第７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 12 月 4 日（月）10 時 00 分～11 時 50 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年度パイロット事業の中間報告　（資料１）

２．ガイドライン骨子（案）について　（資料２）

３．トヨタ自動車株式会社の取り組みについて　（資料３）

４．過重労働解消キャンペーンについて　（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　　平成２９年度パイロット事業中間報告について
資 料 ２　　ガイドライン（案）について
資 料 ３　　仕入先説明会での展開事例
資 料 ４　　愛知労働局における過重労働解消キャンペーンの主な取組について
参考資料１　標準貨物自動車運送約款改正に係る周知について

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7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	社会基盤部係長	和田　耕一朗
（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	青木　均		
（一社）愛知県トラック協会	副会長	若杉　福雄		
高浜共立運輸(株)	代表取締役	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	青木　太久美	流通・サービス産業課 課長	伊藤　和正
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7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

出入口

事務局

福 山 委 員

石 崎 委 員

大川マネジャー
（須山委員代理）

和 田 係 長
（福村委員代理）

大竹グループ長
（田中委員代理）

丹 下 座 長

青 木(均) 委

若 杉 委 員

高 山 委 員

神 谷 委 員

藤 城 専 務
（藤城委員代理）

稲 垣 委 員

谷 藤 委 員

杉本 首席
（愛知運輸支局）

大久保 特別司法監督官
（愛知労働局）

小池 専務理事
（愛知県トラック協会）

古橋 貨物課長
（中部運輸局）

河合 支局長
（愛知運輸支局）

西尾 自動車交通部長
（中部運輸局）

小城 労働基準部長
（愛知労働局）

橋本 監督課長
（愛知労働局）

伊藤 課長
（中部経済産業局・青木委員代理）

随行者席・傍聴者席・記者席

出入口

資料1

愛知県パイロット事業　対象集団①
【実証実験の課題】据付現場での協業体制見直しによる拘束時間の短縮

＜参加事業者＞
発荷主：セキスイハイム工業（埼玉県蓮田市）、着荷主：セキスイハイム中部（名古屋市）
運送事業者：豊橋センコー運輸（豊橋市）

1. 現状抱える問題と解決すべき課題

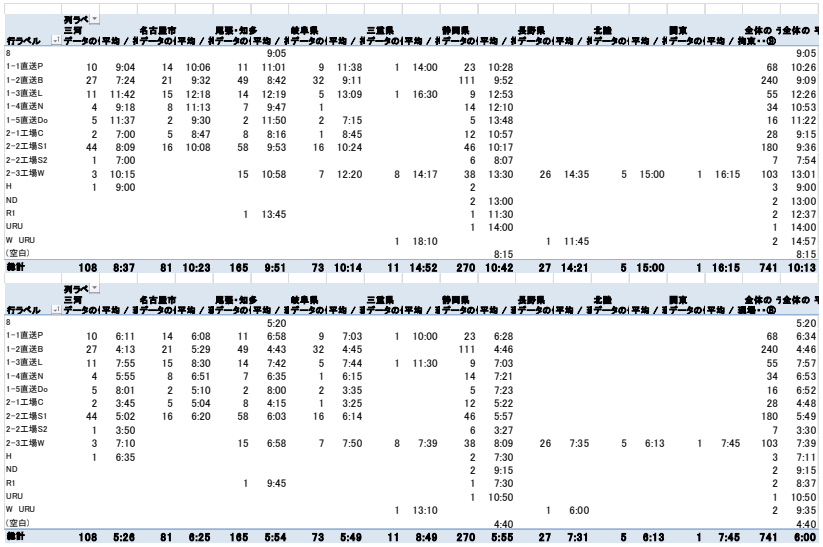
据付現場あるいは待機場における貨物の引き渡しルールは、複雑かつ硬直的である反面、その一方で地域や個々の現場によって、かなり異なる運用も行われているなど、曖昧さも残したまま現在に至っている。そこで、荷主、運送事業者、双方の立場から効率的な作業プロセスに関する意見を出し合い、標準的な引き渡しルールを取り決め、新たな協業体制の構築を図りたい。

2. 事業の経過・進捗（現在の）状況

据付現場の責任権限は、発荷主のグループ企業であるセキスイハイム中部および東海にある。よって、セキスイハイム中部に対して当パイロット事業の目的と概要説明、実証実験への協力要請を行ってきた。（※組織変更等が重なり、理解を得られるまでにかなりの時間を要してしまった）

3. 今後の実証実験の進め方

セキスイハイムの現場監督や工務店の親方（もしくはその経験者）と豊橋センコー運輸の輸送リーダー等が話し合い、新たな協業体制、および引き渡しルールを取り決め、実証実験を行う。



列ラベル	三河		名古屋市		尾張・知多		岐阜県		三重県		静岡県		長野県		北陸		関東		全体の 平均
行ラベル	データの個数	平均	データの個数	平均	データの個数	平均	データの個数	平均	データの個数	平均	データの個数	平均	データの個数	平均	データの個数	平均	データの個数	平均	拘束・・・㊙
8						9:05													9:05
1-1直送P	10	9:04	14	10:06	11	11:01	9	11:38	1	14:00	23	10:28							68 10:26
1-2直送B	27	7:24	21	9:32	49	8:42	32	9:11			111	9:52							240 9:09
1-3直送L	11	11:42	15	12:18	14	12:19	5	13:09	1	16:30	9	12:53							55 12:26
1-4直送N	4	9:18	8	11:13	7	9:47	1				14	12:10							34 10:53
1-5直送Do	5	11:37	2	9:30	2	11:50	2	7:15			5	13:48							16 11:22
2-1工場C	2	7:00	5	8:47	8	8:16	1	8:45			12	10:57							28 9:15
2-2工場S1	44	8:09	16	10:08	58	9:53	16	10:24			46	10:17							180 9:36
2-2工場S2	1	7:00									6	8:07							7 7:54
2-3工場W	3	10:15			15	10:58	7	12:20	8	14:17	38	13:30	26	14:35	5	15:00	1	16:15	103 13:01
H	1	9:00									2								3 9:00
ND											2	13:00							2 13:00
RI					1	13:45					1	11:30							2 12:37
URU											1	14:00							1 14:00
W URU									1	18:10			1	11:45					2 14:57
(空白)												8:15							8:15
総計	108	8:37	81	10:23	165	9:51	73	10:14	11	14:52	270	10:42	27	14:21	5	15:00	1	16:15	741 10:13

列ラベル	三河		名古屋市		尾張・知多		岐阜県		三重県		静岡県		長野県		北陸		関東		全体の 平均
行ラベル	データの個数	平均	データの個数	平均	データの個数	平均	データの個数	平均	データの個数	平均	データの個数	平均	データの個数	平均	データの個数	平均	データの個数	平均	積載・・㊙
8						5:20													5:20
1-1直送P	10	6:11	14	6:08	11	6:58	9	7:03	1	10:00	23	6:28							68 6:34
1-2直送B	27	4:13	21	5:29	49	4:43	32	4:45			111	4:46							240 4:46
1-3直送L	11	7:55	15	8:30	14	7:42	5	7:44	1	11:30	9	7:03							55 7:57
1-4直送N	4	5:55	8	6:51	7	6:35	1	6:15			14	7:21							34 6:53
1-5直送Do	5	8:01	2	5:10	2	8:00	2	3:35			5	7:23							16 6:52
2-1工場C	2	3:45	5	5:04	8	4:15	1	3:25			12	5:22							28 4:48
2-2工場S1	44	5:02	16	6:20	58	6:03	16	6:14			46	5:57							180 5:49
2-2工場S2	1	3:50									6	3:27							7 3:30
2-3工場W	3	7:10			15	6:58	7	7:50	8	7:39	38	8:09	26	7:35	5	6:13	1	7:45	103 7:39
H	1	6:35									2	7:30							3 7:11
ND											2	9:15							2 9:15
RI					1	9:45					1	7:30							2 8:37
URU											1	10:50							1 10:50
W URU									1	13:10			1	6:00					2 9:35
(空白)												4:40							4:40
総計	108	5:26	81	6:25	165	5:54	73	5:49	11	8:49	270	5:55	27	7:31	5	6:13	1	7:45	741 6:00

部材別・地域別　物件数・平均拘束/現場時間
・・・輸送時間が長い遠隔地のほうが、現場時間が長い傾向がある

愛知県パイロット事業　対象集団②
【実証実験の課題】工場出荷時間に応じた入出庫時間調整による拘束時間の短縮

＜参加事業者＞
発荷主：A食品（一宮市）、運送事業者：ダイセーエブリー二十四（一宮市）

1. 現状抱える問題と解決すべき課題

定刻定量出荷が前提の運送形態であるが、貨物内容は日配品であり、日によって大きく異なる。そのため発荷主の工場出荷時間は毎日変動し、それに伴い運送事業者の積込作業の時間帯も変動せざるを得ない。だが、変動する中にも一定の傾向はうかがえ、トラックの入出庫の時間帯には若干余剰があると思われる。また、出荷情報を少しでも早期に運送事業者に伝えることができれば、さらなる調整も可能となり、全体の拘束時間の短縮が図れるものと見込まれる。

2. 事業の経過・進捗（現在の）状況

まずは現在の積込作業にムリ・ムダ・ムラが無いか確認する必要があるため、関東2便を対象に、ビデオ撮影を行い、分単位で作業工程および手待ち時間帯の有無を確認している。

関東2便の積込作業のビデオ撮影

3. 今後の実証実験の進め方

ビデオ撮影による作業分析結果を通じて、積込作業自体の改善を図った後、工場出荷時間の連絡方法を協議した上で、トラックの入出庫時間帯全体の最適化を図る運用ルールを取り決め、実証実験を行う。

ガイドライン（案）について

国土交通省

資料2

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

ガイドライン骨子（案）

1．はじめに

2．トラック事業を取り巻く状況
　(1) ドライバー不足の現状、トラックドライバーの労働条件
　(2) 労働時間をとりまく現状

3．課題別の取組指針
　① 問題の原因、背景
　② 対策の紹介
　③ 改善事例（典型的な改善事例を1つないし2つ紹介）

4．各地方運輸局等の問い合わせ先一覧

平成28年度パイロット事業を踏まえた課題の例

国土交通省

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

主な課題の例	主な対策の例	実施件数
①集荷・配送の経路等の見直しによる全体の拘束時間の削減	・集荷・荷卸し箇所数の削減 ・集荷と長距離輸送の分離　など	15
②入出荷情報の事前提供による運行の効率化	・積込み予定時間の事前連絡 ・出荷チェックリストの電子化による事前提供　など	10
③荷待ち時間の削減	・予約受付システムの活用 ・予冷庫の活用による荷主による荷造りの前日への前倒し　など	8
④荷役作業の効率化	・バラ積みのパレット化 ・荷役場所の集約化、改修・拡張 ・積荷の配送先毎の仕分け　など	22
⑤附帯作業の改善 （検品、ピッキング等）	・重複検品の廃止 ・ピッキングの方法や人員体制の見直し　など	14
⑥施設面の改善	・入出庫バースの増設 ・倉庫内の保管スペースを見直しによる荷役スペースの拡張　など	13
⑦その他	・GPS運行管理システムの活用 ・ドライバーごとの拘束時間の見える化による荷主との実態の共有 など	7

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会　ご説明資料

資料3

仕入先説明会での展開事例

2017年12月4日

トヨタ自動車㈱
物流管理部
石崎

物流関係　仕入先説明会

日時　：2017年9月5日

出席　：仕入先296社（デンソー、アイシン等）

輸送会社8社　391名

＜議題＞

1．ドライバー労働環境改善の取組み　国土交通省

- トヨタの取組み状況（本日ご紹介）

2．物流経路調査のお願い

3．調達LT短縮と樹脂パレ化

4．工場からのお願い

写真：議題１をご説明をされる古橋貨物課長様

「トヨタの工場受入改善と輸送業者困りごと対応」

2017年9月5日

トヨタ自動車㈱
物流管理部

１．トヨタの受入改善

<活動の経緯：2015年当時の課題>

（１）ﾄﾞﾗｲﾊﾞｰ不足問題が深刻化

（２）厚労省、国交省より通達(‘15.5.11)

