現行の適用除外等の取扱）

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

自動車の運転業務については、現行制度では限度基準告示の適用除外とされている。その特殊性を踏まえ、拘束時間の上限を定めた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」で自動車運送事業者への監督を行っているが、限度基準告示の適用対象となっている他業種と比べて長時間労働が認められている。これに対し、今回は、罰則付きの時間外労働規制の適用除外とせず、改正法の一般則の施行期日の５年後に、年960時間（＝月平均80時間）以内の規制を適用することとし、かつ、将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設けることとする。５年後の施行に向けて、荷主を含めた関係者で構成する協議会で労働時間の短縮策を検討するなど、長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進する。

建設事業については、限度基準告示の適用除外とされている。これに対し、今回は、罰則付きの時間外労働規制の適用除外とせず、改正法の一般則の施行期日の５年後に、罰則付き上限規制の一般則を適用する（ただし、復旧・復興の場合については、単月で100時間未満、２か月ないし６か月の平均で80時間以内の条件は適用しない）。併せて、将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設けることとする。５年後の施行に向けて、発注者の理解と協力も得ながら、労働時間の段階的な短縮に向けた取組を強力に推進する。

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

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

働き方改革実行計画（抄）　（平成29年3月28日　働き方改革実現会議決定）

（事前に予測できない災害その他事項の取扱）

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

（取引条件改善など業種ごとの取組の推進）

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

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

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

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

働き方改革実行計画（抄）　（平成29年3月28日　働き方改革実現会議決定）

（企業本社への監督指導等の強化）

過重労働撲滅のための特別チーム（かとく）による重大案件の捜査などを進めるとともに、企業トップの責任と自覚を問うため、違法な長時間労働等が複数事業場で認められた企業などには、従来の事業場単位だけではなく、企業本社への立ち入り調査や、企業幹部に対するパワハラ対策を含めた指導を行い、全社的な改善を求める。また、企業名公表制度について、複数事業場で月80時間超の時間外労働違反がある場合などに拡大して強化する。

（意欲と能力ある労働者の自己実現の支援）

創造性の高い仕事で自律的に働く個人が、意欲と能力を最大限に発揮し、自己実現をすることを支援する労働法制が必要である。現在国会に提出中の労働基準法改正法案に盛り込まれている改正事項は、長時間労働を是正し、働く方の健康を確保しつつ、その意欲や能力を発揮できる新しい労働制度の選択を可能とするものである。

具体的には、中小企業における月60時間超の時間外労働に対する割増賃金の見直しや年次有給休暇の確実な取得などの長時間労働抑制策とともに、高度プロフェッショナル制度の創設や企画業務型裁量労働制の見直しなどの多様で柔軟な働き方の実現に関する法改正である。この法改正について、国会での早期成立を図る。

項目３．長時間労働の是正

④　法改正による時間外労働の上限規制の導入（その１）

【働く人の視点に立った課題】

長時間労働者の割合が欧米各国に比して多く、仕事と家庭の両立が困難。

- 週労働時間49時間以上の労働者の割合：日21.3% 米16.6% 英12.5% 仏10.4% 独10.1%（2014年）
- 週労働時間60時間以上の労働者の割合が、政府目標（５%以下（2020年））に対して、7.7% （30代男性14.7%） （2016年）
- ３６協定の特別条項において80時間超の限度を設定する３６協定締結事業場 4.8%（大企業14.6%）（2013年）
- 監督対象となる月80時間超の事業場：約2万事業場（2016年度推計）
- 2016年４～９月に10,059事業場に監督指導を実施、4,416事業場（43.9%）に違法な時間外労働（うち１か月あたり80時間を超えるもの：3,450事業場（34.3%））
- 若者が転職しようと思う理由「労働時間・休日・休暇の条件がよい会社にかわりたい」
  2009年：37.1% → 2013年：40.6%

【今後の対応の方向性】

いわゆる３６協定でも超えることができない罰則付きの時間外労働の上限規制を導入するとともに、さらに長時間労働を是正するため、企業文化や取引慣行の見直しを推進する。これにより、労働参加と労働生産性の向上を図るとともに、働く方の健康を確保しつつワーク・ライフ・バランスを改善し、長時間労働を自慢する社会を変えていく。

【具体的な施策】

（時間外労働の上限規制）

＜原則＞

- 週40時間を超えて労働可能となる時間外労働時間の限度を、原則として、月45時間、かつ、年360時間とし、違反には次に掲げる特例を除いて罰則を課す。

＜特例＞

- 特例として、臨時的な特別の事情がある場合として、労使が合意して労使協定を結ぶ場合においても、上回ることができない時間外労働時間を年720時間（＝月平均60時間）とする。
- 年720時間以内において、一時的に事務量が増加する場合について、最低限、上回ることのできない上限を設ける。
- この上限については、
  ①２か月、３か月、４か月、５か月、６か月の平均で、いずれにおいても、休日労働を含んで80時間以内を満たさなければならないとする。
  ②単月では、休日労働を含んで100時間未満を満たさなければならないとする。
  ③加えて、時間外労働の限度の原則は、月45時間、かつ、年360時間であることに鑑み、これを上回る特例の適用は、年半分を上回らないよう、年６回を上限とする。
- 労使が上限値までの協定締結を回避する努力が求められる点で合意したことに鑑み、さらに可能な限り労働時間の延長を短くするため、新たに労働基準法に指針を定める規定を設けることとし、行政官庁は、当該指針に関し、使用者及び労働組合等に対し、必要な助言・指導を行えるようにする。
- 中小企業を含め、急激な変化による弊害を避けるため、十分な法施行までの準備期間を確保する。
- 政府は、この法律の施行後５年を経過した後適当な時期において、この法律による改正後の規定の実施状況について検討を加え、必要があると認めるときは、その結果に応じて所要の見直しを行うものとする。

施策＼年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度以降	指標
時間外労働の上限規制	現在提出中の労働基準法改正案の早期成立を図る 実行計画に基づき労働基準法改正案を国会に提出	施行準備・周知徹底期間をとった上で段階的に施行・							施行後5年を経過した後適当な時期において、見直しを行う			時間外労働を行う場合でも、原則月45時間、年360時間以内となることを目指す。

項目３．長時間労働の是正

④　法改正による時間外労働の上限規制の導入（その２）

【働く人の視点に立った課題】

長時間労働者の割合が欧米各国に比して多く、仕事と家庭の両立が困難。

- 週労働時間49時間以上の労働者の割合：日21.3% 米16.6% 英12.5% 仏10.4% 独10.1%（2014年）
- 週労働時間60時間以上の労働者の割合が、政府目標（５%以下（2020年））に対して、7.7% （30代男性14.7%） （2016年）
- ３６協定の特別条項において80時間超の限度を設定する３６協定締結事業場 4.8%（大企業14.6%）（2013年）
- 監督対象となる月80時間超の事業場：約2万事業場（2016年度推計）
- 2016年４～９月に10,059事業場に監督指導を実施、4,416事業場（43.9%）に違法な時間外労働（うち１か月あたり80時間を超えるもの：3,450事業場（34.3%））
- 若者が転職しようと思う理由「労働時間・休日・休暇の条件がよい会社にかわりたい」
  2009年：37.1% → 2013年：40.6%

【具体的な施策】

（時間外労働の上限規制）

- 自動車の運転業務については、罰則付きの時間外労働規制の適用除外とせず、改正法の一般則の施行期日の５年後に、年960時間（＝月平均80時間）以内の規制を適用することとし、かつ、将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設けることとする。５年後の施行に向けて、荷主を含めた関係者で構成する協議会で労働時間の短縮策を検討するなど、長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進する。
- 建設事業については、罰則付きの時間外労働規制の適用除外とせず、改正法の一般則の施行期日の５年後に、罰則付き上限規制の一般則を適用する（ただし、復旧・復興の場合については、単月で100時間未満、２か月ないし６か月の平均で80時間以内の条件は適用しない）。併せて、将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設けることとする。５年後の施行に向けて、発注者の理解と協力も得ながら、労働時間の段階的な短縮に向けた取組を強力に推進する。
- 医師については、改正法の施行期日の５年後を目途に規制を適用することとし、医療界の参加の下で検討の場を設け、質の高い新たな医療と医療現場の新たな働き方の実現を目指し、２年後を目途に規制の具体的な在り方、労働時間の短縮策等について検討し、結論を得る。
- 新技術、新商品等の研究開発の業務については、専門的、科学的な知識、技術を有する者が従事する新技術、新商品等の研究開発の業務の特殊性が存在する。このため、医師による面接指導、代替休暇の付与など実効性のある健康確保措置を課すことを前提に、現行制度で対象となっている範囲を超えた職種に拡大することのないよう、その対象を明確化した上で適用除外とする。

施策＼年度	2017年度	2018年度	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	2025年度	2026年度	2027年度以降	指標
時間外労働の上限規制	現在提出中の労働基準法改正案の早期成立を図る 実行計画に基づき労働基準法改正案を国会に提出	施行準備・周知徹底期間をとった上で段階的に施行・施行後5年を経過した後適当な時期において、見直しを行う										時間外労働を行う場合でも、原則月45時間、年360時間以内となることを目指す。

項目３．長時間労働の是正

④　法改正による時間外労働の上限規制の導入（その３）

【働く人の視点に立った課題】

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

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

・産業別年間総実労働時間（2016年）

運輸業	2,054時間
建設業	2,056時間

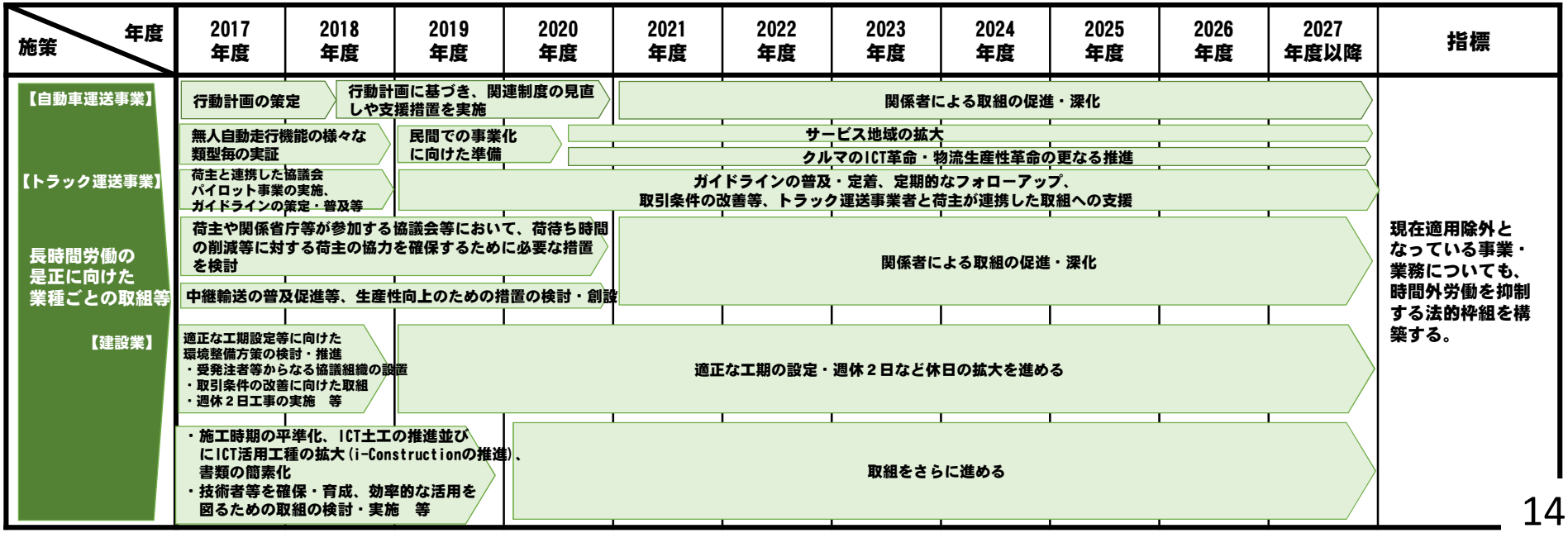
トラック運送事業者は荷主と比べて立場が弱く、荷待ち時間の負担等を強いられている。

