

第7回福井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11日（月）

13時30分～15時30分

場 所：ユアーズホテルフクイ 4階 梅の間

議 事 次 第

I. 開 会

II. 議 題

1. 標準貨物自動車運送約款改正に係る周知等について
2. 過重労働解消キャンペーンについて
3. レンゴー株式会社金津工場の取組について
4. 平成29年度パイロット事業の中間報告について
5. 長時間労働改善ガイドライン骨子（案）について
6. 意見交換等について

III. 閉 会

議事次第、出席者名簿、配席図

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
資 料 2	過重労働解消キャンペーンについて
資 料 3	レンゴー株式会社金津工場の取組について
資 料 4	平成29年度パイロット事業報告書（概要版）
資 料 5	ガイドライン（案）について
参考資料 1	平成28年度パイロット事業実施概要

第7回福井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

(順不同・敬称略)

組 織 名	役 職	委 員 名	代理出席者 役 職	代理出席者名
福井大学大学院工学研究科	教授	川上 洋司	—	—
一般社団法人 福井県商工会議所連合会	専務理事	宮崎 和彦	事務局長	高見 和宏
福井県 経済農業協同組合連合会	専務理事	堺井 英輝	—	—
セーレン株式会社	取締役執行役員 グローバル総務経理 人事本部長	勝木 知文	—	—
フクビ化学工業株式会社	営業本部 商品物流管理部長	片岡 久秀	—	—
福井県 交通運輸産業労働組合協議会	議長	藤澤 幹雄	書記長	平井 武史
一般社団法人 福井県トラック協会	会長	清水 則明	—	—
敦賀海陸運輸株式会社	代表取締役社長	有馬 茂人	取締役 運輸事業本部長	竹内 誠
株式会社ミツノリ	代表取締役社長	寺嶋 和紀	—	—
福井労働局	局長	早木 武夫	労働基準部長	子安 成人
中部運輸局	局長	石澤 龍彦	自動車交通部次長	遠藤 龍美
中部運輸局福井運輸支局	支局長	平谷 守	—	—

オブザーバー

近畿経済産業局	産業部長	志賀 英晃	欠 席
---------	------	-------	-----

パイロット事業コンサルタント

株式会社運輸・物流研究室	客員コンサルタント	田宮 一昭	—	—
--------------	-----------	-------	---	---

事務局

- 福井労働局 労働基準部監督課 ○中部運輸局 自動車交通部貨物課 ○福井運輸支局 輸送・監査担当
○一般社団法人福井県トラック協会

第7回福井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

平成29年12月11日(月) 13:30～15:30
ユアーズホテルフクイ 4階 梅の間

	福井県交通運輸 産業労働組合 協議会 平井委員 (代理)	福井県 トラック協会 清水委員	ミツノリ 寺嶋委員	敦賀海陸運輸 竹内委員 (代理)	
福井県経済 農業協同組合 連合会 堺井委員					福井県 トラック協会
福井県商工 会議所連合会 高見委員 (代理)					福井労働局 労働基準部 監督課
福井大学 大学院 川上委員 【座長】					福井運輸支局 輸送・監査担当
セーレン 勝木委員					中部運輸局 自動車交通部 貨物課
フクビ化学 工業 片岡委員					運輸・物流 研究室
	福井労働局 子安委員 (代理)	中部運輸局 遠藤委員 (代理)	福井運輸支局 平谷委員		

事務局

随 行 者 席

記 者 席

随 行 者 席

記 者 席

—— 入 口 ——

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11日
中部運輸局自動車交通部貨物課

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.17
3. その他(生産性向上に向けた取組等について)……………P.25

1. 標準貨物自動車運送約款の改正等について

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、

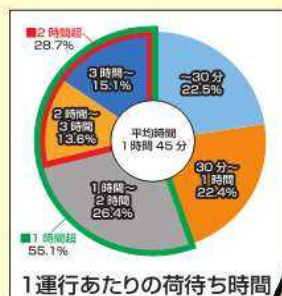
- ・集貨又は配達を行った地点(以下「集貨地点等」という。)
 - ・集貨地点等に到着した日時
 - ・集貨地点等における荷積み又は荷卸しの開始及び終了の日時
- 等について記録し、1年間保存しなければならないこととする。

(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



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



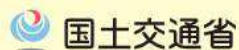
記載はカンタン。
荷主都合による荷待ち時間が30分を超えたら、
集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、
荷積み・荷卸しの開始・終了日時などを書くだけです。