「輸送以外の付帯作業を荷主も改善すること」

（３）トヨタのこれまでの取組み（2010～）

多回納入→受入方式の見直しを推進

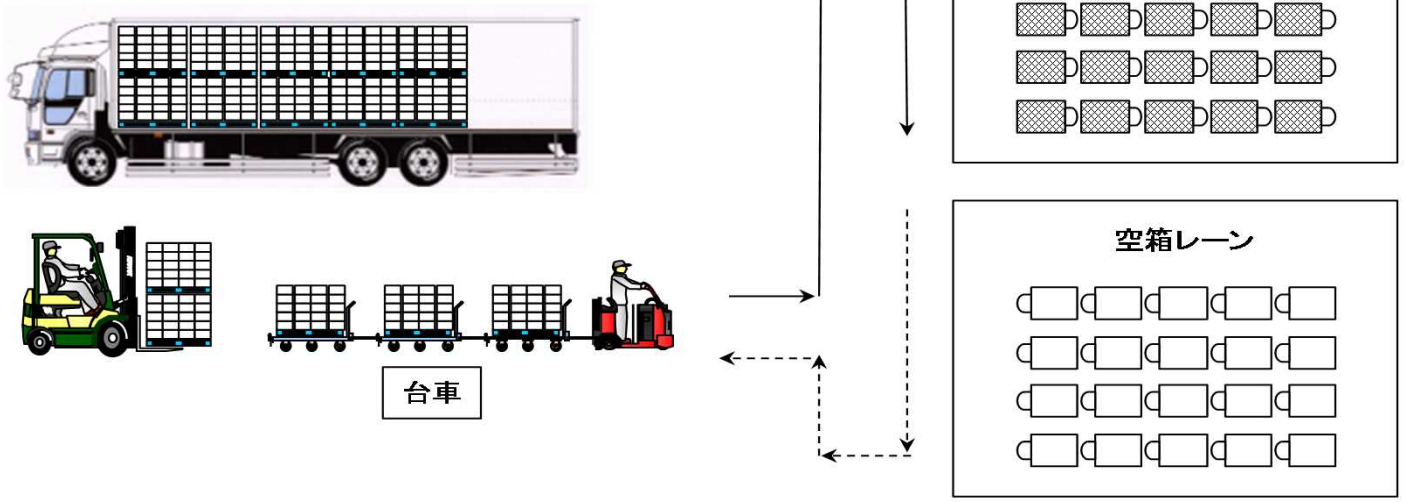
⇒　トヨタ庭先渡しの基準を再整理

2. トヨタの庭先渡しの基準

＜前提＞
1. 歩車分離等、安全が確保されている事
2. ドライバーは、リフト（手）作業のみ
3. 内製と外注作業エリアの分離が明確な事

①ドライバーに台車牽引はさせない（委託業務は除く）

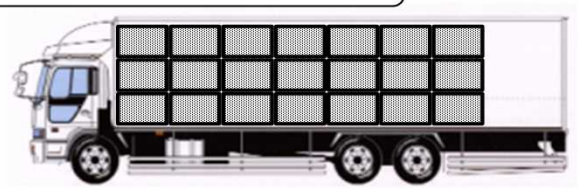
✕ パターンA （台車運搬）　⇒ドライバーにさせない



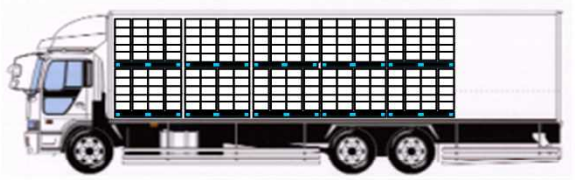
②“満載”（30m3）のトラックが1時間で帰れる環境とする

⇒ パターンB、Cが基本、プラットから荷役場まで100m程度

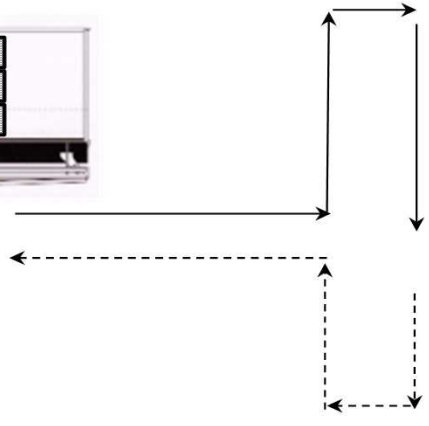
○ パターンB （実空エリア）

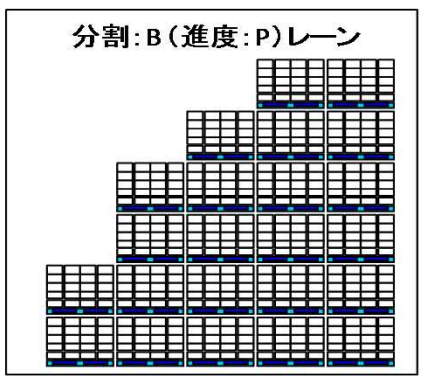


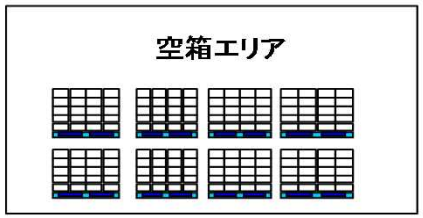
○ パターンC （分割・進度レーン）



Pレーン投入迄







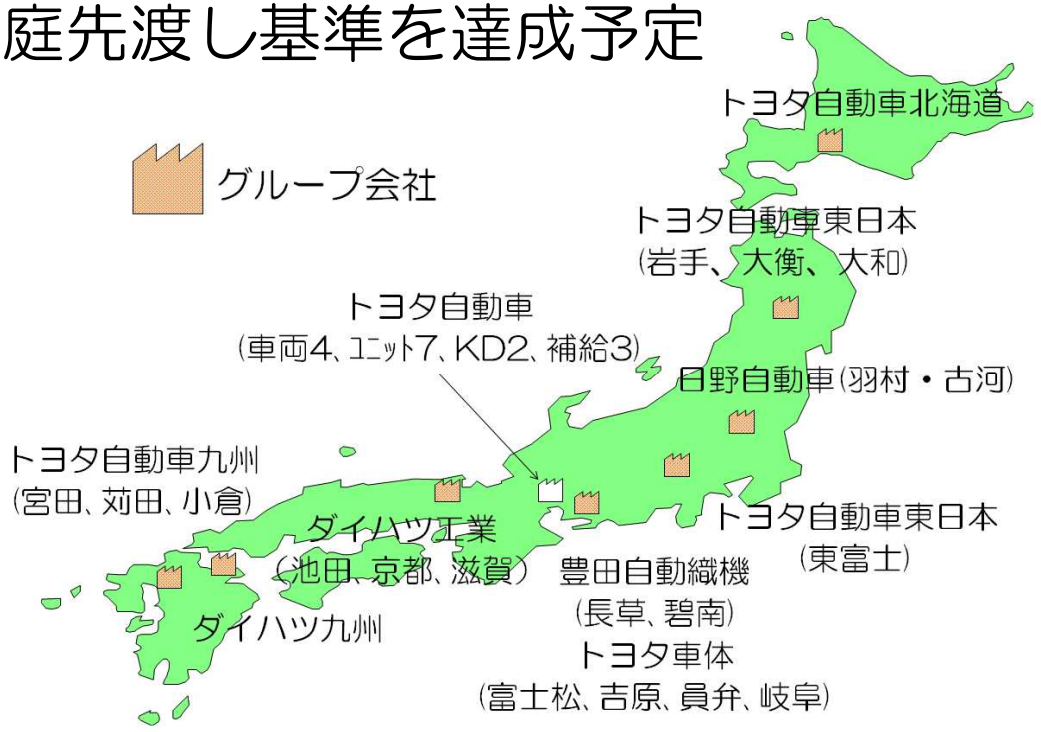
3. トヨタの対応

◆ トヨタ　全128受入を調査（‘15年）

庭先渡し未遵守：28受入
　対応済み　：23受入（現在）
　残り　　：　5受入（計画立案済み）

◆ ‘１８年中に全受入で庭先渡し基準を達成予定

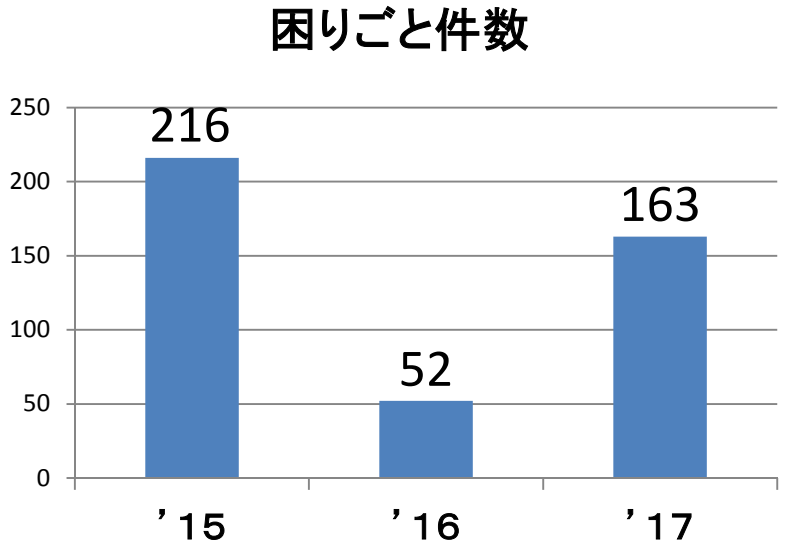
グループ会社に同様の対応を提案
→改善計画立案中



4．輸送会社の困りごと改善活動

トヨタの基準を押し付けるのではなく、
トヨタ工場受入での困りごとが無いか？
輸送会社にアンケートを実施（2015年～）

	輸送会社	対象
15年	5社	トヨタ全受入
16年	5社	トヨタ内製受入
17年	7社	トヨタ全受入 豊田自動織機 トヨタ車体



4．輸送会社の困りごと改善活動

＜アンケート結果と改善例＞

工場	作業区分	作業内容（どのような作業でどのような危険や困り事）	体感ヒヤリ	現在の対応（危険回避の提案）
本社	リフト	余剰品置場のスペースが狭いため、リフトの旋回がやり難い。	有	置場後方の荷物に当りそうなので、奥側で旋回作業をしている。
堤	リフト	2番・6番プラットから納入場所の動線に凹凸が多く パレット（2段積み）がずれる。	有	リフト作業を慎重に行っている。 （リフト動線の補修）
高岡	環境	11番ステーションの枠線の一部が消えていて入庫しにくい	有	白線の引いて（現場確認し改善してほい）
田原	リフト	・搬入口シャッターが直ぐに閉まろうとする時がある	有	停まって確認後、作業している

輸送会社名は
隠して改善指示

1件ずつ対応をフォロー、
結果は各輸送会社へご連絡

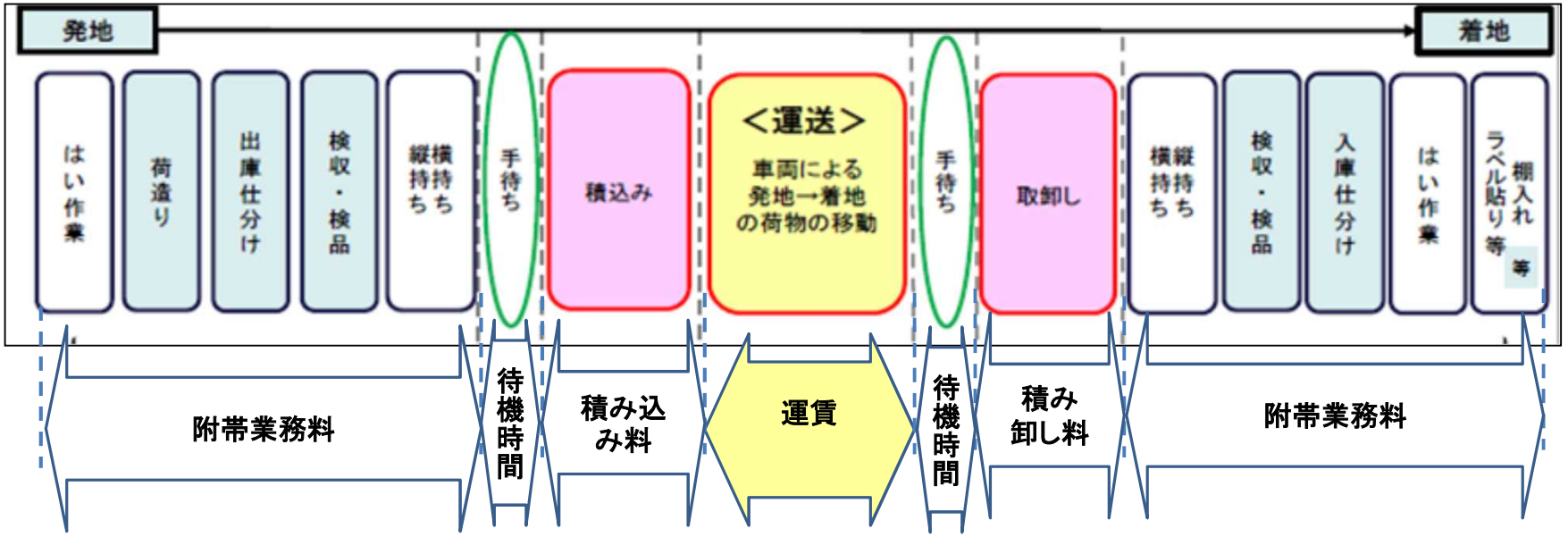
工場	（トヨタ工場）判断	対策確認	
本社	不要設備を撤去（今週中を目途）し、レイアウトを変更（10月末）	△⇒○	対応済み
堤	予算が確保でき次第、工事実施します。	○	対応済み
高岡	8月連休中に枠線の引き直しを実施済み(ペンキにて) 予算取れ次第、焼き付きにて引き直し予定	○	対応済み
田原	ｾﾝｻｰ取替修理を予定（工事予定7/18）	○	対応済み