・１運行あたり平均１時間45分の荷待ち時間が発生している（2015年度）

【具体的な施策】

（長時間労働の是正に向けた業種ごとの取組等）

・自動車運送事業については、以下の取組を実施する。
  ① 関係省庁横断的な検討の場を設け、ITの活用等による生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の長時間労働を是正するための環境を整備するための関連制度の見直しや支援措置を行うこととし、行動計画を策定・実施する。
  ② 無人自動走行による移動サービスやトラックの隊列走行等の実現に向けた実証実験･社会実装等を推進するなど、クルマのICT革命や物流生産性革命を推進する。
・また、特にトラック運送事業において以下の取組を実施する。
  ① トラック運送事業者、荷主、関係団体、関係省庁等が参画する協議会等において、実施中の実証事業を踏まえて、2017年度～2018年度にかけてガイドラインを策定する。
  ② 関係省庁と連携して、①下請取引の改善等取引条件を適正化する措置、②複数のドライバーが輸送行程を分担することで短時間勤務を可能にする等生産性向上に向けた措置や③荷待ち時間の削減等に対する荷主の協力を確保するために必要な措置、支援策を実施する。
・建設業については、以下の取組を実施する。
  ① 適正な工期設定や適切な賃金水準の確保、週休2日の推進等の休日確保など、民間も含めた発注者の理解と協力が不可欠であることから、発注者を含めた関係者で構成する協議会を設置するとともに、制度的な対応を含め、時間外労働規制の適用に向けた必要な環境整備を進め、あわせて業界等の取組に対し支援措置を実施する。
  ② 技術者・技能労働者の確保・育成やその活躍を図るため制度的な対応を含めた取組を行うとともに、施工時期の平準化やICTを全面的に活用したi-Constructionの取組、書類の簡素化、中小建設企業への支援等により生産性の向上を進める。



参考資料①

トラック事業に係る最近の施策等について

平成29年7月20日
中部運輸局自動車交通部貨物課

目　　次

１．自動車運送事業における「働き方改革」の動き・・・・・・２
２．トラック事業に係る最近の施策・・・・・・・・・・・・・・９

１．自動車運送事業における「働き方改革」の動き

働き方改革をめぐる政府の動き

国土交通省

平成28年９月27日に第１回働き方改革実現会議を開催。安倍総理、関係大臣に加えて、労使双方の代表等の有識者議員による議論がスタート。平成29年3月28日の第10回会議において「働き方改革実行計画」を取りまとめ、公表。今後、厚生労働省労働政策審議会での審議を経た上で、国会に労働基準法改正法案等の関連法案が提出される予定。

８月３日
第３次安倍第２次改造内閣発足、働き方改革担当大臣を新設

最大のチャレンジは「働き方改革」。

９月２日
内閣官房に働き方改革実現推進室を設置

世の中から「非正規」という言葉を一掃していく。そして、長時間労働を自慢する社会を変えていく。

９月27日
第１回働き方改革実現会議を開催

大切なことは、スピードと実行。もはや先送りは許されない。必ずやり遂げるという強い意志をもって取り組んでいく。

働き方改革実現会議 構成員

国土交通省

• 議　　長	安倍晋三	内閣総理大臣
• 議長代理	加藤勝信	働き方改革担当大臣
	塩崎恭久	厚生労働大臣
• 構 成 員	麻生太郎	副総理　兼　財務大臣
	菅　義偉	官房長官
	石原伸晃	経済再生担当大臣　兼　内閣府特命担当大臣（経済財政政策）
	松野博一	文部科学大臣
	世耕弘成	経済産業大臣
	石井啓一	国土交通大臣

（有識者）

生稲晃子	女優
岩村正彦	東京大学大学院法学政治学研究科教授
大村功作	全国中小企業団体中央会会長
岡崎瑞穂	株式会社オーザック専務取締役
金丸恭文	フューチャー株式会社代表取締役会長兼社長グループCEO
神津里季生	日本労働組合総連合会会長
榊原定征	日本経済団体連合会会長
白河桃子	相模女子大学客員教授、少子化ジャーナリスト
新屋和代	株式会社りそなホールディングス執行役　人材サービス部長
高橋　進	株式会社日本総合研究所理事長
武田洋子	株式会社三菱総合研究所政策・経済研究センター副センター長 チーフエコノミスト
田中弘樹	株式会社イトーヨーカ堂　人事室　総括マネジャー
樋口美雄	慶應義塾大学商学部教授
水町勇一郎	東京大学社会科学研究所教授
三村明夫	日本商工会議所会頭

自動車運転業務に係る長時間労働規制の概要について

国土交通省

1．労働基準法での原則的な労働時間の上限：**1日8時間・1週40時間**【法定労働時間】
2．自動車運転業務については、荷待ち、客待ち時間等業界の実態に応じて、一般労働者とは異なる労働時間や運転時間、休息期間など特別の規制が設けられている。
（自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）平成元年労働省告示第7号）
3．改善基準告示に基づき長時間労働を延長する場合は、**労使協定（36協定）の締結・届出**が必要

改善基準告示

	トラック	バ　ス	タクシー（日勤）
拘束時間 （労働時間と休憩時間）	○1日当たり13時間以内 （延長する場合でも16時間まで） ○1ヶ月当たり293時間以内	○1日当たり13時間以内 （延長する場合でも16時間まで） ○4週間を平均した1週間当たりの拘束時間は65時間まで	○1日当たり13時間以内 （延長する場合でも16時間まで） ○1ヶ月当たり299時間以内
休息期間	○勤務終了後、8時間以上	○勤務終了後、8時間以上	○勤務終了後、8時間以上
運転時間	○2日を平均して1日当たり9時間を超えないこと	○2日を平均して1日当たり9時間を超えないこと	○規定なし
連続運転時間	○4時間を超えないこと	○4時間を超えないこと	○規定なし
休日労働の限度	○休日労働は2週間に1回まで	○休日労働は2週間に1回まで	○休日労働は2週間に1回まで

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

国土交通省

○　今般、総理、関係閣僚及び有識者から構成される「働き方改革実現会議」において、「働き方改革実行計画」が策定され（平成29年3月28日）、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。

○　自動車の運転業務についての見直しにあたってのポイントは以下のとおり。
①十分な猶予期間の設定　②段階的実施（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強力に推進

	現行規制	見直しの内容「働き方改革実行計画」（平成29年3月28日決定）
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）災害復旧や大雪時の除雪など、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（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）・自動車の運転業務は、（１）の適用を除外 ・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　年７２０時間（月平均６０時間） ②　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 a. ２～６ヶ月の平均でいずれも８０時間以内 b. 単月１００時間未満 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） ・施行後５年以降　年９６０時間（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　※関係省庁横断的な検討の場を設け、生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の長時間労働是正の環境整備のための行動計画を策定・実施

働き方改革実行計画（自動車の運転業務関係・抜粋）①

４．罰則付き時間外労働の上限規制の導入など長時間労働の是正

（現行の適用除外等の取扱）

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

自動車の運転業務については、現行制度では限度基準告示の適用除外とされている。その特殊性を踏まえ、拘束時間の上限を定めた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」で自動車運送事業者への監督を行っているが、限度基準告示の適用対象となっている他業種と比べて長時間労働が認められている。

これに対し、今回は、罰則付きの時間外労働規制の適用除外とせず、**改正法の一般則の施行期日の5年後に、年960 時間（＝月平均80 時間）以内の規制を適用**することとし、かつ、**将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設ける**こととする。

５年後の施行に向けて、荷主を含めた関係者で構成する協議会で労働時間の短縮策を検討するなど、長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進する。

働き方改革実行計画（自動車の運転業務関係・抜粋）②

４．罰則付き時間外労働の上限規制の導入など長時間労働の是正　（続き）

（取引条件改善など業種ごとの取組の推進）

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

自動車運送事業については、関係省庁横断的な検討の場を設け、IT の活用等による生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の長時間労働を是正するための環境を整備するための関連制度の見直しや支援措置を行うこととし、行動計画を策定・実施する。

特にトラック運送事業においては、事業者、荷主、関係団体等が参画して実施中の実証事業を踏まえてガイドラインを策定するとともに、関係省庁と連携して、①下請取引の改善等取引条件を適正化する措置、②複数のドライバーが輸送行程を分担することで短時間勤務を可能にする等生産性向上に向けた措置や③荷待ち時間の削減等に対する荷主の協力を確保するために必要な措置、支援策を実施する。

２．トラック事業に係る最近の施策

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会

国土交通省

＜協議会設置の経緯＞

○ 平成２７年４月３日に閣議決定された「労働基準法等の一部を改正する法律案」においては、長時間労働を抑制するために、月６０時間超の時間外労働に対する割増賃金率引上げ（２５％→５０％）について、中小企業への適用猶予を見直し、平成３１年４月から適用することとされている。

○ トラック運送事業者においては、月６０時間超の時間外労働が常態化するなど、長時間労働の実態が見られる。これには、荷主都合による手待ち時間など、トラック運送事業者のみの努力で改善することが困難であるという要因が背景にある。

○ このため、厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、事業者などにより構成される協議会を中央及び全都道府県に設置し、ロードマップに基づき関係者が一体となって取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組む。

＜　取り組み内容　＞

○ 手待ち時間の改善等に向けて、荷主等との連携の下、議論を行っていく。

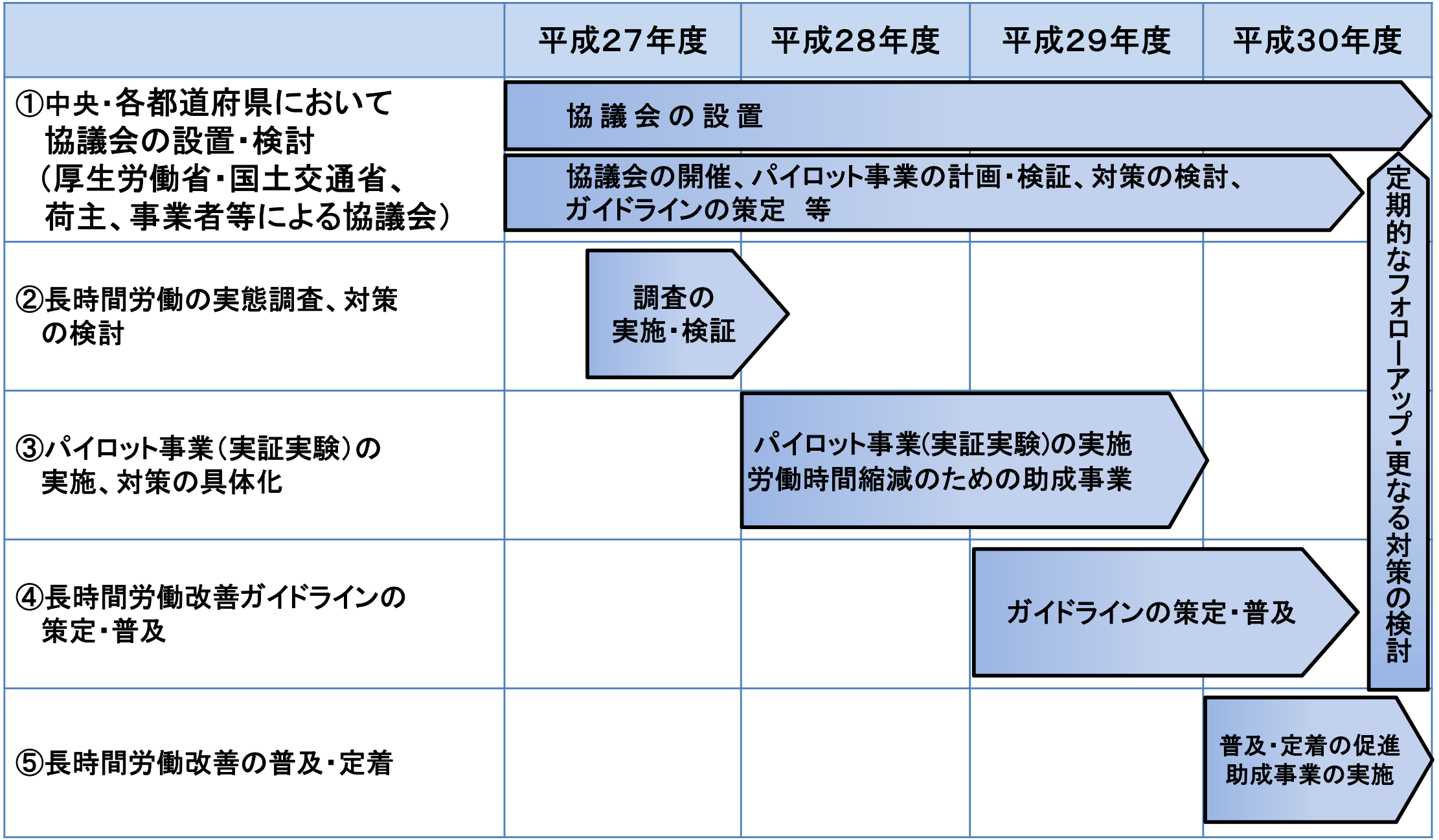
○ 長時間労働の実態・要因等について、平成２７年９月に実態調査を実施。

○ トラック運送事業者、荷主の双方が問題意識を共有し、長時間労働の改善に取り組んでいくパイロット事業（実証実験）を各都道府県で行い、課題を整理し対策の具体化を図る。