※デジタコなど他の方法で
記録している場合は記載
不要です。

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

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

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



全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

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

集貨・荷卸しのパターン例 (サンプル)

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

- ⑤ 集貨地点等を出発 (乗務記録記載)

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

記載は
こんなにカンタン。
集貨地点等と時刻を書き込むだけ!
記入見本のように、集貨地点等への到着時刻、荷待ち待機の開始・終了時刻、附帯業務の開始・終了時刻、荷積み・荷卸しの開始・終了時刻などの必要事項をご記入ください。記録用紙は、必要な項目が記載されている場合は、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 8 t 以上又は最大積載量 5 t 以上の車両が対象

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

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

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

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

荷積み / 荷卸し 開始・終了時刻
④ 10:30 ~ 11:30

集貨地点等からの出発時刻
⑤ 11 時 30 分

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

※この事例・様式は、見本として示したものです。

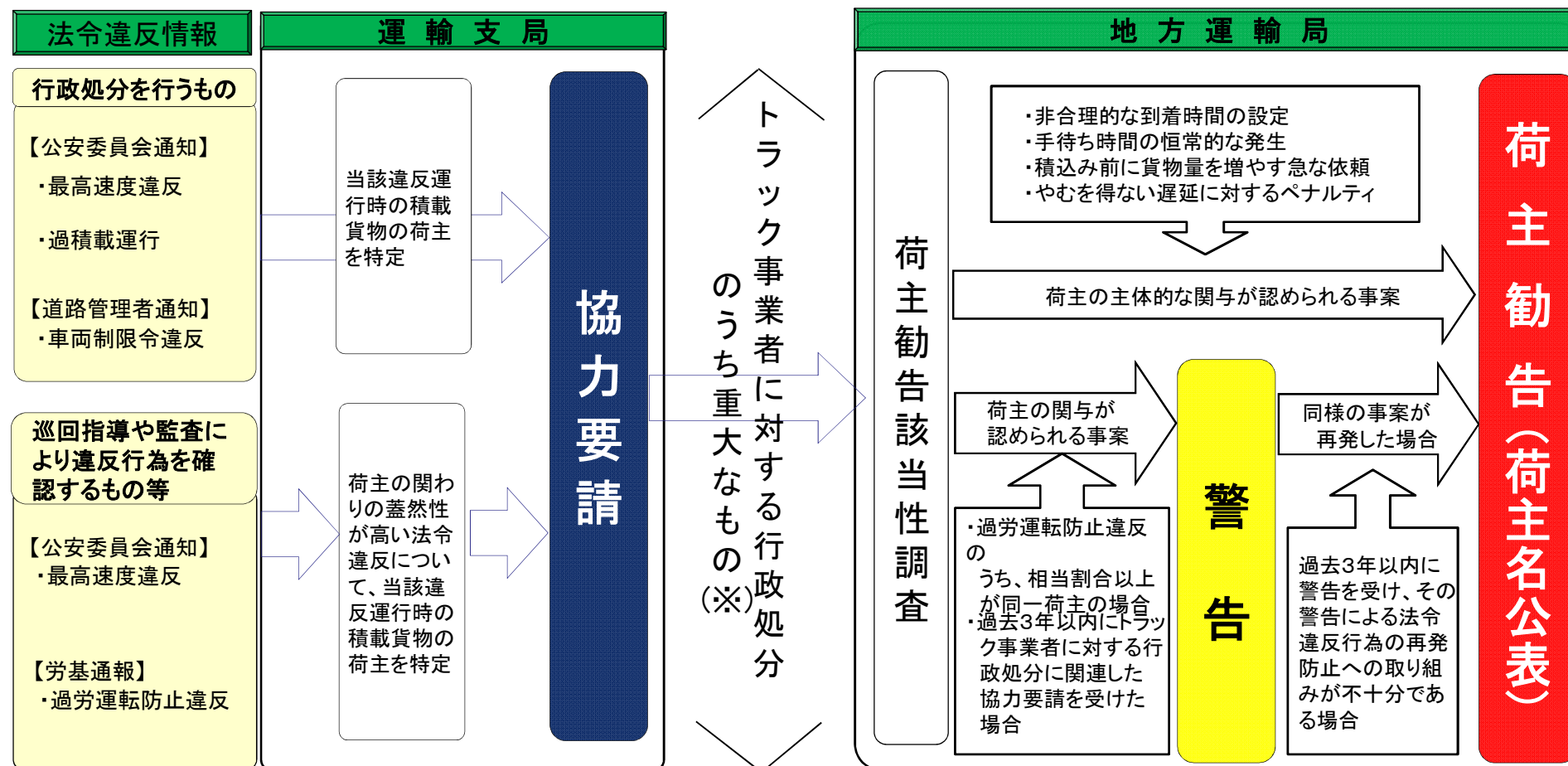
② 取引環境の改善に向けた主な取組（荷主勧告制度の運用の改善①）

〈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〉

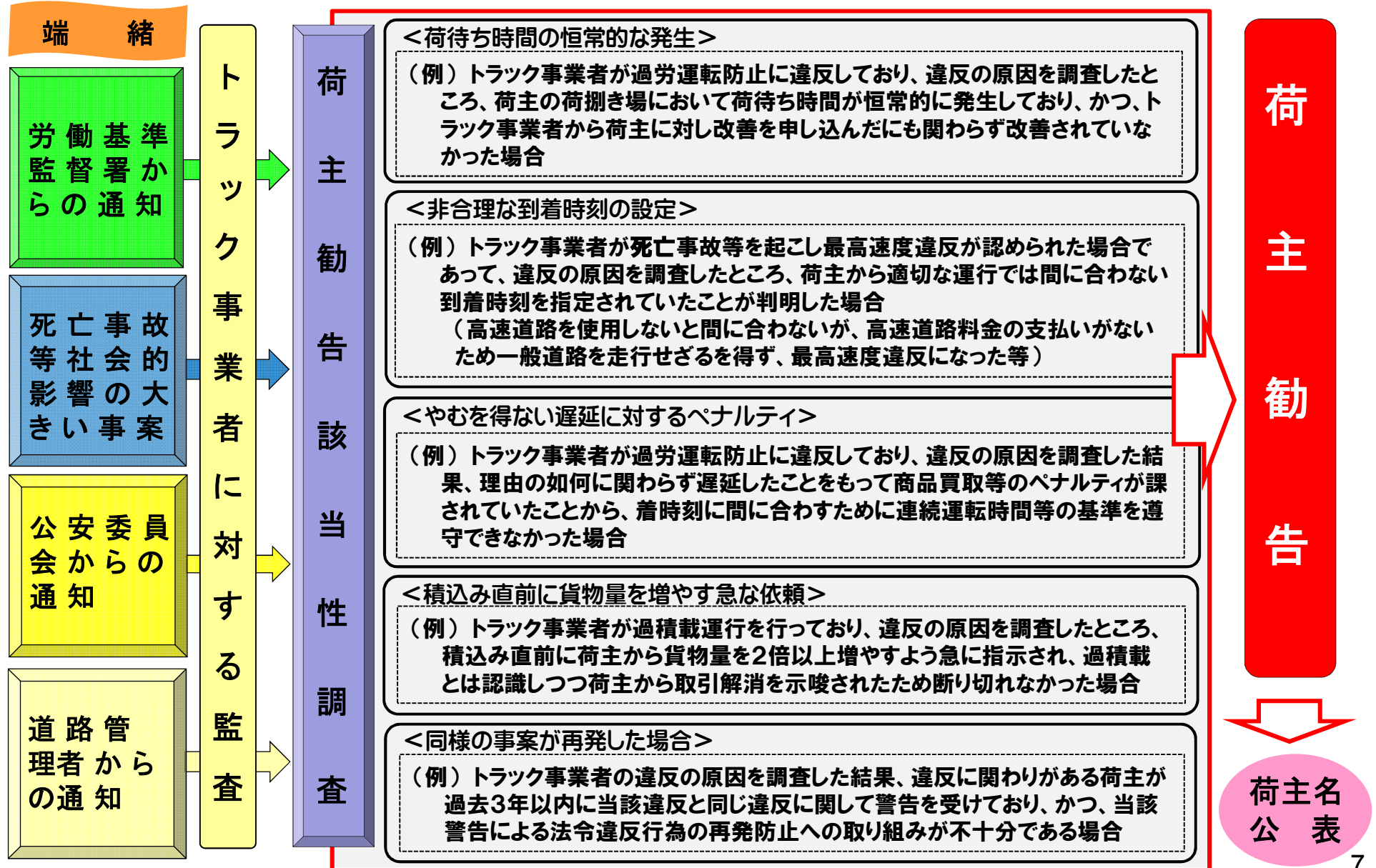
- 荷主勧告の発動基準及び荷主関与の判断基準をより明確化。
- 荷主関与の蓋然性が高い法令違反情報に対して、迅速に荷主を特定し改善の協力を要請する仕組みを創設。