5. 仕入先様へのお願い

トヨタは受け荷主として改善を進めています。

仕入先様も発荷主として運送以外の改善をお願いします

例）1）空箱仕分け　2）上面合わせ　3）箱数カウント　等は各社でご対応



注）待機時間：輸送会社が計画通り到着しても、手待ちによる待機が発生する時間

ご清聴ありがとうございました

「標準貨物自動車運送約款」改正
「荷主勧告制度の新たな運用」

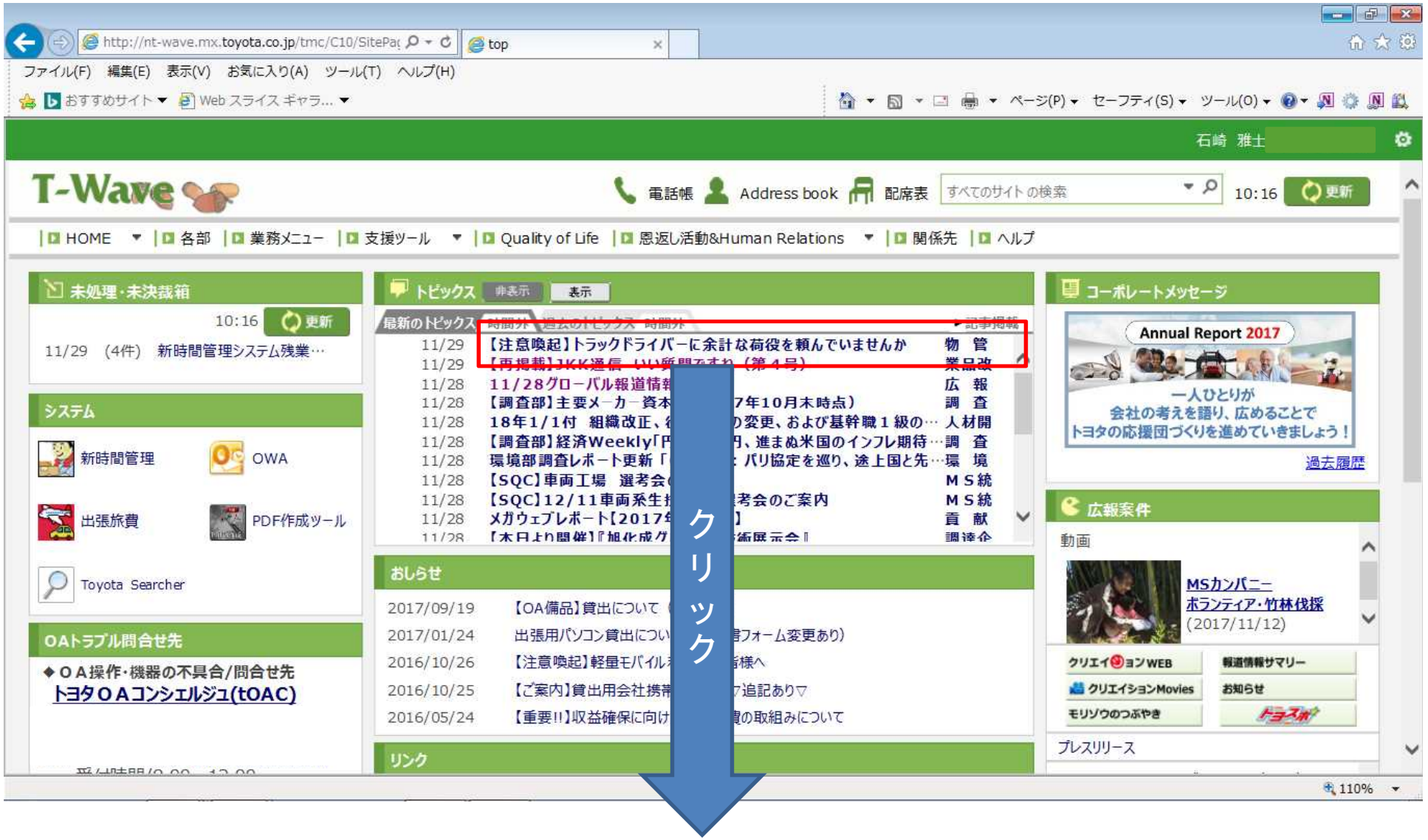
社内周知状況

2017.12.4

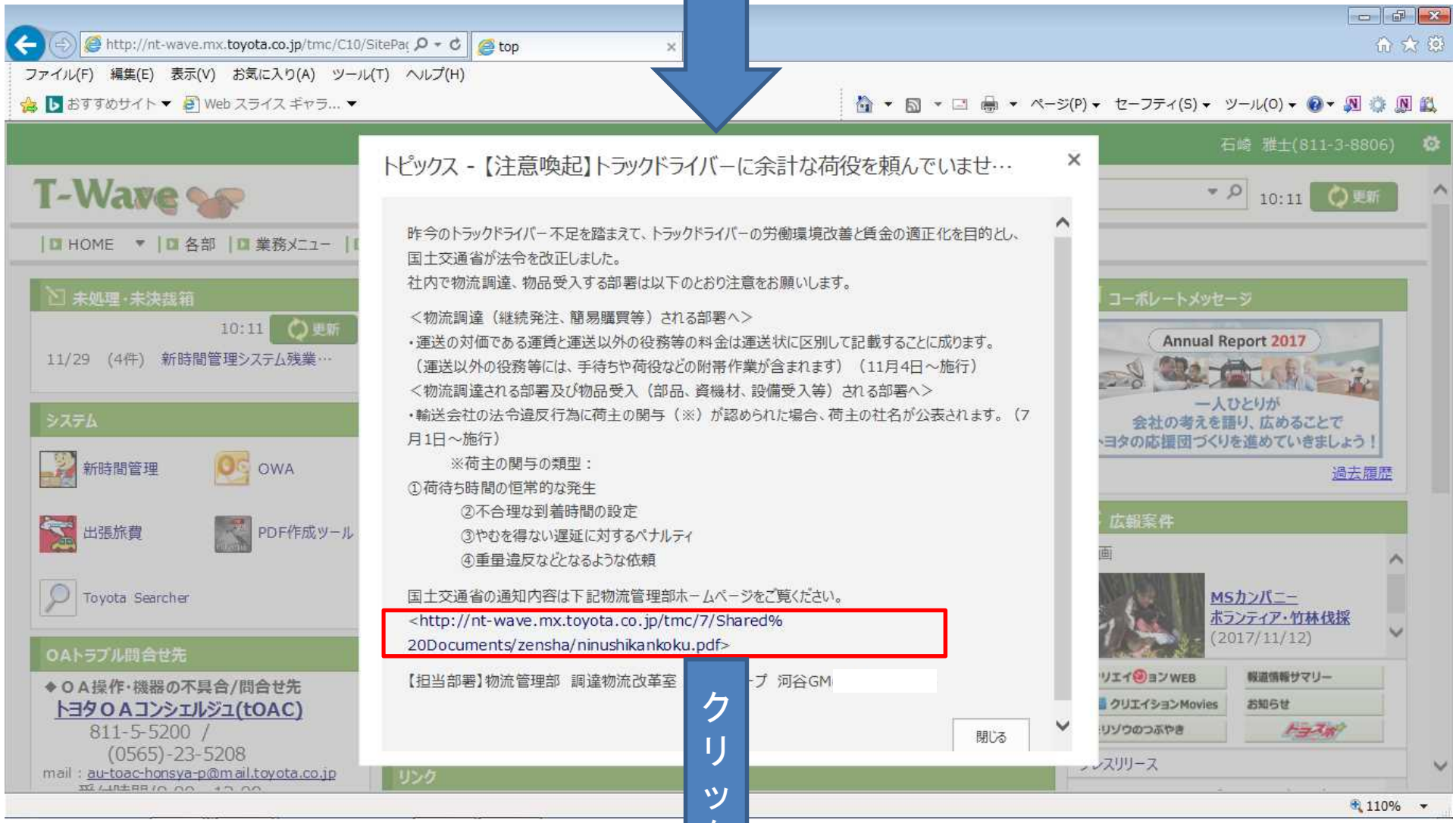
トヨタ自動車　物流管理部

工場へは展開済み、新たに社内イントラネットにて展開

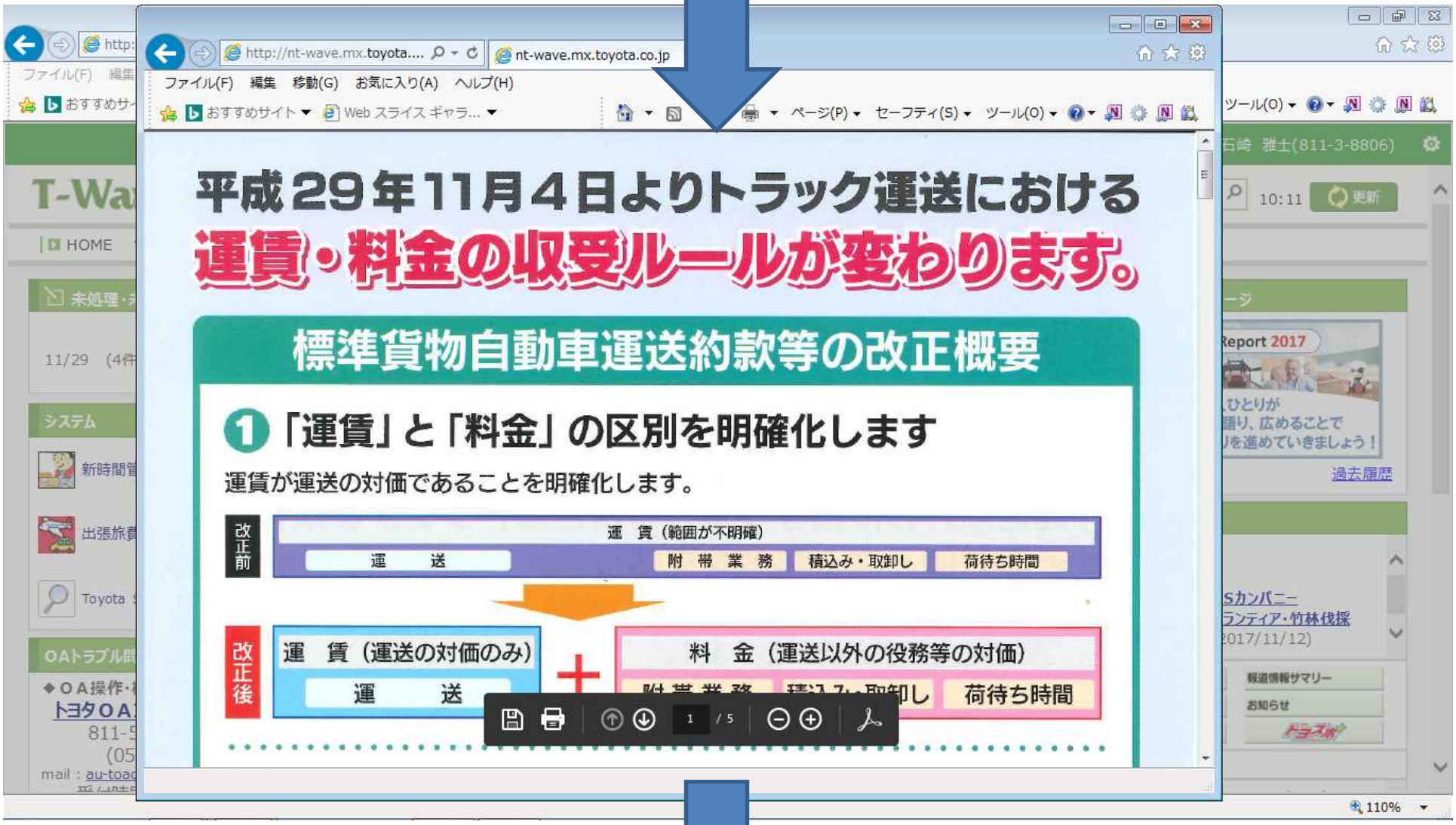
（社内イントラネット：全役員・社員が閲覧するPC画面）



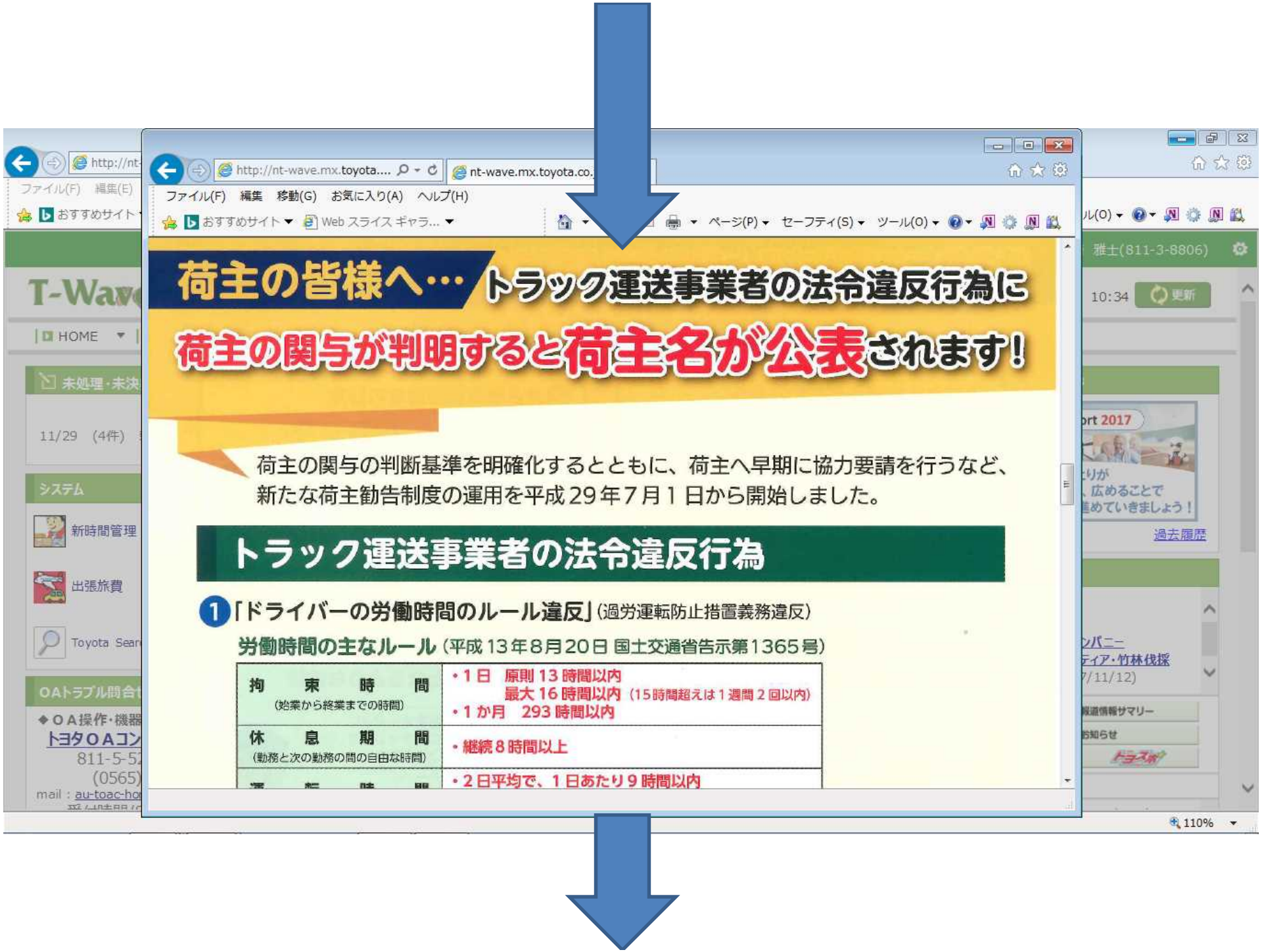
概要説明の画面へ移動


T-Wave
トピックス - 【注意喚起】トラックドライバーに余計な荷役を頼んでいませ…
昨今のトラックドライバー不足を踏まえて、トラックドライバーの労働環境改善と賃金の適正化を目的とし、
国土交通省が法令を改正しました。
社内で物流調達、物品受入する部署は以下のとおり注意をお願いします。
＜物流調達（継続発注、簡易購買等）される部署へ＞
・運送の対価である運賃と運送以外の役務等の料金は運送状に区別して記載することに成ります。
（運送以外の役務等には、手待ちや荷役などの附帯作業が含まれます）（11月4日～施行）
＜物流調達される部署及び物品受入（部品、資機材、設備受入等）される部署へ＞
・輸送会社の法令違反行為に荷主の関与（※）が認められた場合、荷主の社名が公表されます。（7月1日～施行）
※荷主の関与の類型：
①荷待ち時間の恒常的な発生
②不合理な到着時間の設定
③やむを得ない遅延に対するペナルティ
④重量違反などとなるような依頼
国土交通省の通知内容は下記物流管理部ホームページをご覧ください。
<http://nt-wave.mx.toyota.co.jp/tmc/7/Shared%20Documents/zensha/ninushikankoku.pdf>
【担当部署】物流管理部 調達物流改革室
閉じる
クリック
リーフレット画面へ