○ 長時間労働改善ガイドラインを取りまとめ普及・定着を図る。

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会（ロードマップ）

国土交通省



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

〇39都道府県において44対象集団が決定（47都道府県で52対象集団の見込）。

平成29年7月13日現在

〇荷種の内訳は、食料品13件、農産物7件、建設資材5件、機械製品5件、ゴム製品2件、化学品2件、その他10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				
宮城	○	○	○	食料品
秋田	○	○	○	農産物
山形	○	○	○	食料品
福島①	○	○	ー	ゴム製品
福島②	○	○	○	食料品
茨城	○	○	選定中	プラスティック製品製造
栃木	○	○	○	農機具
群馬				
埼玉				
千葉	○	○	○	建設資材
東京①				
東京②				
神奈川	○	○	○	化学品
山梨				
新潟	○	○	○	農産物
長野	○	○	○	食料品
富山	○	○	選定中	化学品
石川①	○	○	○	オフィス製品
石川②	○	○	選定中	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	○	○	ー	建設資材
三重②	○	○	ー	食料品

都道府県	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
福井	○	○	ー	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	○	○	選定中	機械製品
和歌山②	○	○	選定中	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				
愛媛				
高知				
福岡	○	○	ー	家具
佐賀	○	○	選定中	機械製品
長崎	○	○	ー	農産物
熊本	○	○	○	機械製品
大分	○	○	選定中	工業製品
宮崎	○	○	○	農産物
鹿児島	○	○	○	食料品
沖縄	○	○	○	食料品

トラック運送業の適正運賃・料金検討会

国土交通省

○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回の会合を平成29年4月26日に開催。

「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」委員

委員

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

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

オブザーバー

【荷主】
- 上田　正尚　（一社）日本経済団体連合会産業政策本部長
- 栗原　博　　日本商工会議所流通・地域振興部長
- 黒川　毅　　日本機械輸出組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副会長
- 馬渡　雅敏　（公社）全日本トラック協会副会長

適正な運賃・料金収受に向けた方策について

国土交通省

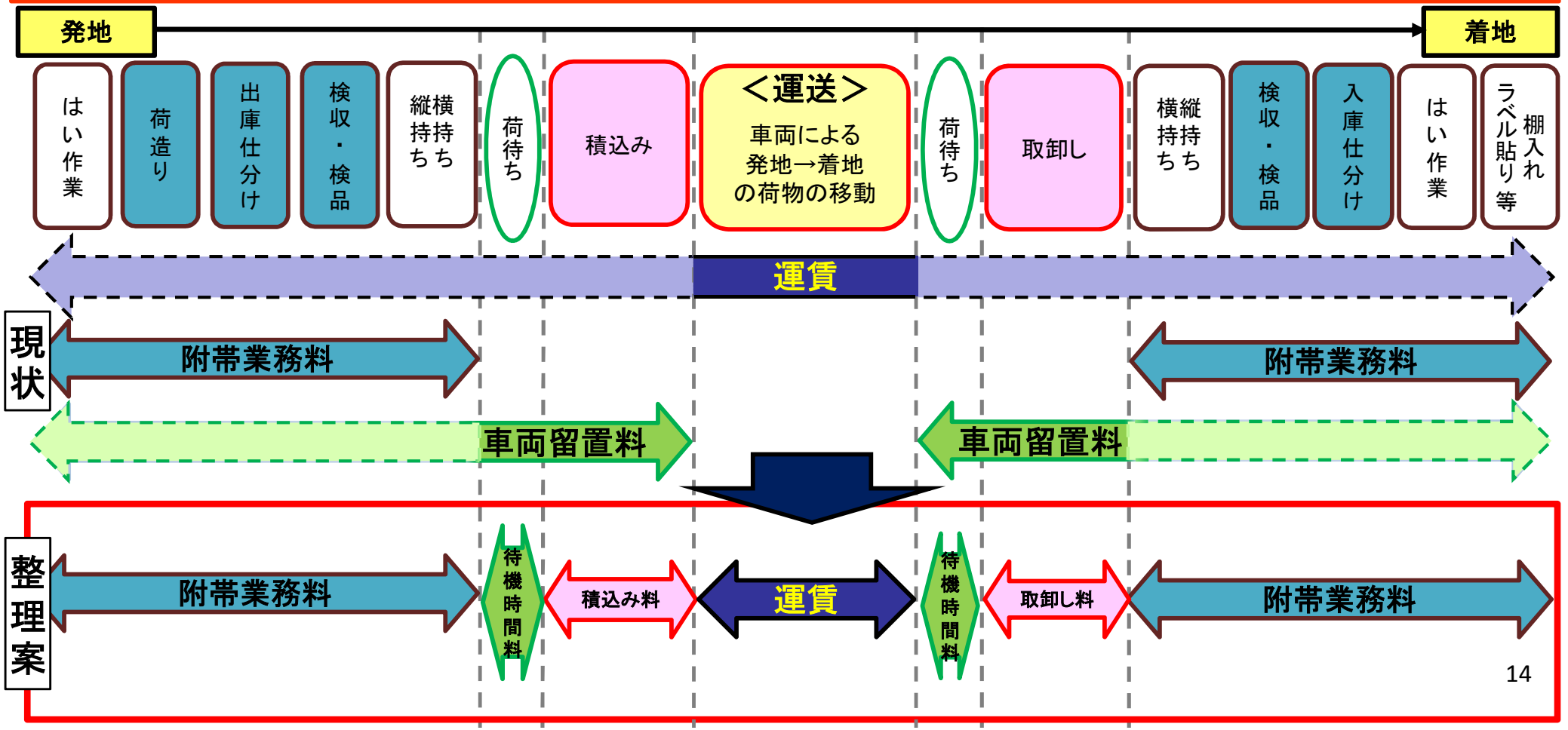
○運賃が運送の対価であることを明確化するため、**運賃の範囲を明確化する通達を発出**する。

○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**する。

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」、「積込み料」、「取卸し料」等の料金の具体例を規定**する。

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「積込み料」及び「取卸し料」**とそれぞれ規定する。

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」**を追加する。 等



標準貨物自動車運送約款改正案

国土交通省

現行の規定の課題等

○運送状の記載事項に「運賃、料金、燃料サーチャージ、立替金その他の費用の額」が含まれているが、「料金」「その他の費用」の内容についての詳細な記載はない。

○貨物の「積込み又は取卸し」については、運送事業者が行うこととされているが、その費用（コスト）については約款に記載がない。

○附帯業務について、「品代金の取立て」、「荷掛金の立替え」等が挙げられているが、「横持ち及び縦持ち」、「棚入れ」等は例示されていない。

改正案

① 運送状の記載事項を「運賃、燃料サーチャージ、料金（待機時間料、積込み料、取卸し料等）、有料道路利用料、立替金その他の費用」とし、料金の詳細を記載することとする。

② 発地及び着地における積込み及び取卸し作業に対する対価を「積込み料」及び「取卸し料」とし、発地及び着地における荷待ちへの対価として「待機時間料」と整理する。

③ 「附帯業務」の例示を実態に合わせて整理し、現行約款の「横持ち及び縦持ち」、「棚入れ」を新たに加えることとする。

トラック運送業における書面化推進ガイドライン改正案

国土交通省

現行の規定の課題等

○必要記載事項として、運賃以外に「燃料サーチャージ」「有料道路利用料」、「附帯業務料」が明示されているが、それ以外の費用は「その他」としてまとめられている。（なお、記載要領には「車両留置料」、「荷役機械使用料」、「架装費等」についても明示はされている。）

○「車両留置料」について、ガイドライン本文に「運送受託者の規定する車両留置時間を超える場合に収受するもの」との記載はあるが、モデル様式において「運送受託者の規定する車両留置時間」を確認できるようにはなっていない。

○モデル様式について、「車両留置料」を収受する場合の時間あたり単価を記載できるものになっていない。

改正案

①必要記載事項として「⑦料金」を追加し、その例として示す料金を「待機時間料」、「積込み料」、「取卸し料」、「附帯業務料」、等と整理する。

②必要記載事項の記載要領に「待機時間料」、「積込み料」及び「取卸し料」についての記載を追加し、これらの料金の定義を明確化する。

③運送とその他の作業を明確に区別するため、「運賃」を「貨物の運送（場所的移動）に対する対価」と定義し、運送以外の役務に対する対価を「料金」と定義することとする。

④運送引受書様式を以下の通り改正する。

- 「附帯業務料」の詳細を記載する欄を設ける。
- 「積込み料」及び「取卸し料」を記載する欄を設ける。
- 「待機時間料」を「○時間あたり○円」と記載できるようにする。

運行実態の記録について （貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正）

国土交通省

経　緯

○ 荷主都合による荷待ち時間や附帯作業がトラック運転者の長時間労働につながっていることから、輸送の安全確保の観点から荷主に対し改善を求めるために、荷主勧告制度の運用強化等を検討しているところ。

○ しかしながら、現行の制度では、荷待ち時間や附帯作業が常態化しているか否かを判断する客観的データがない状態。

○ このため、荷待ち時間や附帯作業の実態を把握する方策として、荷待ち時間及び附帯作業の時間を記録し、一定期間残す仕組みを整備することとしたい。具体的には、現在、**運転者が乗務を行った場合に記録しなければならない事項として貨物自動車運送事業輸送安全規則（平成2年運輸省令第22号）で定める事項に、以下の事項を追加**し、平成29年7月1日実施。

概　要

（１）乗務等の記録（第８条関係）

第８条では、一般貨物自動車運送事業者及び特定貨物自動車運送事業者（以下「一般貨物自動車運送事業者等」という。）は、事業用自動車に係る運転者の乗務について、当該乗務を行った運転者ごとに休憩又は睡眠をした場合の地点・日時等の記録をするよう定めているところ、荷主の都合による荷待ち時間の実態を把握し過労運転の防止につなげる観点から、

- **集荷及び配送を行った地点（以下「集荷地点等」という。）**
- **集荷地点等への到着日時及び集荷地点等からの出発日時**
- **集荷地点等における荷積み及び荷卸しの開始及び終了日時**

についても乗務記録の対象として新たに追加することとする。（ただし、車両総重量が５トン以上又は最大積載量が８トン以上の車両を対象とする。）

（２）適正な取引の確保（第９条の４関係）

第９条の４では、一般貨物自動車運送事業者等は、輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と密接に連絡し、及び協力して、適正な取引の確保に努めなければならないと定めているところ、荷待ち時間を解消するためには荷主の理解と協力が不可欠であることから、荷主の都合による荷待ち時間に起因する運転者の過労運転又は過積載による運送の防止についても、適正な取引の確保の努力義務の目的として新たに追加することとする。