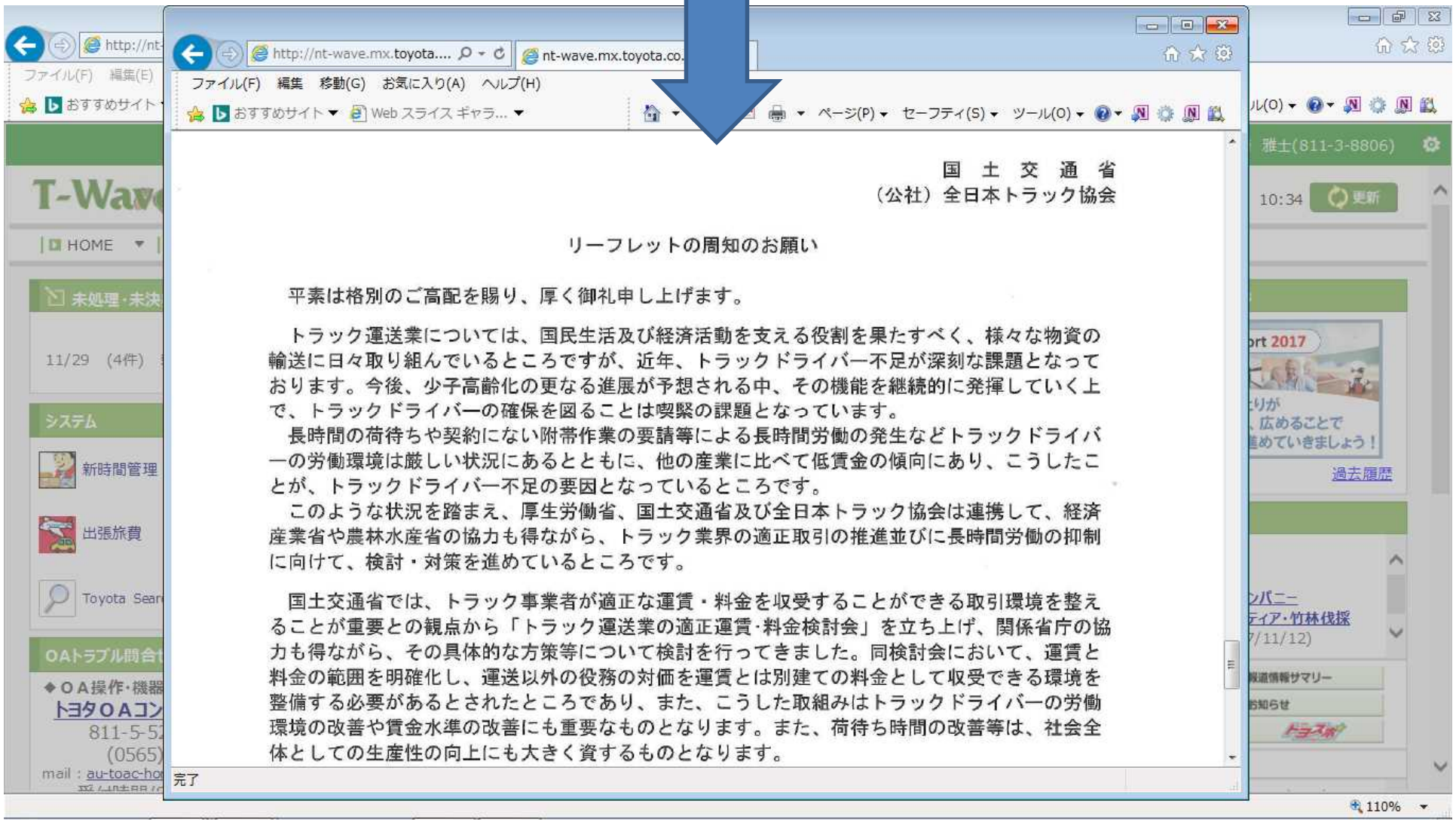
リーフレットを最初に表示



ページ送りで、順次資料閲覧


荷主の皆様へ…トラック運送事業者の法令違反行為に
荷主の関与が判明すると荷主名が公表されます!
荷主の関与の判断基準を明確化するとともに、荷主へ早期に協力要請を行うなど、
新たな荷主勧告制度の運用を平成29年7月1日から開始しました。
トラック運送事業者の法令違反行為
1「ドライバーの労働時間のルール違反」(過労運転防止措置義務違反)
労働時間の主なルール(平成13年8月20日 国土交通省告示第1365号)
拘束時間
(始業から終業までの時間)
・1日 原則13時間以内
最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内)
・1か月 293時間以内
休息期間
(勤務と次の勤務の間の自由な時間)
・継続8時間以上
・2日平均で、1日あたり9時間以内

最後に国土交通省文章を表示



国　土　交　通　省
（公社）全日本トラック協会

リーフレットの周知のお願い

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

トラック運送業については、国民生活及び経済活動を支える役割を果たすべく、様々な物資の輸送に日々取り組んでいるところですが、近年、トラックドライバー不足が深刻な課題となっております。今後、少子高齢化の更なる進展が予想される中、その機能を継続的に発揮していく上で、トラックドライバーの確保を図ることは喫緊の課題となっています。

長時間の荷待ちや契約にない附帯作業の要請等による長時間労働の発生などトラックドライバーの労働環境は厳しい状況にあるとともに、他の産業に比べて低賃金の傾向にあり、こうしたことが、トラックドライバー不足の要因となっているところです。

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

国土交通省では、トラック事業者が適正な運賃・料金を収受することができる取引環境を整えることが重要との観点から「トラック運送業の適正運賃･料金検討会」を立ち上げ、関係省庁の協力も得ながら、その具体的な方策等について検討を行ってきました。同検討会において、運賃と料金の範囲を明確化し、運送以外の役務の対価を運賃とは別建ての料金として収受できる環境を整備する必要があるとされたところであり、また、こうした取組みはトラックドライバーの労働環境の改善や賃金水準の改善にも重要なものとなります。また、荷待ち時間の改善等は、社会全体としての生産性の向上にも大きく資するものとなります。

問い合わせは、物流管理部にて対応

愛知労働局　資料１

愛知労働局における過重労働解消キャンペーンの主な取組について

１　監督指導の集中的な実施

各種情報や過重労働解消相談ダイヤル（後記２参照）の結果などをもとに、過重労働などを行う企業に対し集中的な監督指導を実施（約４００事業場）。

２　過重労働解消相談ダイヤル（無料）の実施

10月28日（土）に過重労働解消相談ダイヤル（0120－794－713；なくしましょう長い残業）を開設し、東海・北陸７県の過重労働等に関する相談を愛知労働局で一元的に受付。

【実施結果】

38 件の相談が寄せられ、そのうち過重労働に関する相談は 15 件と最多。

（県内の相談事例）

自動車運転手をしているが、ある荷主が依頼する部品を配送するようになってから労働時間が増えた。１日の残業時間は５，６時間、繁忙期になると１日８時間の残業をすることもあり、さらにこれより残業時間が長い同僚も多くいる。会社は、自動車運転手を採用しても、その分だけ新たに配送の仕事を受託してくるので、労働時間の短縮につながらない。

３　セミナー・シンポジウムの開催

自治体や愛知県トラック協会など関係団体の協力を得て、県内労使や県民に開催を広報。

① 過労死等防止対策推進シンポジウム

過労死防止の重要性についての周知・啓発など

11月28日（火）（於：名古屋国際センター）

② 過重労働解消のためのセミナー

過重労働対策に必要な知識や事例の紹介など

11月29日（水）（於：ウインクあいち）ほか２回

４　労使団体に対する要請

県下の主要な労使団体に対して、愛知労働局と愛知県の連名により、休暇の取得促進や過重労働の解消だけでなく、36協定の適正な締結と運用、取引環境改善に向けた配慮等についても要請（10月13日～27日）。

愛知労働局　資料2

長時間労働削減をはじめとする「働き方改革」に向けた取組に関する要請書（写）

（雇用・労働を取り巻く現状と課題）

最近の県内経済情勢は着実に回復しているなか、県内の雇用情勢につきましては、平成29年８月の有効求人倍率が1.82倍と、リーマンショックの影響により底をついていた平成21年８月の有効求人倍率（0.47倍）から大幅な回復を遂げ、人手不足は一層強まっております。特に、建設業や運輸業など一部の産業では人手不足が顕著となっております。
また、中小企業においては、大企業より人手不足感が強く、経営資源も脆弱であること等から生産性の向上や職場環境の改善、処遇の改善に取り組むことが難しく、働き方改革を進める上で大きなハードルを抱えております。

こうした中、県内の労働基準監督署に届け出られた月80時間を超える時間外労働を可能とする36協定（時間外労働・休日労働に関する労使協定）は年間8,910件あり、このうち製造業（1,451件）、建設業（1,652件）、運輸業（2,479件）の３業種で全体の６割を超えております。

長時間労働が行われている主な理由としては、「突発的な業務量の増加」「打合せ、納期変更、納品待機等の取引先の都合」「個人又は所属部署の業務過多、人員不足」が挙げられるところです。

さらに、県内の事業場の36協定届出件数は年間89,871件と、その数は全事業場の４割に満たず、労働基準監督署が指導をした事業場においても未締結・未届出のまま時間外労働をさせているものが少なからず認められたところです。また、時間外労働をさせていない事業場においても、人手不足が強まっている雇用情勢下にあって、今後、時間外労働が発生することも考えられるところです。

また、労働時間の適正な把握については、長時間労働の削減を進める上で大前提となりますが、労働基準監督署が指導した事業場の約15%において、あいまいになりがちである「自己申告制」のみを採用し、客観的な記録によらないものが認められたところです。

年次有給休暇については、仕事と生活の調和の実現を図るのみならず、働く人の心身の疲労を回復させ、労働力の維持培養を図る上でも重要なものですが、県内の年次有給休暇取得率は50.8%であり、政府目標である70%には程遠い状況にあります。

（行政の取組）

愛知県では、経済団体、労働団体とともに、官民一体となって、「いまこそ変わろう、みんなで変えよう、働き方！」をスローガンに、７月から11月までの間、「あいちワーク・ライフ・バランス推進運動」を展開し、11月15日の「愛知県内一斉ノー残業デー」をはじめとする定時退社や年次有給休暇取得促進等の取組への賛同を企業等に広く呼びかけています。

愛知労働局では、長時間労働削減を始めとする「働き方改革」に向けて、
・10 月の「年次有給休暇取得促進期間」に「労使一体となって計画的に年次有給休暇を取得しよう」をスローガンとして、年次有給休暇の取得促進を広く呼びかける
・11 月の「過重労働解消キャンペーン」期間には「トップが決意を持って、長時間労働の削減に向けた取組を推進しましょう」をスローガンとして、過重労働の解消に向けた取組を広く呼びかけるほか、長時間労働が行われている企業等に対して集中的な監督指導を実施する
など、各種取組を実施いたします。

（企業の労使に求められること）

長時間労働の削減、年次有給休暇の取得を促進するためには、労使一体となって、これまでの働き方を見直し、効率的な働き方を進めていくことが必要ですが、労働時間の問題は事業経営に直結する経営課題であることからも、その改善には経営トップのリーダーシップが極めて重要であります。

このため、①経営トップの決意の表明、②「労働時間適正把握ガイドライン」に基づく労働時間管理の徹底、③時間外・休日労働は本来臨時的なものとして必要最小限にとどめるよう、適正な 36 協定の締結・届出と運用の徹底、④勤務間インターバル制度の導入や 36 協定における延長時間の短縮等、長時間労働を前提とした労働慣行からの転換、⑤ノー残業デーの実施等による定時退社しやすい環境づくりの推進、⑥計画的な年次有給休暇取得の促進など、経営トップのリーダーシップのもと、労使一体となって積極的に取り組むことが求められます。

また、長時間労働の一因として、顧客や発注者からの不適切な取引条件の提示や商慣行が存在することから、他の企業との取引を行うに当たっては、①週末発注・週初納入、終業後発注・翌朝納入等の短納期発注を抑制し、納期の適正化を図ること、②発注内容の頻繁な変更を抑制すること、③発注の平準化、発注内容の明確化等発注方法の改善を図ること等の配慮が求められます。

加えて、「日本一のものづくり県」愛知を揺るぎないものにするためにも、製造業をはじめとするサプライチェーン全体にわたる取引環境の改善や賃上げできる環境の整備に向けた積極的な取組が重要であります。

このため、商取引にあたっては、①不適正な原価低減要請の排除、労務費上昇分等を考慮した価格決定方法の適正化、②現金払い比率や手形サイト等の支払条件の改善、③金型保管等に係るコスト負担の適正化、④いわゆる「下請けたたき」の未然防止と早期解決に向けた環境整備の推進、⑤下請法や独占禁止法など取引関係諸法令の順守ばかりでなく、取引先等における適正な法定労働条件の確保に必要な配慮などに積極的に取り組むことが求められます。

さらには、施主や発着荷主の立場として、典型的な受注産業でありかつ労働時間の長い産業である建設業者や運輸業者との取引を行うに当たっては、①当事者間の十分な協議を踏まえた適正な請負代金や運賃・料金、各種費用負担の決定、②下請も含め建設工事に従事する者の長時間労働の是正や週休２日の確保等に向けた適切な工期の設定、③荷待ち時間の解消へ向けた取組への理解と協

愛知労働局　資料２

力などに積極的に取り組むことが求められます。

（結び）

長時間労働削減をはじめとする「働き方改革」は、国民全体の喫緊の課題であります。
これまでも貴会には、会員企業等への周知啓発等に格別のご協力を賜ってきたところでありますが、あらためて本要請の趣旨をご理解いただき、会員企業等に対して「働き方改革」の実現により生産性の向上が図られますよう積極的な取組を働きかけていただきたく、お願い申し上げます。

平成 29 年 10 月 13 日

愛知県経営者協会
会長　加　藤　宣　明　　殿

愛知県知事　　大　村　秀　章

愛知労働局長　　木　暮　康　二

（10/13　大村知事及び木暮労働局長から加藤会長への要請）

（注）文中の下線部は、事務局（愛知労働局）にて付加したものである。

参考資料1

標準貨物自動車運送約款改正に係る周知等について

平成29年12月4日
中部運輸局自動車交通部貨物課

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

目次

国土交通省

1．標準貨物自動車運送約款改正に係る周知等について･･･P.2

2．働き方改革等の動きについて･･･････････････････････P.18

3．その他（生産性向上に向けた取組等について）･･･････P.26

1．標準貨物自動車運送約款の改正等について

下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議について

国土交通省

会議の目的

○**中小・小規模事業者が賃金の引上げをしやすい環境を作る**ため、平成26年12月の政労使合意等を踏まえ、必要なコストの価格転嫁、取引先企業の収益の中小企業への還元など、**取引条件の改善を図っていく。**

＜メンバー＞ 内閣官房副長官、内閣府副大臣、厚生労働副大臣、経済産業副大臣、**国土交通大臣政務官**、内閣総理大臣補佐官、内閣官房副長官補、内閣府政策統括官、中小企業庁長官、公正取引委員会事務総長、警察庁、総務省、財務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、環境省、**国土交通省（総合政策局長）**

これまでの会議の動き

○価格転嫁等の状況や課題を調査

親事業者など大企業等及び下請事業者など中小企業に対して調査を実施
- ・業種横断的な調査　⇒　中企庁が実施
- ・個別業種ごとの調査　⇒　業所管省庁で適宜実施　（国交省では建設業、トラック運送業、貸切バス事業＆旅行業）

H28.3に調査結果を業種毎にとりまとめ、本連絡会議に報告、公表

○大企業へのヒアリング

上記調査結果を踏まえ、大企業等に対するヒアリングを実施　（中企庁、公取委、厚労省、国交省が合同実施）
- ・H28.4～5　自動車産業、建設業（19者）
- ・H28.7～8　トラック事業者（16者）及び荷主企業（10者）

○自主行動計画の策定　※自動車、素形材、建設機械、繊維、電機・情報通信機器、情報サービス・ソフトウェア、トラック運送業、建設業の８業種が計画を策定

事業者の実態や課題を踏まえ、H28.12に根本政務官から全日本トラック協会及び日本建設業連合会に対し、適正取引推進のための「自主行動計画」の策定を要請
- ・H29.3. 9に全日本トラック協会が、H29.3.28に日本建設業連合会が「自主行動計画」を策定

⇒　今後、着実な実施に向けて、フォローアップを行う予定

主な取組状況

＜トラック運送業＞

○トラックドライバーの長時間労働を改善するため、トラック事業者に荷待ち時間等の記録を義務付け（H29.7～）

○過労運転等の違反情報を得た際に、早期に荷主に対して改善協力要請を行う等の荷主勧告制度の運用改善（H29.7～）

○運賃と料金の範囲を明確化するため、標準運送約款を改正（H29.11.4 施行）

＜建設業＞

○公共工事設計労務単価の引き上げ（H29.3～）

○社会保険未加入対策の一環として、国交省直轄工事における下請業者を社会保険加入業者に限定（H29.4～）

○ダンピング対策の徹底や施工期間の平準化など、発注者（公共・民間）における取組を推進するための働きかけを強化

① 取引環境の改善に向けた主な取組（荷待ち時間の記録義務付けについて）

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

○ 改正の概要

（1）荷待ち時間等の記録の義務付け（輸送安全規則第8条関係）

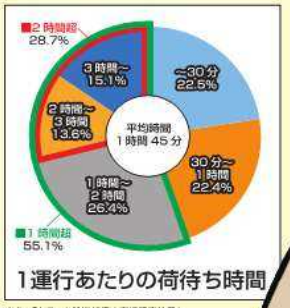
トラックドライバーが車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、ドライバー毎に、
・集貨又は配達を行った地点（以下「集貨地点等」という。）
・集貨地点等に到着した日時
・集貨地点等における荷積み又は荷卸しの開始及び終了の日時
等について記録し、1年間保存しなければならないこととする。

（2）適正な取引の確保（輸送安全規則第9条の4関係）

輸送安全規則第9条の4では、従前から、輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と協力し、適正な取引を確保することを努力義務としているところ、
荷主の都合による集荷地点等における待機についても、トラックドライバーの過労運転につながるおそれがあることから、輸送の安全を阻害する行為の一例として加えることとする。

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

トラックドライバーの荷待ち時間削減と適正取引構築のために



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結果」（国土交通省、平成27年調査）

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

※デジタコなど他の方法で記録している場合は記載不要です。

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

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

国土交通省

公益社団法人 全日本トラック協会　　全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

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

集貨・荷卸しのパターン例（サンプル）

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

⑤ 集貨地点等を出発（乗務記録記載）

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

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

記入見本　荷待ち時間記録（例）

（平成29年7月12日）

※ 車両総重量8t以上又は最大積載量5t以上の車両が対象

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

① 荷主指定の到着時刻（有る場合）：9時00分　／　集貨地点等への到着時刻：8時00分

②-1 ②-2 荷待ち待機　開始・終了時刻：9：00 ～ 9：20、9：40 ～ 10：00 → 荷主都合による荷待ち待機の合計時間：時間 40 分

③-1 ③-2 附帯業務　開始・終了時刻：9：20 ～ 9：40、10：00 ～ 10：30

④ 荷積み / 荷卸し　開始・終了時刻：10：30 ～ 11：30

⑤ 集貨地点等からの出発時刻：11時30分

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

※この事例・様式は、見本として示したものです。

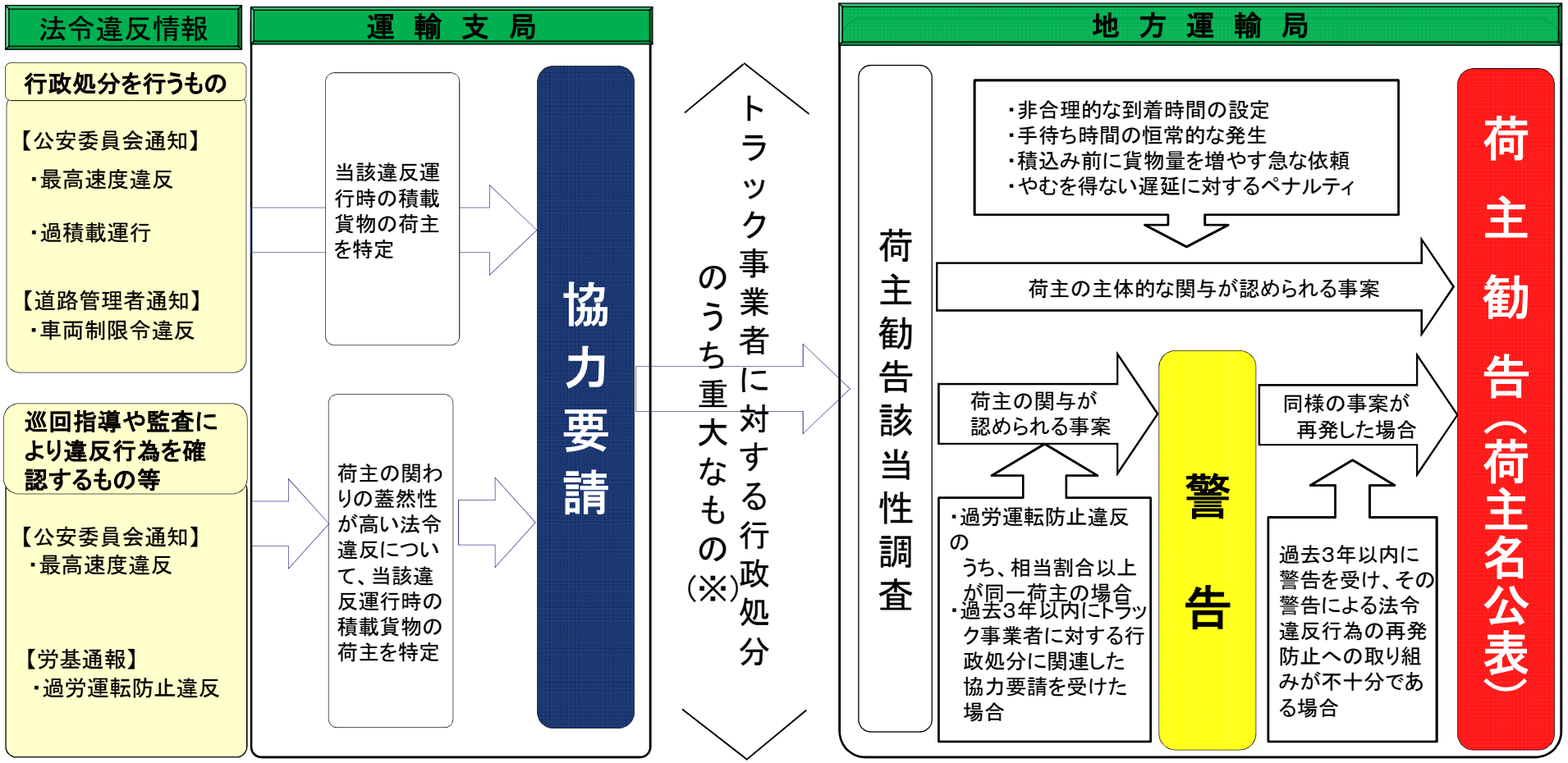
② 取引環境の改善に向けた主な取組（荷主勧告制度の運用の改善①）

〈これまでの問題点〉

○ 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。

〈平成29年7月1日から施行〉

○ 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。

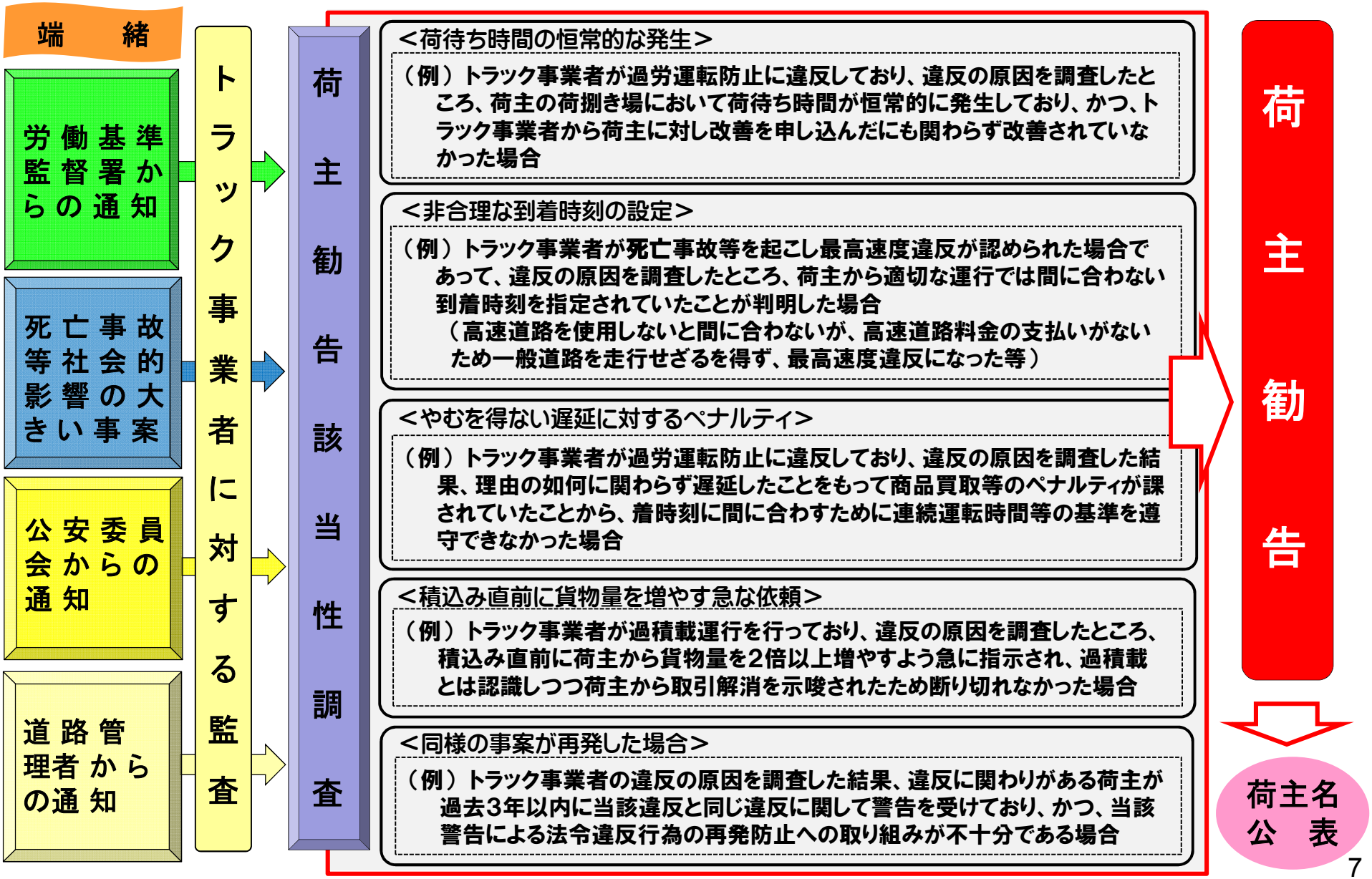


（※）行政処分のうち重大なものとは、事業停止処分事案、過労運転防止違反の件数が多い事案、死亡事故等の社会的影響が大きい事案とする。

② 取引環境の改善に向けた主な取組（荷主勧告制度の運用の改善②）

国土交通省

（荷主勧告に該当すると想定される事案）



荷主の皆様へ…トラック運送事業者の法令違反行為に荷主の関与が判明すると荷主名が公表されます！

荷主の関与の判断基準を明確化するとともに、荷主へ早期に協力要請を行うなど、新たな荷主勧告制度の運用を平成29年7月1日から開始しました。

トラック運送事業者の法令違反行為

1. 「ドライバーの労働時間のルール違反」（過労運転防止措置義務違反）

労働時間の主なルール（平成13年8月20日 国土交通省告示第1365号）

拘束時間（始業から終業までの時間）	・1日 原則13時間以内 最大16時間以内（15時間超えは1週間2回以内） ・1か月 293時間以内
休息期間（勤務と次の勤務の間の自由な時間）	・継続8時間以上
運転時間	・2日平均で、1日あたり9時間以内 ・2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	・4時間以内

2. 「道路法（車両制限令）違反」（車両の総重量、軸重等の一般的制限値又は許可値を超える車両の運行）
3. 「道路交通法違反」（過積載運行、速度超過等）

新たな荷主勧告制度の概要

国土交通省　JTA 公益社団法人 全日本トラック協会　全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷主勧告に該当すると想定される荷主の主体的な関与の具体例

荷主の関与についての調査（荷主勧告該当性調査）を実施

❶荷待ち時間の恒常的な発生

❷非合理な到着時刻の設定

❸やむを得ない遅延に対するペナルティ

❹重量違反等となるような依頼

調査の結果、上記の事例に該当する場合

荷主勧告を発動 → **荷主名の公表**

「荷主勧告制度」とは？

「荷主勧告」は、貨物自動車運送事業法第64条に基づき、トラック運送事業者の過積載運行や過労運転防止規定違反等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示によるなど主として荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対し違反行為の再発防止のための適当な措置を執るべきことを勧告するもの。

勧告を発動した場合には、当該荷主名及び事案の概要を公表します。

また、法律に基づく勧告のほか、①勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる荷主に対する「警告」、②関係機関からの法令違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う「協力要請」といった措置を通達により設けています。

詳しくは、国土交通省のHP（http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000007.html）をご参照ください。