荷主勧告制度の運用の改善

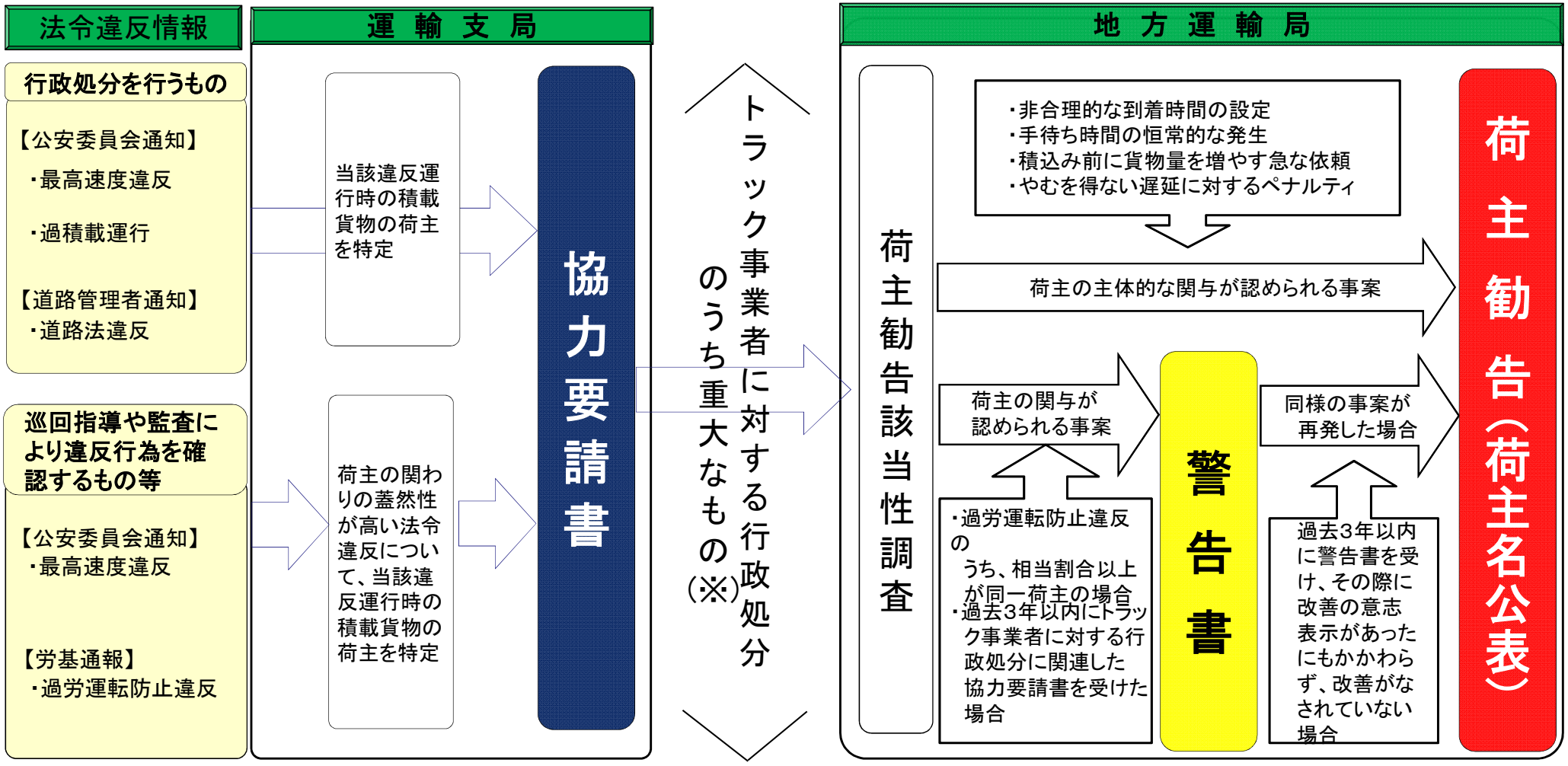
国土交通省

〈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。

「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」の策定について

国土交通省

〈要請理由〉

○　第8回下請取引条件改善に関する関係府省等連絡会議における野上官房副長官からの締めくくり発言によるご指示を踏まえ、トラック運送業においても「自主行動計画の策定」に向けた取組について検討を開始。

○　トラック運送業については、荷主との取引だけでなく、下請多層構造など元請と下請における運送事業者間の取引条件の改善に向けた取組みを進めていただくことを目的に、**平成28年11月22日（火）、根本国土交通大臣政務官よりトラック運送業界団体に対し、今年度内を目処に「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」策定の要請**を行った。

＜ 要請のポイント ＞

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

出席者

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

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

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

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

国土交通省

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

自主行動計画の概要

Ⅰ.計画の概要

【1.計画の目的】
個々の事業者における適正取引推進等のための取組を一層推進させること

【2.計画を実践する事業者】
全日本トラック協会物流ネットワーク委員会を構成する大手運送事業者19者が実施。

【3.計画が対象とする取引範囲】
下請法規制対象外の取引についても適用。

【4.計画取組上の留意点】
本計画に基づき、**平成２９年６月末までに各社独自の自主行動計画を策定**。

Ⅱ.適正取引推進に向けた重点課題に対する取組事項

【1.コスト負担の適正化】
①作業内容や時間単価を明らかにし実費を別建てで支払うなど、**附帯作業料、荷待ち料金、高速道路料金等のコスト負担に関するルールの明確化及び燃料・人件費等の上昇分を考慮した負担ルールの設定**
②運送、取引条件については、**十分な協議**を実施　　等

【2.運賃・料金の決定方法の適正化】
下請事業者の原価を考慮した運賃・料金の設定　　等

【3.契約書の書面化推進】
下請事業者とは基本契約を締結するなど、**原則100%の書面化を実施**。　　等

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

自主行動計画の概要

Ⅲ.荷主と下請事業者の協働による課題解決に向けた取組事項

【1.多層化取引に係る取引適正化】

①適正取引や安全義務の観点から、全ての取引について、**原則、２次下請(※)までに制限**

②**改善基準告示違反**の可能性があることを理由に、自社運行せずに下請事業者に対して**運送依頼をすることを禁止**

③**高速道路料金等の実費**について、下請事業者から実運送事業者に対し**支払いが確実になされているか確認**　等

（※）例：荷主⇒元請⇒１次下請⇒2次下請

【2.改善基準告示の遵守及び長時間労働抑制】

①**荷主からの運送依頼**を受ける時点で、**改善基準告示を遵守できるかどうか確認**

②**改善基準告示を遵守できない事例**が確認された場合、**発着荷主と十分に協議し、改善基準告示の遵守、長時間労働改善**に向けた取組を実施　等

【3.生産性向上（付加価値向上）】

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

Ⅳ.下請ガイドラインの遵守

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

Ⅴ.推進体制の整備

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

【2.人材育成】 本計画の実効性の確保に向け、研修会等を実施

【3.フォローアップ(ＦＵ)】

①各社のセルフ・ＦＵ：本計画取組事業者は、フィードバック手法等について検討を行い、ルールを整備し、確実に実施

②全日本トラック協会によるＦＵ：中企庁・経産省が定める業種横断的なフォローアップ指針を踏まえ実施　等

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

○　全日本トラック協会物流ネットワーク委員会委員名簿（19事業者）

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

平成29年6月21日

生産性向上国民運動推進協議会

発言する安倍総理1

平成29年6月21日、安倍総理は、総理大臣官邸で第2回生産性向上国民運動推進協議会を開催しました。

会議では、生産性向上に関する取組について報告が行われました。

総理は、本日の会議を踏まえ次のように述べました。

「今日は大変足元の悪い中、お忙しい中、全国からこうしてお集まりいただいた事業者の皆様に厚く御礼を申し上げたいと思います。

我々、政権を奪還してから4年半が経過したわけでございますが、私たちが進めてきたアベノミクス、経済政策は、デフレから脱却して経済を力強く成長させていく、その中においても、働きたいと思う、希望する人にしっかりと仕事がある社会をつくっていくということであります。

その意味におきましては、全ての都道府県で有効求人倍率は史上初めて一倍を超えたわけでございます。

この目標を私たちは達成することができたわけでございます。しかし、同時に私たちが進めている経済政策の成果を全国津々浦々に広げていくためにも、一億総活躍の実現を目指していくためにも、また地方創生を進めていく上においても、正に今日お集まりいただいた事業者の皆さんの生産性が上がっていくことが必要不可欠であります。

その中におきまして、今日は意欲を持ってこうしてたくさんの皆様にお越しいただき、私も大変うれしく思う次第でございます。

今日、お話を伺った中におきまして、トラック運送業、宿泊業、介護事業での取組について御報告いただいたところでありますが、今日の報告でも、山梨県の早川運輸は荷主（にぬし）の協力の下、なんと44パーセントの労働生産性向上に成功されました。これに伴い、ドライバーの1日の拘束時間は、5時間30分も削減されたわけであります。すばらしい成果だと思います。

協力いただいた荷主の皆さんにも感謝したいと思いますし、こうした成果を上げるには、荷主の皆さんの御協力が必要不可欠であります。今日は荷主の経団連の榊原会長から、経済界として、積極的に協力していただけるとの力強い表明もございました。

宿泊や介護の分野でも、これはいわゆるコロンブスの卵のような、シンプルな働き方の工夫で、1割、2割、3割と生産性が向上したすばらしい事例の発表がありました。生産性向上の鍵は、正に人づくりでもあろうと考えております。

私は、次なる安倍政権の柱を『人づくり革命』とすることにしました。この生産性向上国民運動推進協議会での皆さんの日々の努力から、成功のポイントや課題を抽出いただき、この夏立ち上げる構想会議に積極的にインプットいただきたいと思っております。

正に現場の皆さんの発想、力が日本全体の生産性を上げていくことにつながっていく、こう思う次第でございます。

今日ここに集われた皆さんは、正に日本の明日を切り拓く同志であります。一緒に是非頑張っていきたいと、このように思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。」

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
Press Release

平成２９年６月３０日
自動車局貨物課
自動車局旅客課
自動車局安全政策課

貨客混載を通じて自動車運送業の生産性向上を促進します
～過疎地域等で人流・物流の「かけもち」を可能に～

自動車運送業の担い手を確保するとともに、過疎地域等における人流・物流サービスの持続可能性を確保するため、従来の自動車運送業の縦割りにとらわれず、乗合バスについては全国で、貸切バス、タクシー、トラックについては過疎地域において、旅客運送と貨物運送の事業の「かけもち」による生産性向上を可能とする措置を講じます。

１．背景

自動車運送業の担い手を確保するとともに、人口減少に伴う輸送需要の減少が深刻な課題となっている過疎地域等において人流・物流サービスの持続可能性を確保するためには、従来の自動車運送事業のあり方とは異なる新しい事業展開を可能とし、その生産性向上を図っていくことが必要です。

今般、旅客自動車運送事業者は旅客の運送に、貨物自動車運送事業者は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、両事業の許可をそれぞれ取得した場合には、乗合バスについては全国で、貸切バス、タクシー、トラックについては過疎地域において、一定の条件のもとで事業の「かけもち」を行うことができるよう措置を講じます。

※乗合バス事業者が旅客運送の用に供する車両を用いて貨物運送を行うことができる条件を明確化する措置を講じるよう、規制改革推進会議の答申（平成２９年５月２３日）にも盛り込まれているところです。

２．概要

①旅客自動車運送事業者がバスやタクシーを用いて貨物を運送する場合
②貨物自動車運送事業者がトラックを用いて旅客を運送する場合
のそれぞれについて、最低車両台数や積載できる貨物の重量の上限などの許可の基準を設けます。

併せて、同一事業者が旅客自動車運送事業、貨物自動車運送事業を兼業する場合において、運行管理者や補助者の兼務を可能とし、その要件を整理します。

これにより、同一の車両・運転者・運行管理者等で人と物の輸送サービスを提供できるようにします。

※参考資料１、２参照

３．今後のスケジュール（予定）

パブリックコメント：平成２９年６月３０日（金）～７月３０日（日）
通　達　発　出：平成２９年８月７日（月）
通　達　施　行：平成２９年９月１日（金）

【問い合わせ先】
＜許可の基準について＞
自動車局貨物課　三宅　TEL：03-5253-8111（内線 41323）　直通：03-5253-8575　FAX：03-5253-1637
自動車局旅客課　板垣　TEL：03-5253-8111（内線 41255）　直通：03-5253-8568　FAX：03-5253-1636
＜運行管理者について＞
自動車局安全政策課　櫻井　TEL：03-5253-8111（内線 41623）　直通：03-5253-8566　FAX：03-5253-1638