③ 取引環境の改善に向けた主な取組（標準運送約款の改正①）

国土交通省

（トラック運送業の適正運賃・料金検討会）

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

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

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

「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」委員

委員

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

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

オブザーバー

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

【トラック運送業】
- 坂本　克己　（公社）全日本トラック協会会長
- 馬渡　雅敏　（公社）全日本トラック協会副会長

③ 取引環境の改善に向けた主な取組（標準運送約款の改正②）

国土交通省

（運賃・料金に関しトラック事業者からよく聞かれる意見）

①目安となる運賃を定めて欲しい

■荷主等との運賃交渉の目安となる「標準運賃」「最低運賃」等を国から示して欲しい。

②原価計算に基づく受注を徹底すべき

■原価割れで運送を引き受ける事業者が存在する限り、①の目安があっても無意味。

■①の目安運賃があると、高値で取れている運賃がそこに張り付き、企業努力が無意味となる。

■各事業者における原価計算の実施と、それに基づく受注を徹底するべき。

③運送以外のコストを適切に収受できるようにして欲しい

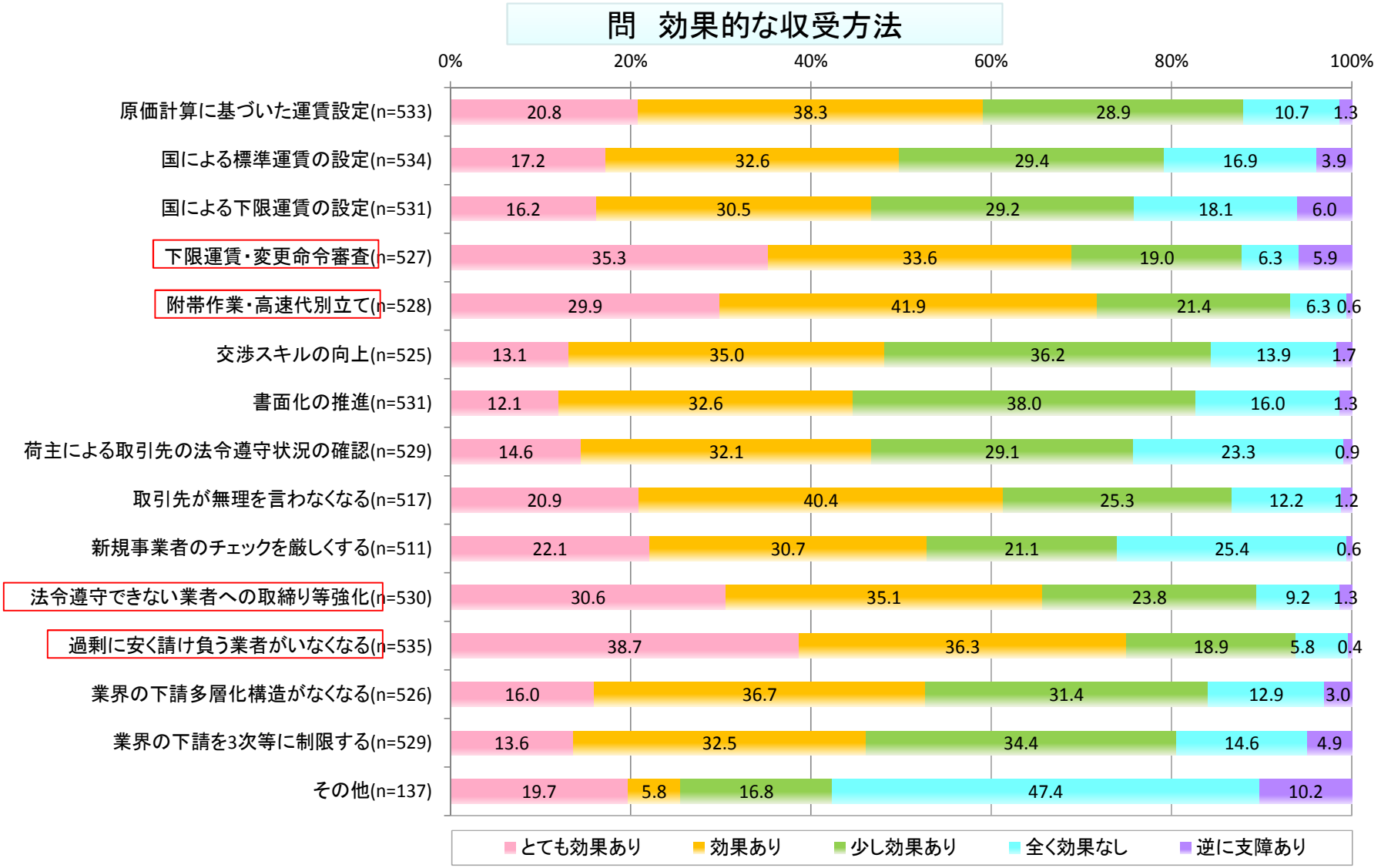
■待機料金、附帯作業費、高速料金等を、運賃とは別途の料金として、適切に荷主等に負担してもらえるような仕組みが必要。

③ 取引環境の改善に向けた主な取組（標準運送約款の改正③）

国土交通省

（十分な運賃・料金の収受」のために効果的な方法）

問：「十分な運賃・料金の収受」のために、次の方法はどれくらい効果的だと思いますか。（単回答）

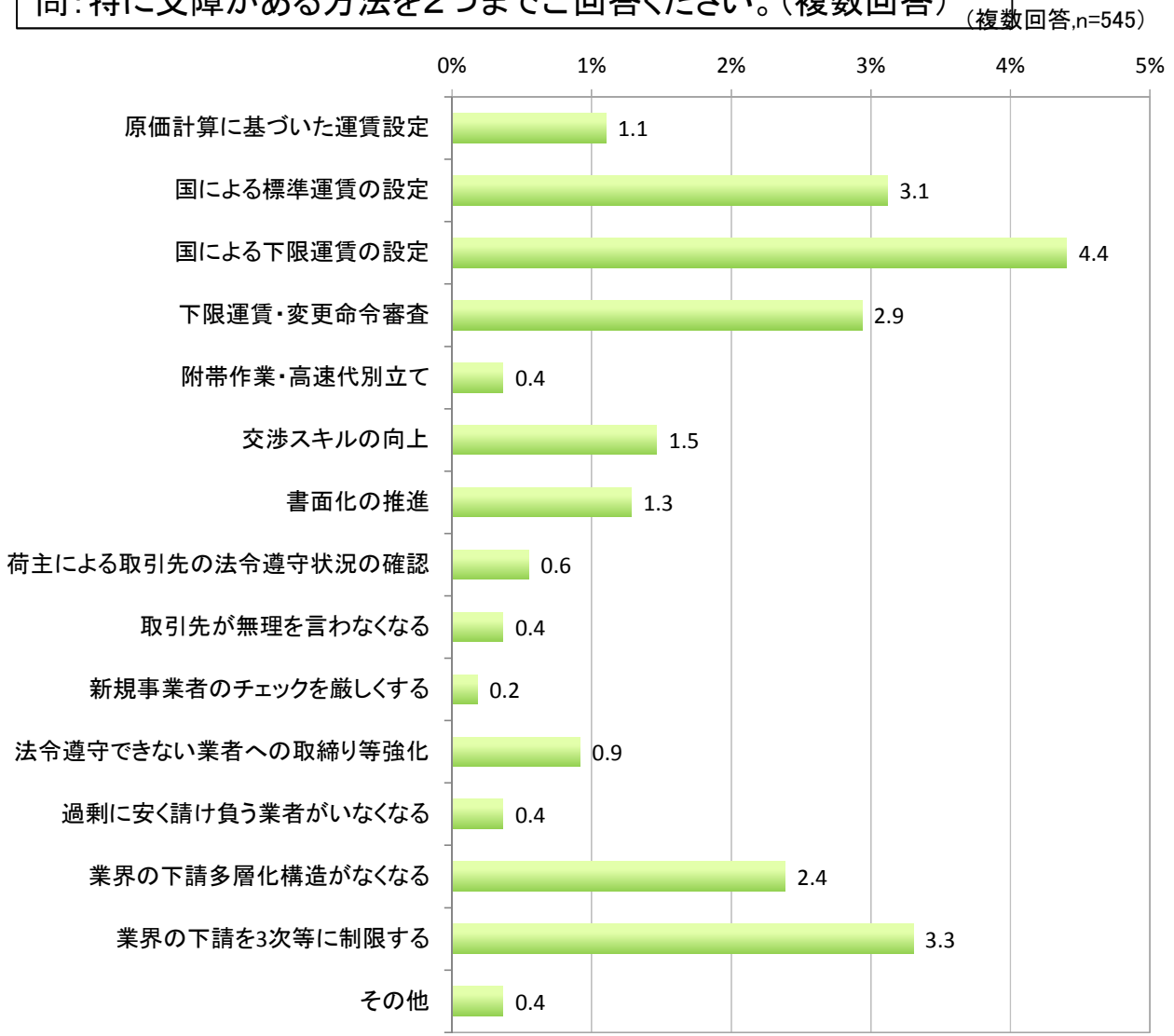


③ 取引環境の改善に向けた主な取組（標準運送約款の改正④）

国土交通省

（「十分な運賃・料金の収受」のために特に支障がある方法）

問：特に支障がある方法を2つまでご回答ください。（複数回答）



③ 取引環境の改善に向けた主な取組（標準運送約款の改正⑤）

国土交通省

（適正な運賃・料金収受に向けた方策について）

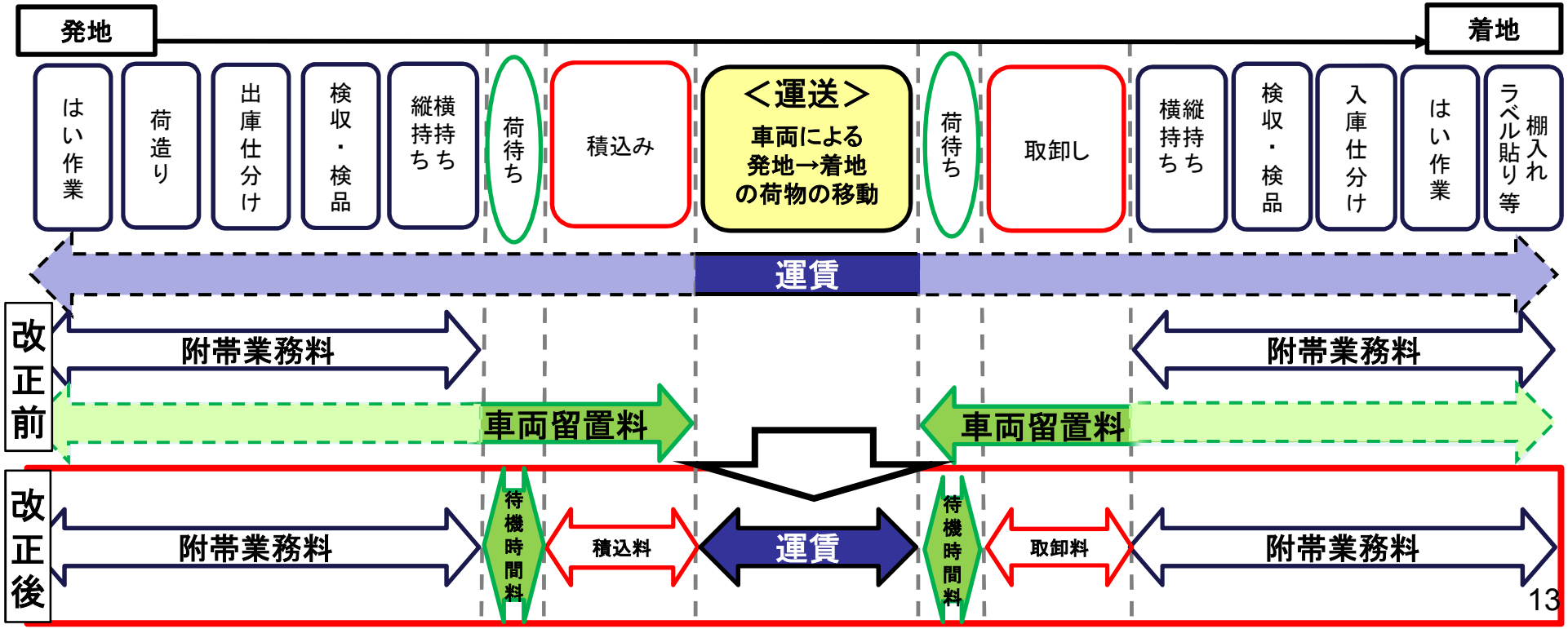
○運賃が運送の対価であることを明確化するため、**運賃の範囲を明確化する通達を発出**。

○適正な運賃・料金を収受するための方策として**標準貨物自動車運送約款を以下の通り改正**。

①荷送人が運送依頼をする際に作成する**運送状等の記載事項について、「待機時間料」、「積込料」、「取卸料」等の料金の具体例を規定**。

②**荷待ちに対する対価を「待機時間料」**とし、発地又は着地における**積込み又は取卸しに対する対価を「積込料」及び「取卸料」**とそれぞれ規定。

③附帯業務の内容に**「横持ち」、「縦持ち」、「棚入れ」、「ラベル貼り」**及び**「はい作業」**(※)を追加。　等



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

スケジュール：平成29年8月4日公布、11月4日施行

③ 取引環境の改善に向けた主な取組（標準運送約款の改正⑥）

国土交通省

・標準貨物自動車運送約款等の改正に伴いトラック事業者に行っていただくこと

〇待機時間料、積込料及び取卸料を収受するためには、①運賃及び料金の変更届出、②新標準約款の掲示が必要です。

平成29年11月4日以降

新標準約款を使用する場合

必要な作業

①改正告示後の新標準約款を営業所に掲示する

②運賃及び料金の変更届出を行う

新標準約款を使用しない場合

旧標準約款を引き続き使用する場合

必要な作業

①旧標準約款を使用することについて認可申請を行う
※この場合11月4日までに申請を行う
②認可後、旧標準約款を営業所に掲示する

新たに独自に定めた約款を使用する場合

必要な作業

①独自に定めた運送約款を使用することについて認可申請を行う
②運賃及び料金の変更届出を行う
③認可された運送約款を営業所に掲示する

（その他：従前から独自の約款を使用している場合）
〇独自の約款を引き続き使用する場合については手続きは不要
〇独自の約款の変更を行う場合については①認可申請、②運賃及び料金の届出、③約款の掲示が必要

※新標準約款：平成29年11月4日に施行される標準貨物自動車運送約款及び標準貨物軽自動車運送約款
※旧標準約款：平成29年11月3日以前に適用されていた標準貨物自動車運送約款及び標準貨物軽自動車運送約款

平成29年11月4日よりトラック運送における
運賃・料金の収受ルールが変わります。

標準貨物自動車運送約款等の改正概要

❶「運賃」と「料金」の区別を明確化します

運賃が運送の対価であることを明確化します。

❷「待機時間料」を新たに規定します

荷主都合による
荷待ちの対価を
「待機時間料」とします。

❸ 附帯業務の内容をより明確化します

附帯業務の内容に「棚入れ」、
「ラベル貼り」等※を追加します。

※その他追加する附帯業務：「横持ち」、「縦持ち」、「はい作業」

標準貨物自動車運送約款とは？

国土交通省が制定するトラック事業者と荷主の契約書のひな形です。

荷主に行っていただきたいこと

☑ **運送状に「運賃」と「料金」を区別して記載する。**

▶運賃とは別に積込み・取卸し、附帯業務の料金を記載する必要があります。

☑ **運送以外の役務等が生じる場合はトラック事業者にその対価となる料金を支払う。**

▶運送状に記載がない作業や荷待ちが発生した場合においても料金を支払う必要があります。

トラック事業者が行うべきこと

☑ **新標準約款を営業所に掲示する**

▶約款を掲示していない場合、罰則の対象となります。

☑ **運賃・料金表の変更届出を行う**

▶「積込料」「取卸料」「待機時間料」を新たに設定する必要があります。

問合せ先

国土交通省貨物課　☎ 03-5253-8575

北海道運輸局貨物課	☎ 011-290-2743	近畿運輸局貨物課	☎ 06-6949-6447
東北運輸局貨物課	☎ 022-791-7531	中国運輸局貨物課	☎ 082-228-3438
関東運輸局貨物課	☎ 045-211-7248	四国運輸局貨物課	☎ 087-835-6365
北陸信越運輸局貨物課	☎ 025-285-9154	九州運輸局貨物課	☎ 092-472-2528
中部運輸局貨物課	☎ 052-952-8037	沖縄総合事務局陸上交通課	☎ 098-866-1836

または、全日本トラック協会、お近くの都道府県トラック協会へお問い合わせください。

国土交通省　JTA 公益社団法人 全日本トラック協会　都道府県トラック協会

国土交通省　JTA 公益社団法人 全日本トラック協会　都道府県トラック協会

標準貨物自動車運送約款改正に係る周知活動について

【荷主団体向け】

担当部局	日時	説　明　先	参加者数	備考
中部運輸局	9月5日	トヨタ自動車 及び協力会社 (トヨタ自動車主催の物流関係/仕入先説明会)	391名	仕入先296社 輸送会社8社
中部運輸局	9月13日	建設業者 （PC建協研修会）	約30名	荷主勧告制度を主に説明
中部運輸局	10月11日	東海倉庫協会会員事業者 (東海倉庫協会名古屋部会の会合)	25名	
中部運輸局	10月26日	（一社）中部経済連合会	ー	訪問者：自動車交通部長 自動車交通部 貨物課長 愛知県トラック協会専務理事
愛知運輸支局	10月20日	名古屋商工会議所	ー	訪問者：愛知運輸支局長 愛知運輸支局首席専門官 愛知県トラック協会専務理事
愛知運輸支局	11月1日	JAあいち経済連	ー	訪問者：愛知運輸支局首席専門官 愛知運輸支局専門官 愛知県トラック協会課長
愛知運輸支局	12月11日	愛知県冷蔵倉庫協会会員事業者 (愛知県冷蔵倉庫協会の会合)	ー	

標準貨物自動車運送約款改正に係る周知活動について

【運送事業者向け】

担当部局	日時	周　知　先	参加者数	備考
中部運輸局	10月4日	東海地区輸送協議会会員事業者 (東海地区輸送協議会主催研修会)	30名	
愛知運輸支局	9月27日	トラック運送事業者 (愛知県貨物運送事業適正化実施機関主催セミナー)	550名	
愛知運輸支局	10月25日	トラック運送事業者 (愛知県トラック協会主催標準約款改正説明会)	300名	2部制（150名×2回）
愛知運輸支局	10月26日	トラック運送事業者 (愛知県トラック協会主催標準約款改正説明会)	750名	3部制（250名×3回）
愛知運輸支局	11月9日	トラック運送事業者 (愛知県貨物運送事業適正化実施機関主催セミナー)	500名	

【本省の周知活動】

担当部局	周　知　先	周知事業者数	備考
国土交通省自動車局貨物課	経 済 産 業 省 所 管 荷 主 企 業	610者	
国土交通省自動車局貨物課	農 林 水 産 省 所 管 荷 主 企 業	385者	

２．働き方改革等政府の動きについて

自動車運送事業における時間外労働規制の見直し（政府の取組）

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（抜粋）

国土交通省

（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。

「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」の概要

国土交通省

開催趣旨

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

検討の視点

1．生産性の向上

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

2．多様な人材の確保・育成

・女性、若者等の就業促進
・勤務形態の改善　等

3．その他長時間労働を是正するための環境の整備

※関係者の要望を参考に施策を検討

構成

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

スケジュール

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

※平成30年春頃までに「行動計画」を策定

国土交通省

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

～クルマの仕事の生産性＆職の魅力を高める63施策～

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

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

このため、**以下の取組を政府を挙げて強力に推進**。

Ⅰ．長時間労働是正のための環境整備

①労働生産性の向上

◎短い時間で効率的に運ぶ－様々なムダの解消－
【警、農、国、環】
「荷待ち時間」削減：トラックの予約調整システムの導入促進☆
「荷役時間」削減：パレット化等による機械荷役への転換促進☆
「宅配の再配達」削減：オープン型宅配ボックスの導入促進 ※
「走行時間」削減：高速道路の有効活用

◎たくさん運んで、しっかり稼ぐ【経、国、環】
ダブル連結トラックの導入促進☆
配車アプリ・スマートメーターによるタクシーの効率配車と新サービス☆
トラック・バス・タクシー事業の「かけもち」制度化☆

◎運転以外の業務も効率化【厚、国】
ICTを活用した運行管理の効率化☆

②多様な人材の確保・育成

◎力仕事・泊まり勤務等からの解放【経、国、環】
荷役の機械化支援☆、トラック・高速バスの中継輸送☆、
SA・PAの大型車駐車マス不足対策

◎誰でも働きやすい職場づくり【厚、国】
女性が働きやすい職場環境の整備

◎免許を取る人を増やす【警、厚】
第二種免許の受験資格の見直しの検討☆、免許取得支援制度の利用促進

③取引環境の適正化

◎荷主・元請の協力の確保【厚、農、経、国】
荷主勧告制度の運用見直し☆、不適切な取引条件の改善に向けた取組

◎運賃・料金の適正収受【国】
荷役等の運送以外の役務の対価の収受対策☆
貸切バス運賃・料金の下限割れ防止対策

Ⅱ．長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

◎働き方改革の実現に向けたアクションプランの策定の要請☆【国】
事業者団体に対し、策定・実施を要請

◎ホワイト経営の「見える化」・優遇☆【国】
ホワイト経営に取り組む企業が取引先や
求職者に「見える」仕組みや優遇策を検討

◎行政処分の強化☆【国】
過労防止関連違反等に係る
行政処分の処分量定の引上げ

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

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会について

国土交通省

○取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、事業者等により構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び全都道府県に設置。

○労働基準法の改正案において、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%）の適用が平成31年4月からとされていることを踏まえ、検討及び好事例の横展開等の取組みを平成30年度中までに実施。

○平成２９年度は、平成28年度に引き続き(1)長時間労働削減に向けたパイロット事業 及び (2)適正運賃・料金収受に向けた検討を行っているところ。

○「トラック運送業の生産性向上協議会」と合同開催。

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」委員

【学識経験者】
- 野尻　俊明　流通経済大学学長（座長）
- 齊藤　　実　神奈川大学経済学部教授
- 高岡　美佳　立教大学経営学部教授

【労働組合】
- 平川　則男　日本労働組合総連合会　総合政策局長
- 村上　陽子　日本労働組合総連合会　総合労働局長
- 難波　淳介　全日本運輸産業労働組合連合会　中央執行委員長
- 山口　浩一　全国交通運輸労働組合総連合　中央執行委員長

【行政】
- 新原　浩朗　内閣府政策統括官（経済財政運営担当）
- 山越　敬一　厚生労働省労働基準局長
- 伊奈　友子　経済産業省商務・サービスグループ消費経済企画室長
- 安藤　保彦　中小企業庁事業環境部取引課長
- 宮浦　浩司　農林水産省食料産業局食品流通課長
- 奥田　哲也　国土交通省自動車局長
- 川上　泰司　国土交通省総合政策局官房参事官（物流産業）

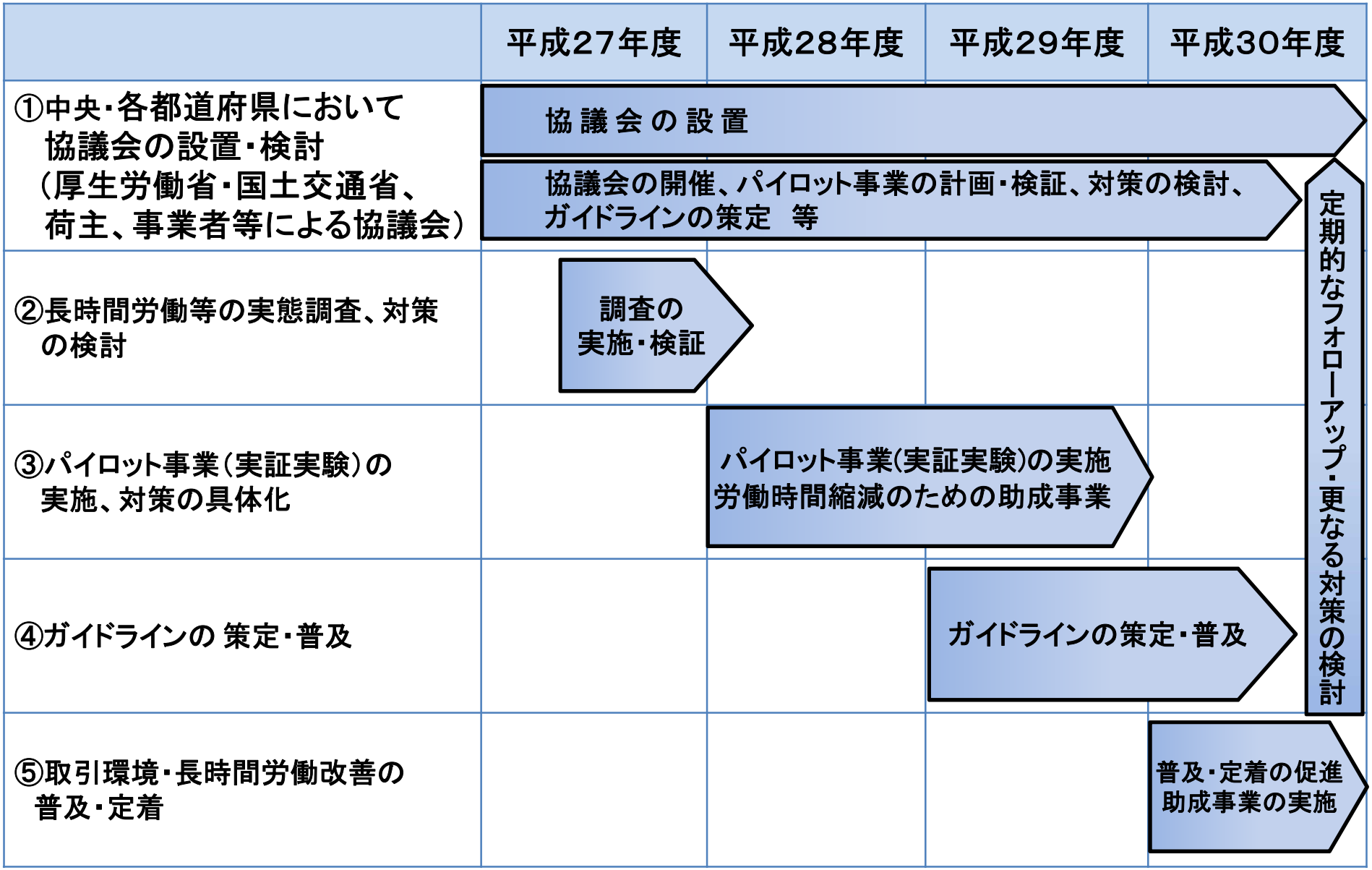
【荷主】
- 上田　正尚　（一社）日本経済団体連合会　産業政策本部長
- 輪島　　忍　（一社）日本経済団体連合会　労働法制本部長
- 五十嵐克也　日本商工会議所　地域振興部長
- 小林　治彦　日本商工会議所　産業政策第二部長
- 小林　　信　全国中小企業団体中央会　事務局次長
- 橋爪　茂久　（公社）日本ロジスティクスシステム協会　専務理事
- 黒川　　毅　日本機械輸出組合　国際貿易円滑化委員会委員長
- 一柳　尚成　トヨタ自動車（株）　物流管理部長
- 鈴木　賢司　三菱商事（株）　ロジスティクス総括部長

【トラック運送業】
- 辻　　卓史　（公社）全日本トラック協会　副会長
- 千原　武美　（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
- 村瀬　　毅　日本通運（株）　業務部長

※新原浩朗内閣府政策統括官はトラック運送業の生産性向上協議会の委員のみ

トラック輸送における取引環境・長時間労働改善に向けたロードマップ

国土交通省



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

平成29年11月20日現在

○44都道府県において51対象集団が決定（47都道府県で54対象集団の見込）。
○荷種の内訳は、食料品16件、農産物7件、建設資材6件、機械製品4件、ゴム製品2件、化学品2件、その他14件であり、全国で様々な荷種を扱う。

都道府県	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
北海道	○	○	○	農産物
青森	○	○	○	農産物
岩手	○	○	○	食料品
宮城	○	○	○	食料品
秋田①	○	○	○	農産物
秋田②	○	○	ー	紙・パルプ
山形	○	○	○	食料品
福島①	○	○	ー	ゴム製品
福島②	○	○	○	食料品
茨城	○	○	選定中	浴槽等
栃木	○	○	○	農機具
群馬				
埼玉	○	○	ー	日用品
千葉	○	○	○	建設資材
東京①	○	○	○	食料品
東京②	○	○	○	建設資材
神奈川	○	○	○	化学品
山梨	○	○	○	食料品
新潟	○	○	○	農産物
長野	○	○	○	食料品
富山	○	○	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	○	○	○	金属製品
滋賀	○	○	○	日用品
奈良	○	○	○	建設資材
和歌山①	○	○	○	機械製品
和歌山②	○	○	○	食料品
広島	○	○	○	食料品
鳥取	○	○	○	食料品、飼料
島根	○	○	○	集荷荷物
岡山	○	○	○	機械製品
山口	○	○	○	建設資材
徳島	○	○	○	農産物
香川				
愛媛	○	○	○	日用品
高知				
福岡	○	○	ー	家具
佐賀	○	○	ー	機械製品
長崎	○	○	ー	農産物
熊本	○	○	○	機械製品
大分	○	○	ー	工業製品
宮崎	○	○	○	農産物
鹿児島	○	○	○	食料品
沖縄	○	○	○	食料品