自動車運送業の生産性向上プラン

国土交通省
参考資料1

□ **自動車運送業の担い手不足と人口減少に伴う輸送需要の減少により、過疎地域等において人流・物流サービスの持続可能性の確保が深刻な課題となっている。**

自動車運送事業者が旅客又は貨物の運送に特化してきた従来のあり方を転換し、**サービスの「かけもち」を可能とする。**

現　状

【乗合バス】

350kg未満の荷物を運ぶことが可能
（道路運送法第82条）

【貸切バス・タクシー】

旅客運送に特化

【トラック】

貨物運送に特化

活用円滑化案

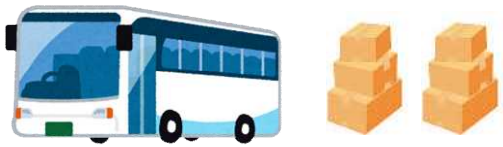
【乗合バス】

350kg以上の荷物を運ぶことを可能とする
(貨物自動車運送事業の許可を取得)
※350kg未満の荷物を運ぶ場合は、今まで通り許可不要

【タクシー】

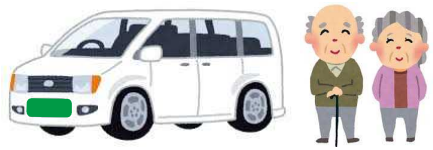
荷物を運ぶことを可能とする
(貨物自動車運送事業の許可を取得)
※過疎地域に限る

【貸切バス】



荷物を運ぶことを可能とする
(貨物自動車運送事業の許可を取得)
※過疎地域に限る

【トラック】



人を運ぶことを可能とする
（旅客自動車運送事業の許可を取得）
※過疎地域に限る

【自家用有償旅客運送者】

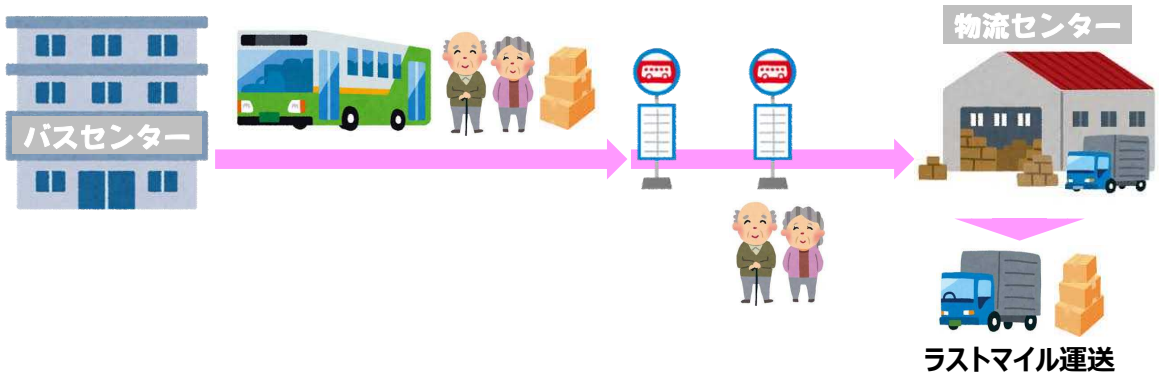
自家用有償旅客運送者が自家用自動車で350kg未満の荷物を運ぶことが可能
（道路運送法第78条第３号の許可を取得）**※過疎地域に限る**

貨客混載で想定されるケース

国土交通省

参考資料1

乗合バス

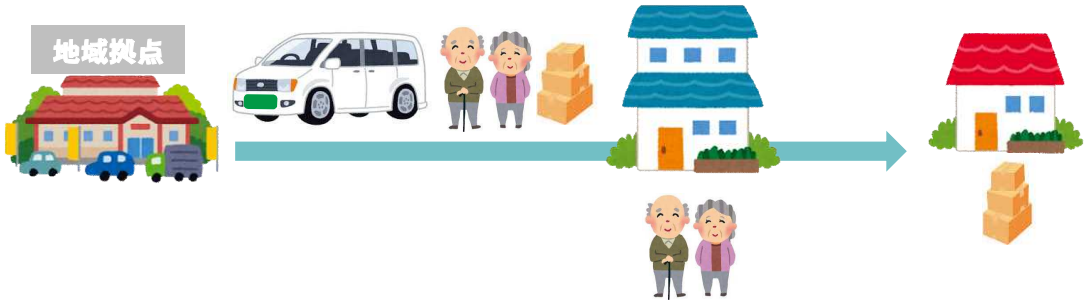


□ 定期路線運行を行う乗合バスにおいて、同一方面に向かう貨物を一緒に載せ、地場のトラック事業者と共同することで、効率的な運送を実現

タクシー

□ 時間帯の需要に応じて、旅客運送・貨物運送を行い、効率的な運営を実現

トラック



□ ある２地点間で貨物を運送する際、途中経路に家がある旅客を一緒に乗車させることで、効率的な運送を実現

事業の「かけもち」を行う際の許可基準の変更案

国土交通省

参考資料2

○旅客自動車運送事業者は貨物自動車運送事業の許可、貨物自動車運送事業者は旅客自動車運送事業の許可をそれぞれ取得した場合には、一定の条件のもとで事業の「かけもち」を行うことができることとする。

【基準の概要】

	旅客自動車運送事業者による貨物運送			貨物自動車運送事業者による旅客運送
	乗合バスによる貨物運送	貸切バスによる貨物運送	タクシーによる貨物運送	トラックによる旅客運送
現在の取扱い	少量の貨物(*)であれば、特段の手続きなく有償運送が可能(道路運送法§82) *原則350kg未満。超える場合には個別に判断。	不可	不可	不可
取扱い変更案	①350kg未満の貨物であれば、特段の手続きなく有償運送が可能(道路運送法§82)(従来通り) ②350kg以上の貨物については、一般貨物自動車運送事業の許可(貨物自動車運送事業法§3)を受けた場合には、有償運送を可能とする。(過疎地域内には限らない。) ただし、輸送の安全確保の観点から、運送できる荷量について、以下のとおり一定の制限を設ける	一般貨物自動車運送事業の許可(貨物自動車運送事業法§3)を受けた場合には、過疎地域において貨物の有償運送を可能とする。 ただし、輸送の安全確保の観点から、運送できる荷量について、以下のとおり一定の制限を設ける。	一般貨物自動車運送事業の許可(貨物自動車運送事業法§3)を受けた場合には、過疎地域において貨物の有償運送を可能とする。 ただし、輸送の安全確保の観点から、運送できる荷量について、以下のとおり一定の制限を設ける。	一般旅客自動車運送事業の許可を受けた場合には、過疎地域において旅客の有償運送を可能とする。
運送可能な荷量や人数について	旅客が乗車する場所に積載できる貨物の重量は「(車両乗車定員数-乗車人数)×55kg」(※)とする。 ただし、 ・車両改造(座席数の減)により積載スペースを確保する場合は、減らした座席数×55kgを(※)に加えた重量を上限とし、(ただし、バス等の性質を失わないものとする。) ・バスの腹のスペースを最大限使って積載する場合、20kg(スーツケースの預入可能重量を想定)×乗車定員を(※)に加えた重量を上限とする。	旅客が乗車する場所に積載できる貨物の重量は、「(車両乗車定員数-乗車人数)×55kg」(※)とする。 ただし、 ・車両改造(座席数の減)により積載スペースを確保する場合は、減らした座席数×55kgを(※)に加えた重量を上限とし、(ただし、バス等の性質を失わないものとする。) ・バスの腹のスペースを最大限使って積載する場合、20kg(スーツケースの預入可能重量を想定)×乗車定員を(※)に加えた重量を上限とする。	旅客が乗車する場所に積載できる貨物の重量は、「(車両乗車定員数-乗車人数)×55kg」(※)とする。 ただし、 ・車両改造(座席数の減)により積載スペースを確保する場合は、減らした座席数×55kgを(※)に加えた重量を上限とし、(ただし、タクシー等の性質を失わないものとする。) ・トランク等の乗車スペース以外のスペースを使って積載する場合には、20kg(スーツケースの預入可能重量を想定)×乗車定員を(※)に加えた重量を上限とする。	車両の定員を上限とする
最低車両台数について	一般貨物自動車運送事業の用に供する乗合車両を含めて、乗合事業の許可に係る最低車両台数を満たせば足りる。	一般貨物自動車運送事業の用に供する貸切バス車両を含めて、貸切バス事業の許可に係る最低車両台数を満たせば足りる。	一般貨物自動車運送事業の用に供するタクシー車両を含めて、タクシー事業の許可に係る最低車両台数を満たせば足りる。	旅客自動車運送事業の用に供するトラック車両を含めて、トラック事業の許可に係る最低車両台数を満たせば足りる。
運行管理のあり方について	①の場合は貨物の運行管理者の選任は不要。 ②の場合は貨物の運行管理者の選任が必要(貨物・旅客の運行管理者資格を保有している場合、兼務が可能)	貨物の運行管理者の選任が必要(貨物・旅客の運行管理者資格を保有している場合、兼務が可能)	貨物の運行管理者の選任が必要(貨物・旅客の運行管理者資格を保有している場合、兼務が可能)	旅客の運行管理者の選任が必要。(貨物・旅客の運行管理者資格を保有している場合、兼務が可能)
その他	—	—	—	旅客運送を行う運転者には二種免許の取得が義務

トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた冷蔵倉庫の自主行動計画ならびに改善協力要請について

（一社）日本冷蔵倉庫協会

日冷倉協第５０号
平成２９年６月３０日

関係事業者　各位

一般社団法人日本冷蔵倉庫協会
業務委員会　委員長　　西願廣行
業務委員会物流効率化部会　部会長　　富永泰輔

トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた冷蔵倉庫の自主行動計画ならびに改善協力要請について

昨今、運送業界における待機時間問題がクローズアップされています。過重労働や労働力不足が社会問題として取沙汰されている中、冷蔵倉庫業界としても、重要な社会インフラである食品物流を維持・発展させるため、この問題解決に積極的に取り組む必要があり、平成２８年７月より当協会業務委員会の中に「物流効率化部会」を立ち上げて現在発生しているトラック待機時間問題にまつわる事象とその原因を洗い出し、提言として取りまとめる活動を行ってきました。その過程で、冷蔵倉庫事業者が自ら取り組むべき課題の他、関係各位のご理解とご協力を得なければ解決できない課題の存在が明らかとなりました。

平成２９年３月２３日付け国土交通省からの「トラック運送業の取引条件の改善に向けた荷主（運送委託者を含む）等への協力要請」を受け、前述の活動結果を、要因分析・冷蔵倉庫の自主行動計画・各関係者別提言としてまとめましたので、皆様のご理解とご協力方、何卒よろしくお願いいたします。

Ⅰ．冷蔵倉庫における待機時間問題
１．冷蔵倉庫特有の事象
1)「冷凍・冷蔵貨物を取扱う」ということ
2)「寄託者」について
２．待機時間の定義
３．待機時間発生の要因と物流効率化を妨げる諸問題
1)情報共有不足
2)特定日集中
3)ロットの小口化・少量多頻度入出庫・賞味期限管理・時間指定納品
4)冷蔵倉庫の在庫過多
5)外装ダメージ品の取扱い
6)手荷役の常態化
7)オーダーのルール不備・不徹底
8)外貨コンテナの搬入波動
Ⅱ．冷蔵倉庫の自主行動計画
Ⅲ．関係者への提言
１．寄託者
２．運送会社
３．関係省庁

Ⅰ．冷蔵倉庫における待機時間問題

１．冷蔵倉庫特有の事象

1）「冷凍・冷蔵貨物を取扱う」ということ

冷蔵倉庫で取り扱っている貨物は、寄託者との取り決めや合意による温度帯で、低温保管を行っており、所定の温度管理のために、入庫の際には事前に庫内受入準備が必要であり、出庫の際には引取り車輌の到着確認後でないと庫内より出して準備しておくことができません。

また、冷蔵倉庫では前述のように「貨物受領者が来所した後、該当の貨物を都度庫内から出して引き渡す」のが基本のスタイルであるために、一般的な冷蔵倉庫には一時仮置きの為の設備や専用スペース等が設けられていないケースがほとんどです。