３．その他（生産性向上に向けた取組等について）

中継輸送の普及・実用化に向けた取組について

国土交通省

「中継輸送」
長距離運行を複数のドライバーで分担する輸送形態 ⇒ 労務負担の軽減や人手不足の緩和に資する

【実施に当たっての課題】

○平成27年度から28年度にかけて「**中継輸送実証実験モデル事業**」を実施

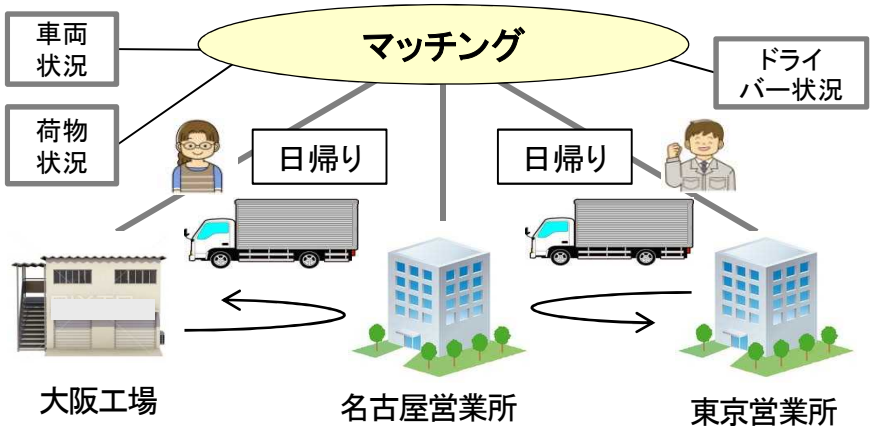
○モデル事業を通じて、中継輸送の実施に当たっての**具体的な課題**が明らかに

・中継輸送を行うトラック事業者同士のマッチングの場が十分でないこと

・トラック事業者同士が交わす協定書の項目が明確でないこと

等

【中継輸送のイメージ】



【普及・実用化に向けた取組】

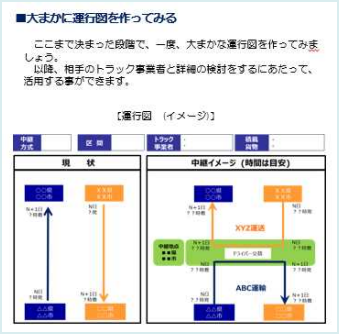
手引書の作成

平成29年3月に、中継輸送の実施に当たって検討すべき事項や必要となる資料等について、分かりやすく解説した**手引書を作成**

【手引書の項目】
・中継輸送の実施ルール
・中継輸送の枠組み
・中継輸送の運用の詳細
※協定書の項目例

等

手引書（抜粋）



周知・支援等

○各都道府県等のトラック事業の協同組合に対し、中継輸送のマッチング機能を担うよう働きかける

○上記の手引書について、ホームページや説明会等を通じて、トラック事業者の利用を促していく

ダブル連結トラック実験

国土交通省

〇深刻なドライバー不足が進行するトラック輸送の省人化を促進するため、特車許可基準を緩和、１台で2台分の輸送が可能な「ダブル連結トラック」を導入。

〇H28年11月22日より新東名で21m車両での実験を開始。労働環境改善や輸送効率化のため、SA・PAを利用した上下線を乗り換える「中継輸送」の実験を実施。

〇H29年10月16日から、順次、25m車両での実験を開始。

【25m実験参加状況及び走行ルート】

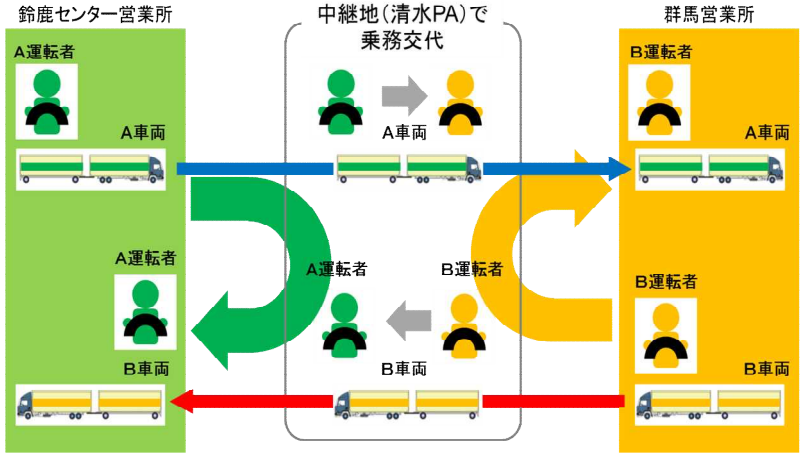
開始日	実験参加者	台数	車両長	走行ルート
H29年10月16日	福山通運（株）	1	25m	静岡県裾野市　～　愛知県北名古屋市
H29年11月　1日	ヤマト運輸（株）	2	25m	神奈川県愛甲郡愛川町　～　大阪府茨木市
未定	日本梱包運輸倉庫（株）	未定	未定	埼玉県狭山市　～　清水PA（中継）　～　三重県鈴鹿市

【25mダブル連結トラック】

福山通運（株）

ヤマト運輸（株）

【中継輸送】



自動車運送業の生産性向上プラン

国土交通省

□ **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。〈平成29年9月1日施行〉**

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

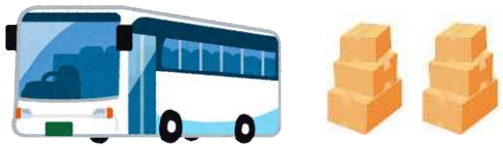
【乗合バス】

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】

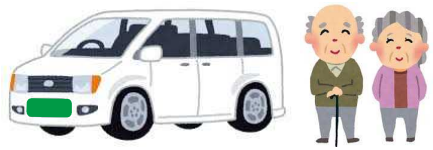
荷物を運ぶことを可能とする
(貨物自動車運送事業の許可を取得)
※過疎地域に限る

【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

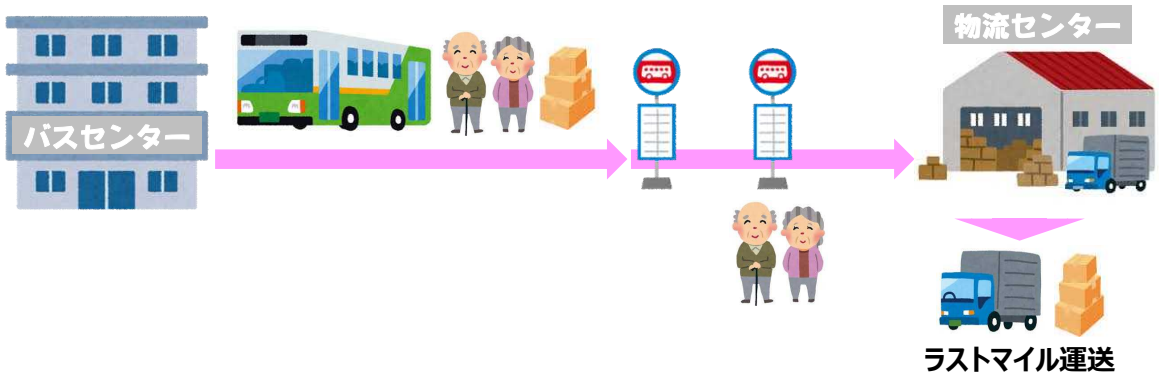
【自家用有償旅客運送者】

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

乗合バス

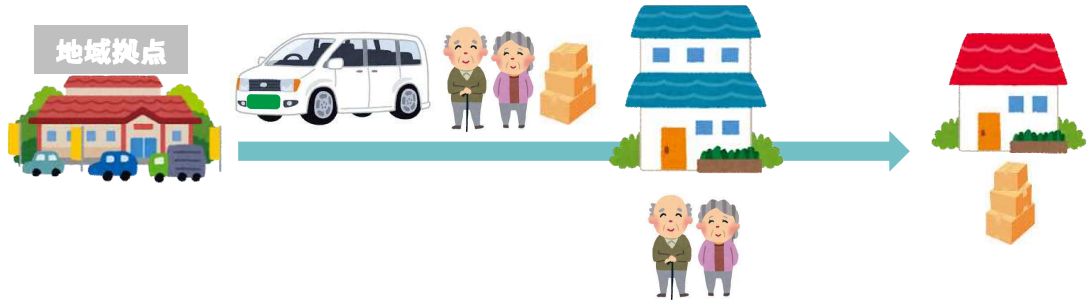


□ 定期路線運行を行う乗合バスにおいて、同一方面に向かう貨物を一緒に載せ、地場のトラック事業者と共同することで、効率的な運送を実現

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

参考資料

総合物流施策大綱（2017年度～2020年度）の概要（平成29年7月28日 閣議決定）

- ◆ 物流は、我が国の産業競争力の強化、豊かな国民生活の実現と地方創生を支える、社会インフラであり、途切れさせてはならない。
- ◆ 現行大綱策定後、第4次産業革命や通販事業の拡大など社会状況が大きく変化し、今後も更なる少子高齢化等が進展。
- ◆ 社会状況の変化や新たな課題に対応できる「強い物流」を構築するために、物流の生産性向上に向けた、6つの視点からの取組を推進。

物 流 の 生 産 性 向 上

＜革命的に変化する＞

新技術（IoT、BD、AI等）の活用による“物流革命”
＋
物流分野での新技術を活用した新規産業の創出

(1) IoT、BD、AI 等の活用によるサプライチェーン全体最適化の促進等
気象データのAI解析による需要予測の製・配・販での共有、RFIDの活用によるサプライチェーン全体の最適化と在庫日数や輸送コストの削減 等

(2) 隊列走行及び自動運転による運送の効率化
世界に先駆けた自動運転の社会実装。特に、後続車無人の隊列走行については、社会実装を目指し、必要な技術開発、社会的受容性や事業面を検討

(3) ドローンの活用
荷物配送を本格化させるための取組を実施

(4) 物流施設の自動化・機械化
ロボット機器の導入を通じて、庫内作業の省人化、現場作業の負担軽減

(5) 船舶のIoT化・自動運航船
IoT等の活用による陸上からのリアルタイムでの船舶の機器監視 等

＜繋がる＞

サプライチェーン全体の効率化・価値創造に資するとともにそれ自体が高い付加価値を生み出す物流への変革　～競争から共創へ～

(1) 連携・協働による物流の効率化
①事業者間の連携による物流量変動（ムラ）の緩和、②荷物情報をあらかじめ受け取ることによる荷受け作業の効率化等、③共同物流による積載率の向上・モーダルシフト

(2) 連携・協働を円滑化するための環境整備
①事業者間のデータの標準化等、②パレット使用の標準化、③RFID利用の拡大

(3) アジアを中心としたサプライチェーンのシームレス化 ・高付加価値化
①越境通行の促進、NACCSの海外での活用等、②我が国物流システムの国際標準化、③農水産品の物流効率化・輸出促進に資する物流面での取組 等

＜支える＞

ストック効果発現等のインフラの機能強化による効率的な物流の実現
～ハードインフラ・ソフトインフラ一体となった社会インフラとしての機能向上～

(1) モーダルコネクトの強化等による輸送効率向上
空港、港湾等と高速道路のアクセス強化、高速道路と物流施設の直結の促進等

(2) 道路・海上・航空・鉄道の機能強化
①道路輸送の機能強化（ピンポイント渋滞対策の強化、人・物の平常時・災害時を問わない安定的な輸送を確保するための基幹となる道路ネットワークの構築等）、②海上輸送の機能強化（国際コンテナ戦略港湾での大水深コンテナターミナルの整備、AIの活用によるコンテナターミナル運営の生産性向上等） 等

(3) 物流施設の機能強化
物効法の枠組みを活用した効果的な立地への物流施設の誘導 等

(4) 物流を考慮した地域づくり
①地域における荷さばきルールの策定促進等、②自動運転サービスを含む、道の駅等の小さな拠点を核とした新たな輸送システムの構築

＜育てる＞

人材の確保・育成
＋
物流への理解を深めるための国民への啓発活動等

(1) 物流現場の多様な人材の確保や高度化する物流システムのマネジメントを行う人材の育成等
①国内の物流現場の多様な人材の確保に資する働き方改革等の実施、②我が国企業の海外展開に資するよう現地人材の育成、③高度化する物流システム・マネジメントを設計・管理する人材の育成

(2) 物流に対する理解を深めるための啓発活動
国民が、物流の一利用者として適切な選択が可能となるよう、物流の社会的な役割、物流の抱える課題等について理解を深めるための啓発活動 等

＜見える＞

物流の透明化・効率化とそれを通じた働き方改革の実現

(1) サービスと対価との関係の明確化
コストの「見える化」：運送（運賃）と運送以外（料金）の区分の推進 等

(2) 透明性を高めるための環境整備を進める
契約の書面化、多重下請構造の是正を通じた取引の透明化等

(3) 付加価値を生む業務への集中・誰もが活躍できる物流への転換
①トラック予約受付システム等の活用による荷待ち時間の短縮、②宅配便の再配達の削減、③中継輸送方式の導入等による働きやすい環境整備 等

＜備える＞

災害等のリスク・地球環境問題に対応するサステイナブルな物流の構築

(1) 災害等のリスクに備える
①災害に強い物流システムの構築（ラストマイルも含めた支援物資輸送の実現、コンビニ等の流通チャネルを活用した物資の供給等）、②インフラの機能確保等のための老朽化対策（予防保全を前提としたメンテナンスの計画的な実施等）、③セキュリティ対応等（海賊対策、マ・シ海峡等の船舶交通安全対策）、④大規模イベント時等における対応

(2) 地球環境問題に備える
①省エネ法の活用によるサプライチェーン全体における環境負荷低減、②船舶に係るSOx規制強化に対応するためのLNGバンカリング拠点の整備等 等

民　間 ＋ 各 省 庁 等 の 連 携 に よ る 施 策 の 推 進