2）「寄託者」について

営業冷蔵倉庫が寄託契約を結び、貨物をお預かりしている「寄託者」すなわち冷蔵倉庫にとってのお客様は多岐にわたります。

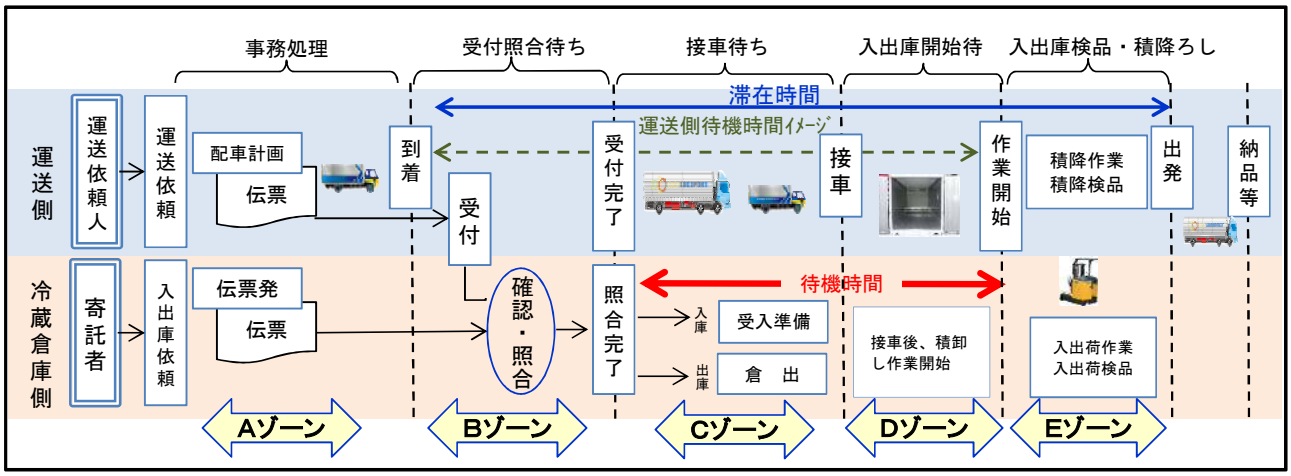
商社、生産者、加工業者、メーカー、卸売、問屋、生協、 運送会社、小売（量販、コンビニ事業者等）、外食、通販事業者　等

このように多様な寄託者とその売買の関係先の間に介在する個々の商習慣に合わせ、営業冷蔵倉庫は事業を行っています。

従って、後述する問題点は、お取引のある寄託者の業態によって問題の大小や優先順位が異なりますが、総じて業界が抱えている問題を示したものとなっています。

２．待機時間の定義

図１：待機時間ならびに解決すべき領域の定義



■ 滞在時間

トラック到着～作業完了後出発するまでの車が冷蔵倉庫に滞在している時間を表してます。【B･C･D･E】

■ 待機とは

運送側の認識⇒ トラックが到着してから作業開始までの時間【B･C･D】

冷蔵倉庫側の認識⇒ 受付照合完了からトラックが積降し作業開始するまでの時間【C･D】

（厳しく言えば、待機とは本来、事前連絡があった予定時刻から始まるものです。）

■ 運送依頼人

当該貨物の販売者、直接の購入者、転売先の他、手配を委託された事業者など様々なケースがあります。

■ 寄託者

冷蔵倉庫に寄託を申し込んだ寄託契約の当事者で必ずしも貨物の所有者と一致するとは限りません。

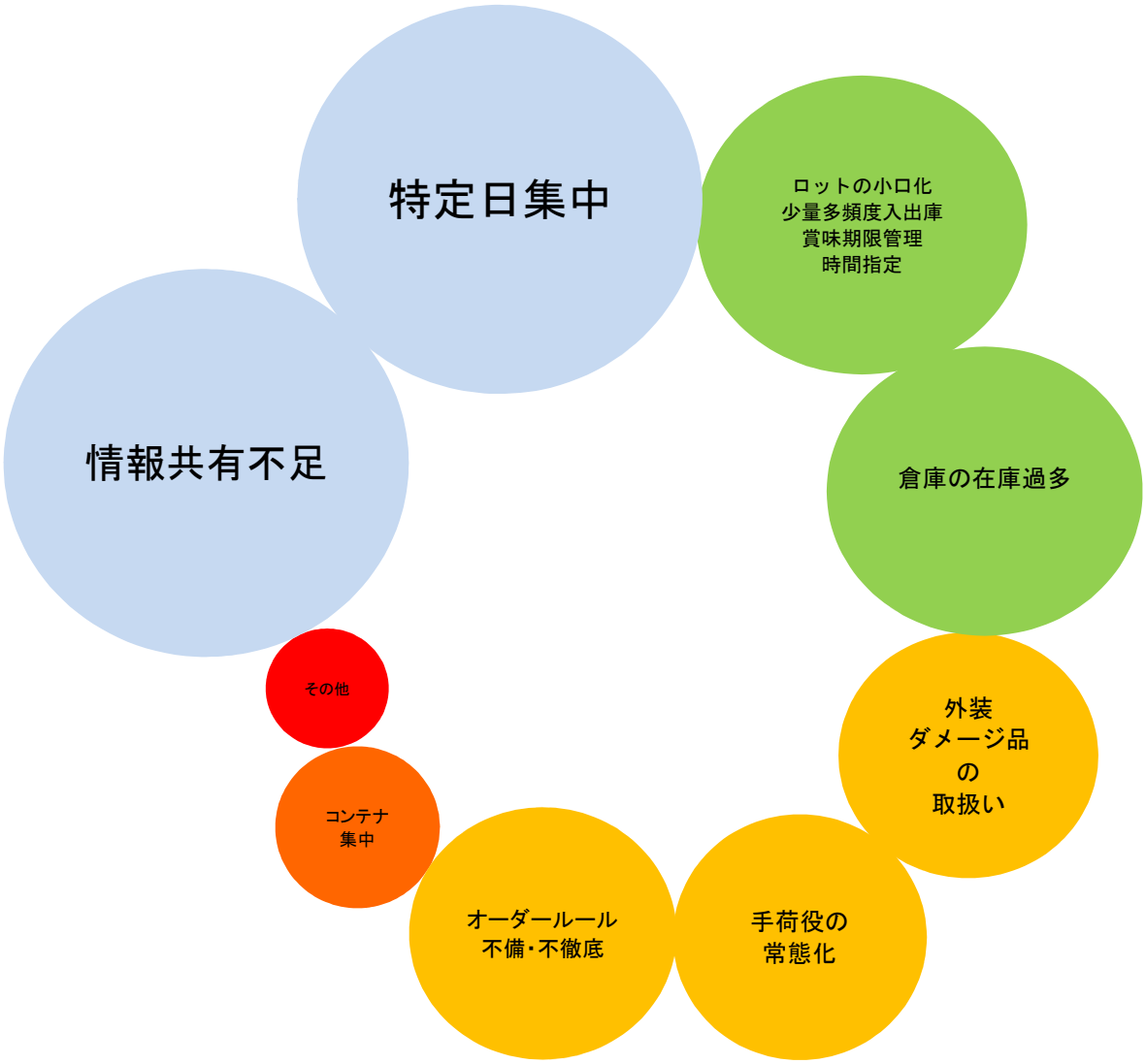
冷蔵倉庫業者の入出庫作業は寄託者のみからの指示・依頼によります。

■ 工程別業務解説

Ａゾーン	：	運送会社へは運送依頼人より運送依頼があり、運送会社は配車計画を立て車両運行を実行します。 冷蔵倉庫へは寄託者より入出庫依頼があり、冷蔵倉庫は必要な事務処理をおこない車両の到着に備えます。
Ｂゾーン	：	冷蔵倉庫では、到着したドライバーによる申し出の情報と冷蔵倉庫側が寄託者より指示を受けた入出庫依頼の情報を突き合わせます。不一致のある場合には保留し確認が必要となります。
Ｃゾーン	：	接車待ち（接車順番待ち、入出庫準備待ち）
Ｄゾーン	：	接車後の積降し作業開始待ち
Ｅゾーン	：	〈ドライバーによる積降作業・検品〉と〈冷蔵倉庫側での入出庫作業・検品とトラックへの積降作業〉

３．待機時間発生の要因と物流効率化を妨げる諸問題

図２：問題点の全体像



各冷蔵倉庫の寄託者の業種により問題点は異なり、
重要性や解決の優先順位が異なっています。

1）情報共有不足　　（図１のＡ・Ｂ・Ｃ・Ｄゾーンに影響）

入出庫作業の出発点は、図１のＡゾーンでのデータ事務処理から始まります。事務処理の元となる寄託者からの入出庫依頼情報が不明確、または不正確であると、全ての作業はここに戻ることとなり非効率となります。

また、冷蔵倉庫としてのトラック待機時間は受付照合完了後から始まり入庫準備や出庫準備が整うまでと認識していますので、図１の該当ゾーンに影響を与える情報共有不足は大きな問題点となっています。

情報共有不足(1)　　運送便情報の不足

- 冷蔵倉庫の寄託者以外が運送便を手配する場合、入出庫依頼に運送便情報が不足しています。

	寄託者	商談先	売買条件	運送手配		
入庫	買主	売主	積地渡し	寄託者	寄託者が運送便手配当事者なので情報あり	
			倉前渡し	商談先(売主)	寄託者は売主より情報を入手して冷蔵庫へ連絡	情報共有不足
出庫	売主	買主	倉前渡し	商談先(買主)	寄託者は買主より情報を入手して冷蔵庫へ連絡	情報共有不足
			降地渡し	寄託者	寄託者が運送便手配当事者なので情報あり	

- 運送下請けの多層構造
  入出庫依頼にない下請けの運送会社が突然来所し確認に時間を要しています。運送便について寄託者より確実な指示がなければ、貨物の受け渡し先が確認できるまで貨物の受渡しは出来ません。

情報共有不足(2)　　運送依頼と入出庫依頼の内容不一致

運送会社への連絡内容と冷蔵倉庫への連絡内容が不一致またはどちらかにしか連絡がないために、受付での確認作業に時間がかかっています。図１のＡ・Ｂゾーンに影響を及ぼしています。

情報共有不足(3)　　トラック到着時間情報の不足

冷蔵倉庫にとってはその日に予定のある入出庫車両がどの順で来るかわからず、到着順に入出庫の対応を行っています。そのため計画的な作業や作業全体の効率化を追い求めるすべがない状況です。図１のＣ・Ｄゾーンに影響を及ぼします。

（図解）情報共有不足

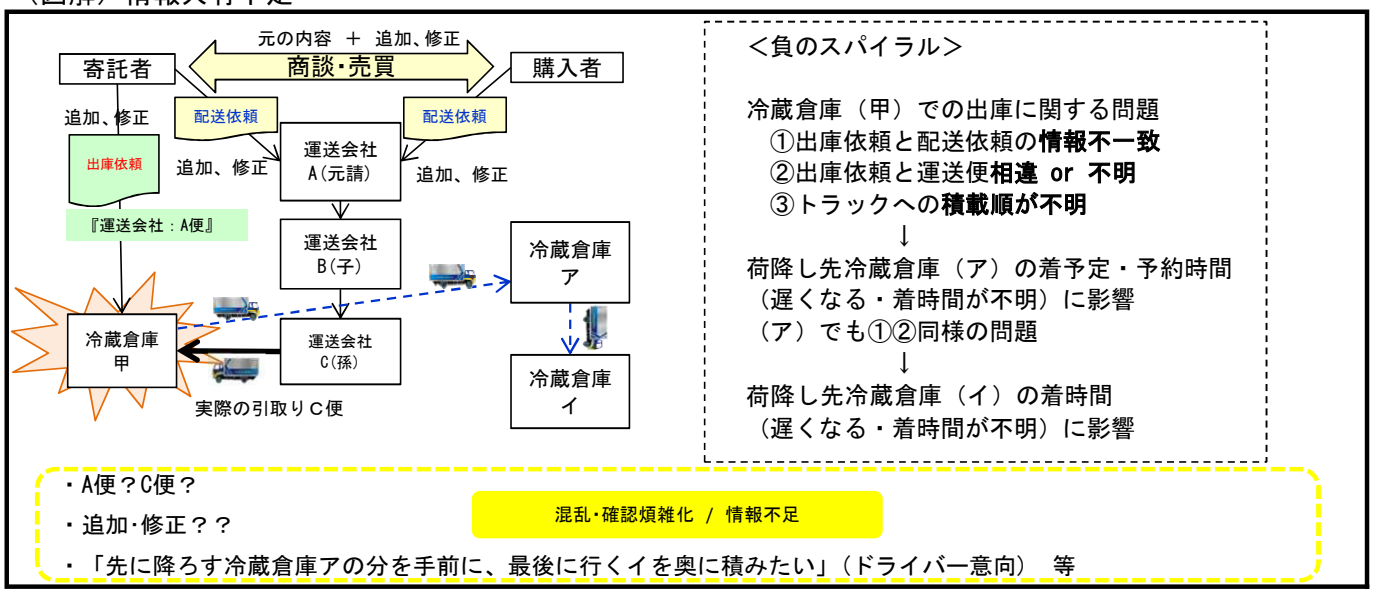
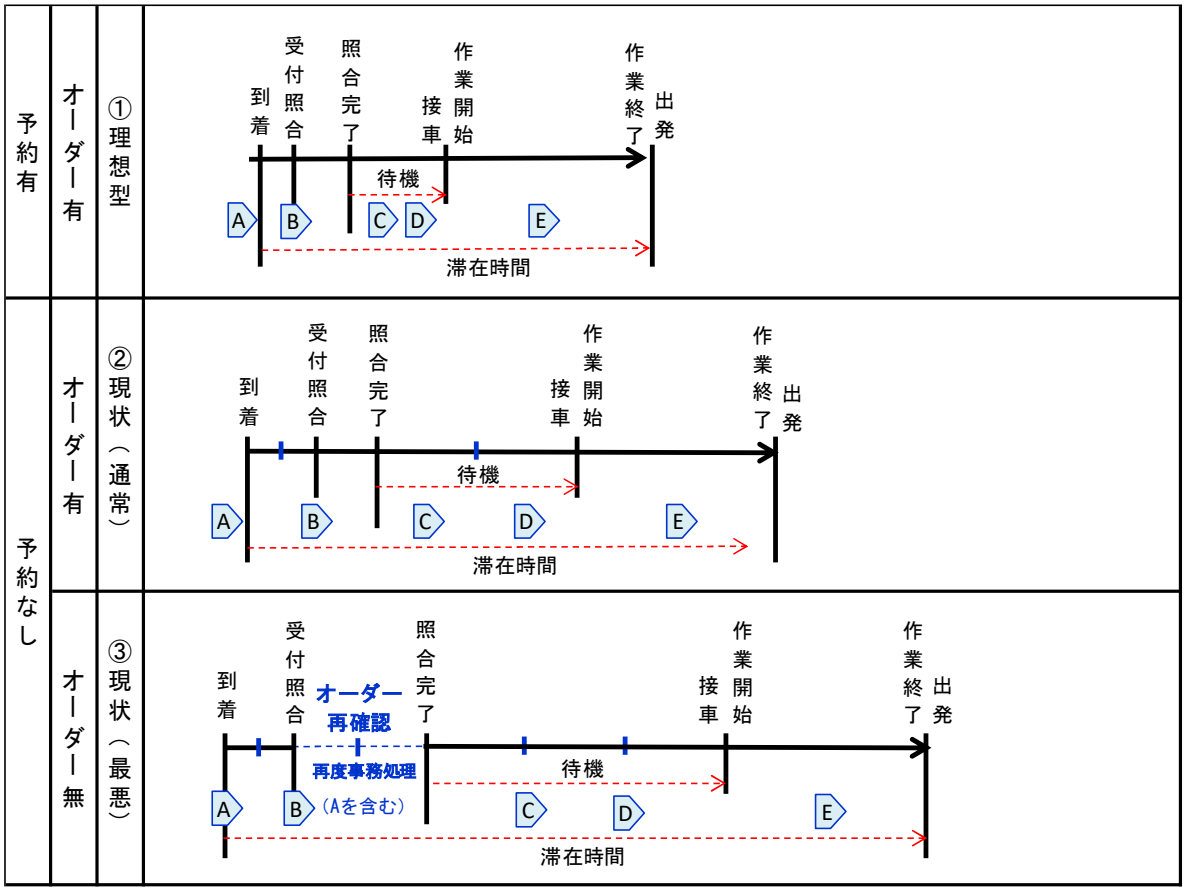


図３：情報有無の差異・正確性による待機時間、滞在時間への影響



① 理想型

予約制・予定順での対応です。

現状の、到着順・並んだ順での受付/作業を予約順に変え、並ばなくても良い方法の導入検討が必要です。

並んだ順から予約した順へ

【現状】

現状、作業順番は並んだ順。待機中は休憩時間にはならない

・大口も小口も並んだ順番に作業する
・並んでいる間は行列が少しづつ進むため、ドライバーは作業をしていなくても休憩にならない。

並ばなくてもいい方法は？ ⇒ 電話呼び出し、予約システム 等

このパターンとなるように変えていく必要があります。

② 現状（通常型）

並んだ順での対応です。車両が到着し、受付照合が完了するまで冷蔵倉庫では現場作業に入れませんので、待機時間が生じます。また、到着時間は来所者側に委ねられている為、同一時間帯に車両が集中すると、受付、荷降し、積込が混雑し待機時間が長引きます。

③ 現状（最悪型）

並んだ順での対応です。不一致があった場合、寄託者への確認が取れない限り、現場作業を開始できません。オーダーがない場合は、接車がさらに遅れる場合があります。

2）特定日集中　　（図１のＡ・Ｂ・Ｃ・Ｄ・Ｅゾーン全てに影響）

冷蔵倉庫への入出庫が特定日に集中し作業の平準化が出来ないことが、トラック待機時間問題に影響しています。

首都圏と近畿圏の冷蔵倉庫１０事業所の一定期間（2016年10月～2017年3月）の日々の入庫量・出庫量のデータを基に、特定日（月初、中間期替前、中間期替後、月末の営業日）と上期平均（月初～中間期替前間営業日）、下期平均（中間期替後～月末）の６つの定点日における入出庫量の比較を、下記条件で実施しました。

・土曜・日曜・祝日は除外。
・年末（12月30日・31日）と年始（1月1日～4日）は除外。
・各冷蔵倉庫の設備規模の影響を除外するために 1000設備ﾄﾝ当たりの日別入出庫量で集計。

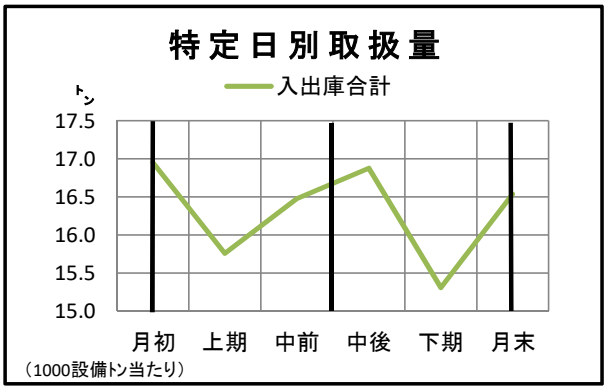
入出庫合計で、各月の最大量と最小量の倍率は約１．５倍前後の差が、半年間内での最大量と最小量の倍率は１．８倍の差が発生していました。
１日当りの取扱量が平準化されておらず、増加する特定日が存在することが分かります。

月間波動調査　　（ｔ/1000設備トン）

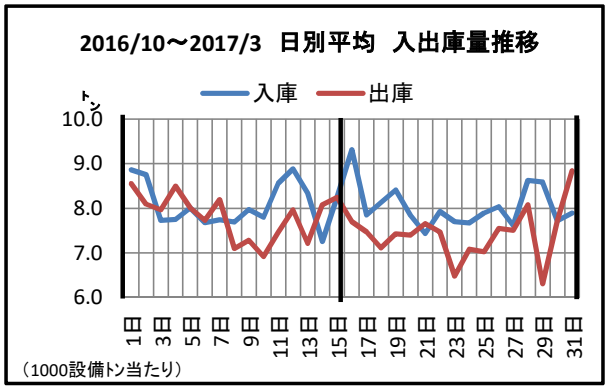
	入出庫合計			入　庫			出　庫		
	最大	最小	倍率	最大	最小	倍率	最大	最小	倍率
10月	17.9	13.5	1.3	9.3	7.1	1.3	10.1	6.1	1.6
11月	19.3	14.9	1.3	9.9	6.6	1.5	10.0	6.8	1.5
12月	20.4	12.8	1.6	10.6	7.7	1.4	11.6	5.1	2.3
1月	17.5	12.9	1.4	10.3	6.3	1.6	8.6	5.1	1.7
2月	16.9	11.5	1.5	8.6	5.0	1.7	8.3	5.5	1.5
3月	17.3	13.6	1.3	8.9	6.6	1.3	9.1	6.1	1.5
期間内	20.4	11.5	1.8	10.6	5.0	2.1	11.6	5.1	2.3

（※1000設備トン＝収容容積2500㎥）

特定日調査　図１



特定日調査　図２



特定日を６パターンに分類し、それぞれの１営業日の入出庫量合計を折れ線グラフ表示すると、月初、月末と料金計算の境目となる中間期替期に取扱量の増加が見られます。
図２より入庫は月初と中間期替後に、出庫は中間期替前と月末に増加しています。
この時期にトラックの待機時間が延びる現象が多く見受けられます。

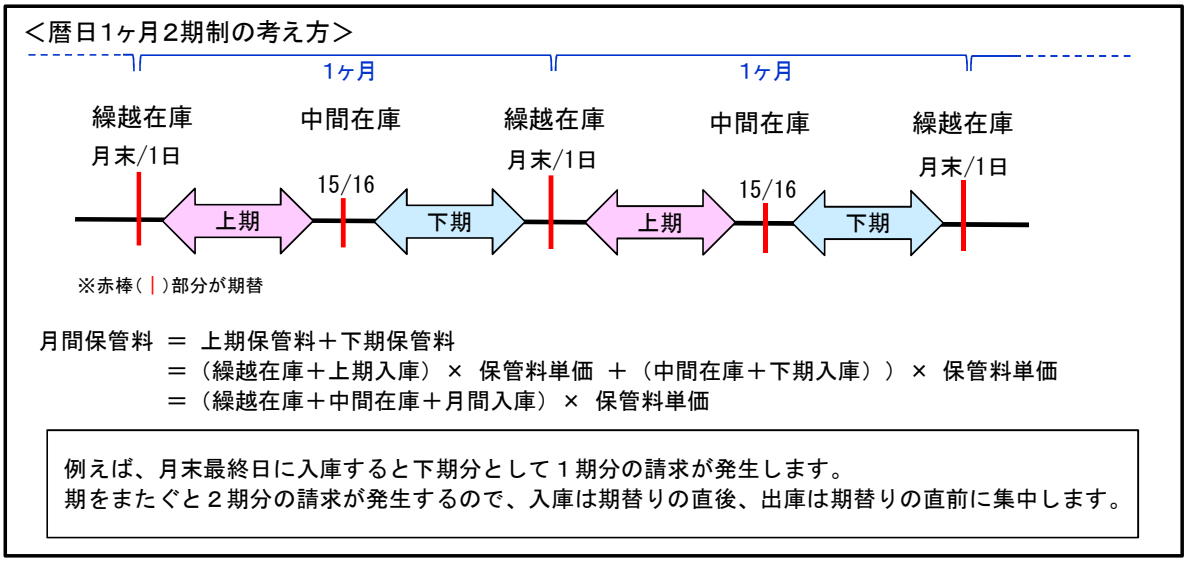
では、なぜ特定日に貨物量が増えるのでしょうか？

特定日集中(1)　　商慣習による影響

商慣習により、月末月初は荷動きが集中します。

特定日集中(2)　　冷蔵倉庫の保管料金体系による影響

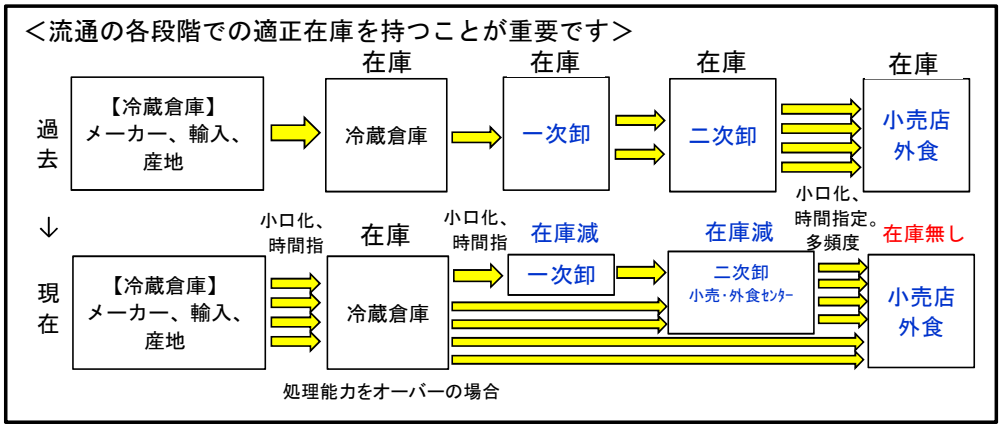
多くの冷蔵倉庫が『暦日１ヶ月２期制』で保管料を収受していますので、上下期替り（15日/16日）と月末月初（月末/1日）で入出庫が集中します。



3）ロットの小口化・少量多頻度入出庫・賞味期限管理・時間指定納品

（図１のＡ・Ｂ・Ｃ・Ｄ・Ｅゾーン全てに影響）

小口ロットでの入出庫や賞味期限の日付管理と店舗への多頻度配送により、荷揃え・検品作業に多くの時間を要しています。又、納品時間指定により車両が一定時間帯に集中し、処理能力を超えてしまいます。（図１のＢ・Ｃ・Ｄ・Ｅゾーンに影響）



4）冷蔵倉庫の入出庫処理能力と過度な在庫量　　（図１のＣ・Ｄゾーンに影響）

冷蔵倉庫では限られた人員で入出庫作業等を行っています、従ってその処理能力(時間当り、日当り)を超えた物量は扱えません。当然時間が掛り待機に繋がります。

又、過度な量の在庫を保管する事により、入出庫作業に支障をきたし、待機時間に影響を与えています。

5）外装ダメージ品の取扱い　　（図１のＥゾーンに影響）

外装ダメージ品が発見されたら、都度寄託者に確認する必要があり時間を要します。

また、ダメージ基準が共有されていないため、寄託者、運送会社、冷蔵倉庫間での判断が分かれる場合があります。運送会社の独自基準もあり判断基準の不一致により時間を要します。

6）手荷役の常態化　　（図１のＣ・Ｄ・Ｅゾーンに影響）

パレタイズ等のユニットロード化が進んでいない問題があります。トラックへの積降作業の多くは手荷役で行われています。パレット規格の不統一の他、運送会社側の積載効率重視の意向（多くの貨物を運ぶためにパレット不使用）や、パレット紛失の問題（紛失しない為にパレットを載せ替える）により手荷役せざるを得ないことが要因となっています。ユニットロード化できない理由はパレット規格の不統一、パレット管理コストの問題とトラックの積載効率です。
また、手荷役はトラック接車作業時間の長時間化をもたらし、後続トラックの待機時間にも影響を与えています。肉体的負荷の大きい作業は、高齢者や女性の就業を妨げています。解決にはパレットの共用が重要です。

7）オーダーのルール不備・不徹底　　（図１のＡ・Ｂゾーンと一部Ｃゾーンに影響）

ドライバーの待機時間削減のためには、冷蔵倉庫へのオーダーは到着時間情報とともに「前日」までに頂くことが重要です。当日オーダーの場合には冷蔵倉庫での事務処理・入出庫準備等に一定の時間が掛かりリードタイムが必要です。
また、追加・修正オーダーがある場合、関係者（運送会社、冷蔵倉庫）に共通の情報が連絡されず、図１のＡ・Ｂゾーンの作業が手戻りとなり処理時間を要しますが、接車中の車が一旦バースを開けることに同意しない場合があり、後続のトラックの待機時間が延びるケースが発生します。（図１のＣゾーン）接車中のトラックに対する追加修正オーダーは更に時間を要するので待機時間に大きく影響します。
寄託者との間でルール決めがされている場合でも、ルール外のオーダーが後を絶ちません。

8）外貨コンテナの搬入波動　　（図１のＣゾーンに影響）

日別、時間帯別の搬入波動によりコンテナ搬入が集中し、他の車両の待機時間に大きく影響します。

Ⅱ. 冷蔵倉庫の自主行動計画

冷蔵倉庫業界を取り巻く環境やニーズが大きく変化するなかで、我々も旧態依然としたままでは時代に取り残され、社会的インフラの機能不全を引き起こす一因となりえます。
従来のやり方にこだわっていては、もはや社会の要請に十分に応えることができません。
トラック待機時間削減のために、下記のような行動計画を立案しました。

1. 情報共有に努めるように寄託者、運送会社に働きかける。

2. 特定日集中を避ける
- ▸ 月末月初・期替りを避けるよう寄託者に依頼する。
- ▸ 多様な料金体系の導入（暦日２期制以外の料金体系の導入）
  期替りの物量集中を避けるため、暦日２期制の既成概念から脱却し、多様な料金体系を導入する。
  例：入庫日起算１５日１期制　など

3. オーダーのルール適正化
- ▸ 適正なオーダールールを寄託者と取り決める。また、ルール外の対応依頼があった場合にはトラック待機時間に影響を及ぼさない様に努める。

4. 少量多頻度入出庫の解消と過度な賞味期限管理の緩和
- ▸ 設備、人員、リードタイム等による処理能力を超えた過度な少量多頻度の取り扱いは自粛するか寄託者に改善を依頼する。

5. 作業効率向上のための在庫水準適正化
- ▸ 冷蔵倉庫は限りある空間を元手に収入を得るビジネス。その中で収入・利益を拡大する方法を考える。
- ▸ 適正単価収受を推進し、設備能力を超えた貨物量の取り扱いを抑制し作業効率を高める。
  （例：在庫量協定など）

6. 接車バース運用やトラックの接車順運用について見直す
- ▸ バース運用の効率化（小口/大口バースの分化など）
- ▸ 受付して列から離れても携帯での呼び出しなどを活用し並ばなくてもよい運用を導入する。
- ▸ トラック予約や予定管理、バース管理の仕組みやシステムを導入する
  （これらの仕組みやコンピュータシステムについては別途会員に例示し周知します）

7. ユニットロードツールとその管理手法の研究に取り組む
- ▸ パレット規格の統一化など、手荷役解消のためのユニットロード化を研究促進する。

8. 変形労働時間制を導入するなどして柔軟な営業時間に対応する
- ▸ 固定的な営業時間（８：３０～１７：００など）を見直し、集中する時間帯の分散・緩和を図る
  （繁忙期の柔軟対応、変形労働時間制の採用等）

9. 関係者への提言に基づき理解と協力を求める。

Ⅲ. 関係者への提言

１. 寄託者

1）運送依頼先との情報共有・運送情報提供

- ▸ 代車連絡を確実におこなってください。
- ▸ 運送会社の連絡先情報を提供してください。
- ▸ 運送会社側から要請があった際には、手荷役からパレット輸送への移行のため、積載効率重視からの発想の転換とそれに見合った運賃交渉を進めてください。

2）特定日集中の回避及び入出庫日程と数量調整への協力

- ▸ 月末月初、期替りの入出庫集中回避にご協力をお願いします。
- ▸ 冷蔵倉庫の人員と荷役機器には限りがあり、従って時間当り等の処理量には限度があります。
  その限度を超えないよう物量と日程の調整を依頼する際はご協力をお願いします。

3）入出庫オーダーのルール化と遵守

- ▸ 冷蔵倉庫側と入出庫オーダーにまつわるルールを定め遵守してください。
  （正確な入出庫明細、締め時間、入庫待ち出庫、通関待ち、名義変更待ち　等）
- ▸ 入出庫準備まで一定の時間が必要なのでオーダー送付時刻にはご注意ください。
  （オーダー受領から入出庫準備完了まで目安として３時間程度必要とします。）
- ▸ 入出庫オーダーの数量コントロールと倉庫側作業リードタイムへの配慮とご協力をお願いします。

4）小口貨物、少量多頻度、時間指定納品の削減

- ▸ 待機時間の削減において、車両台数及び配送回数の削減が有効です。各流通段階での適正な在庫保有による少量多頻度配送の見直しを推進してください。
- ▸ 隔日配送、共同集荷配送の推進などの入出庫物量のまとめをお願いします。
- ▸ 時間指定納品の影響による入出庫作業集中の緩和にご協力ください。

5）過度な賞味期限管理の緩和

- ▸ 年月日管理から年月管理、又は月間を1日に集約表示等を検討ください。
- ▸ 日付逆転納品に対するペナルティーの緩和(短い日数の逆転はノーペナルティーに)をお願いします。

６）外装ダメージ品の取り扱い

- ▸ ダメージ品基準と、その取扱方法を関係者へ周知徹底して下さい。
  （発荷主が了承しても運送会社が積まない、又、着荷主が受け取りを拒否することの無いように）

７）寄託商品の取引先への状況説明と協力依頼及び厳しい取引条件の緩和協議

- ▸ 欠品及び日付逆転ペナルティー、販売機会損失の見直しと公正化を推進して下さい。
- ▸ 受入期限、納品期限等の３分の１ルールの見直しを推進して下さい。

８）費用負担

- ▸ 運送業者から請求された場合で、冷蔵倉庫に負担責任がないものについては寄託者に負担をお願いします。
- ▸ 待機時間問題解決に向けた対策に要した費用で、人件費等の増加分の負担をお願いします。

２．運送会社

1）情報共有の促進

- 運送便情報、到着予定時刻、積込順等の情報を事前に提供してください。
- 混雑が予想される日や時間帯に到着予定の場合は、冷蔵倉庫側と事前に協議調整をしてください。
- 代車連絡は寄託者経由で確実に実施してください。

2）オーダー不一致の解消

- 運送オーダーと入出庫オーダーの事前照合を、冷蔵倉庫業者と運送事業者間の業界横断的な取り組みとして推進して行きましょう。
- 接車後の追加や変更については、車両待機時間長時間化の一因となるので、原則として受けられない旨、冷蔵倉庫側とともに荷主に対して対応をお願いします。

3）手荷役の削減

- パレット規格の統一化など、手荷役解消のため、ユニットロード化の研究と促進にご協力をお願いします。

4）ダメージ品基準の認識と取扱方法の統一

- ダメージ基準の認識相違により生じている無駄な確認時間を削減するために、荷主・運送会社・冷蔵倉庫の基準と取扱方法の統一化を推進しましょう。

５）事前問い合わせと予定連絡のお願いと倉庫側導入のバース運用方式への理解と協力

- 倉庫の時間当り作業能力には限界があります。従って作業が集中すると待機して頂くことになります。
  これを避けるためににも事前問い合わせや予定連絡、又は予約をお願いします。
  ただし、現状では予約を受け付けていない冷蔵倉庫が大半です。
  予約の仕組みについては、今後、普及させて行きたいと考えていますので、ご理解とご協力をお願いします。
- 小口/大口バース、トラック予定・予約管理等、倉庫が導入するバース運用方式へのご理解とご協力をお願いします。

３．関係省庁

（ 経済産業省、財務省 ）

1）月末〆、決算月等の集中見直し
- ▸ 商取引の締日や決算に合せて現物貨物の移動も集中するため、この分散化が必要です。

2）少量多頻度、定時納品（Just in Time）の見直し
- ▸ 待機時間の削減において車両台数と配送回数の削減が有効です。各流通段階での適正在庫保有による少量多頻度納品の見直しを推進していただきたい。

（ 農林水産省、厚生労働省、消費者庁 ）

1）賞味期限表記、納入期限（1/3ルール等）、日付逆転ペナルティーの見直し
- ▸ 日付管理の細分化により、貨物は小ロット化し入出庫作業の効率化を妨げ、トラック待機時間問題の一因となっています。

- ▸ 賞味期限の「年月表示（月管理）」への変更と納品許容期限（1/3ルール）の緩和を業界団体へ働きかけていただきたい。

- ▸ 賞味期限逆転納品に対するペナルティーを緩和するよう流通業界を指導して下さい。

（ 国土交通省 ）

1）中型車の車両総重量制規制の緩和
- ▸ 中型車に対する総重量規制の緩和をすることで、トラック車両総台数の減少が見込めます。

2）搬入波動緩和のための外貨コンテナ周辺設備の拡充について
- ▸ コンテナヤードのシステム近代化とコンテナ搬出入の２４時間化、又、リーファーコンテナの電源接続ができるバンプール等の施設整備を推進していただきたい。

以上

《作成》

一般社団法人 日本冷蔵倉庫協会　　業務委員会 物流効率化部会

業務委員長	㈱フリゴ	西願　廣行
部会長	㈱福岡運輸ホールディングス	富永　泰輔
部会員	㈱マルハニチロ物流	藤﨑　一雄
	東京水産冷蔵㈱	田口　篤史
	五十嵐冷蔵㈱	五十嵐　将之
	日水物流㈱	坂　岳幸
	㈱ニチレイロジグループ本社	稲付　克郎
事務局	（一社）日本冷蔵倉庫協会 業務部	馬場　研介
		齊藤　麻子