（※）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)

(荷主勧告に該当すると想定される事案)



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)

(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

(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。

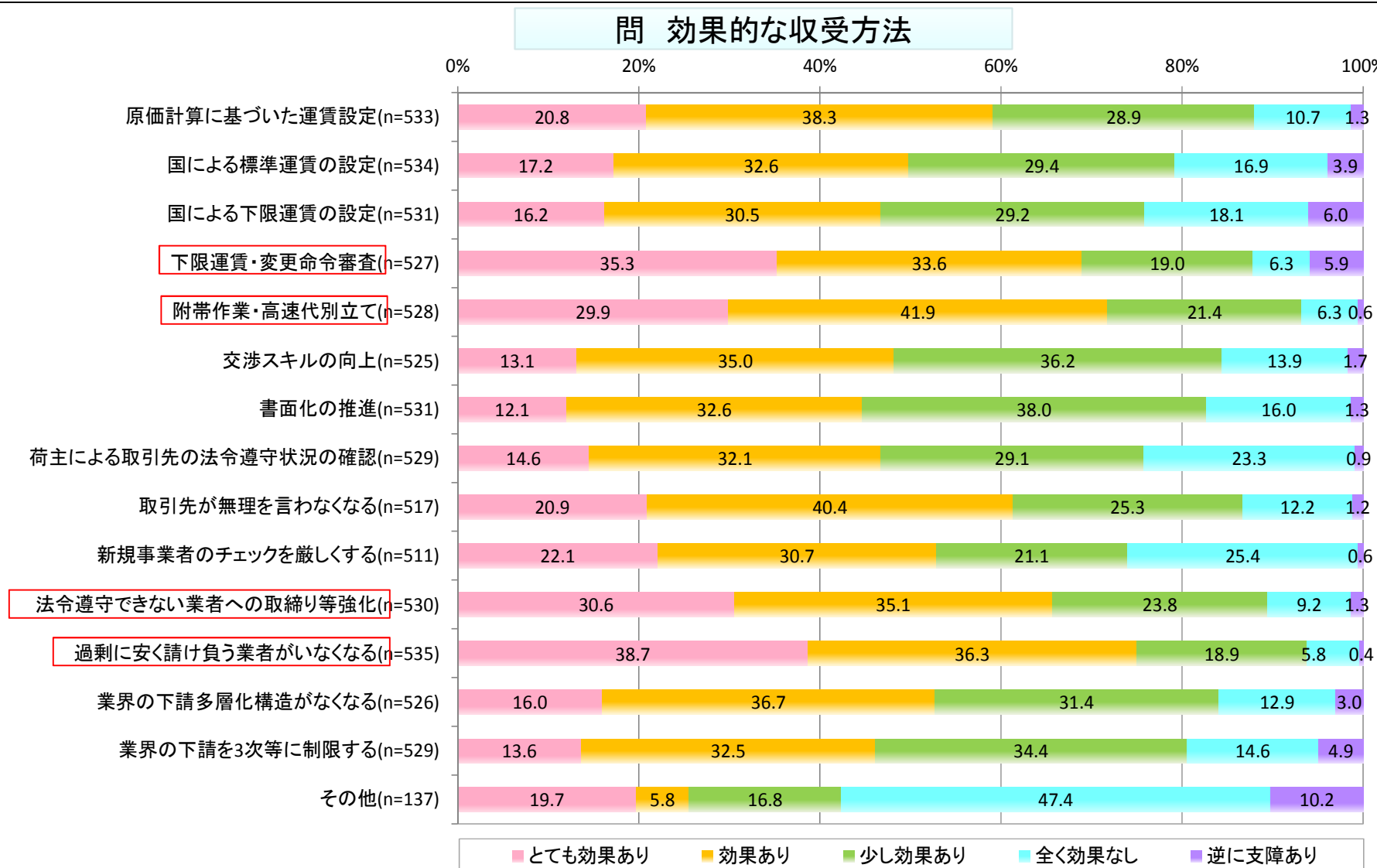
③ 運送以外のコストを適切に収受できるようにして欲しい

- 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)

(十分な運賃・料金の収受)のために効果的な方法)

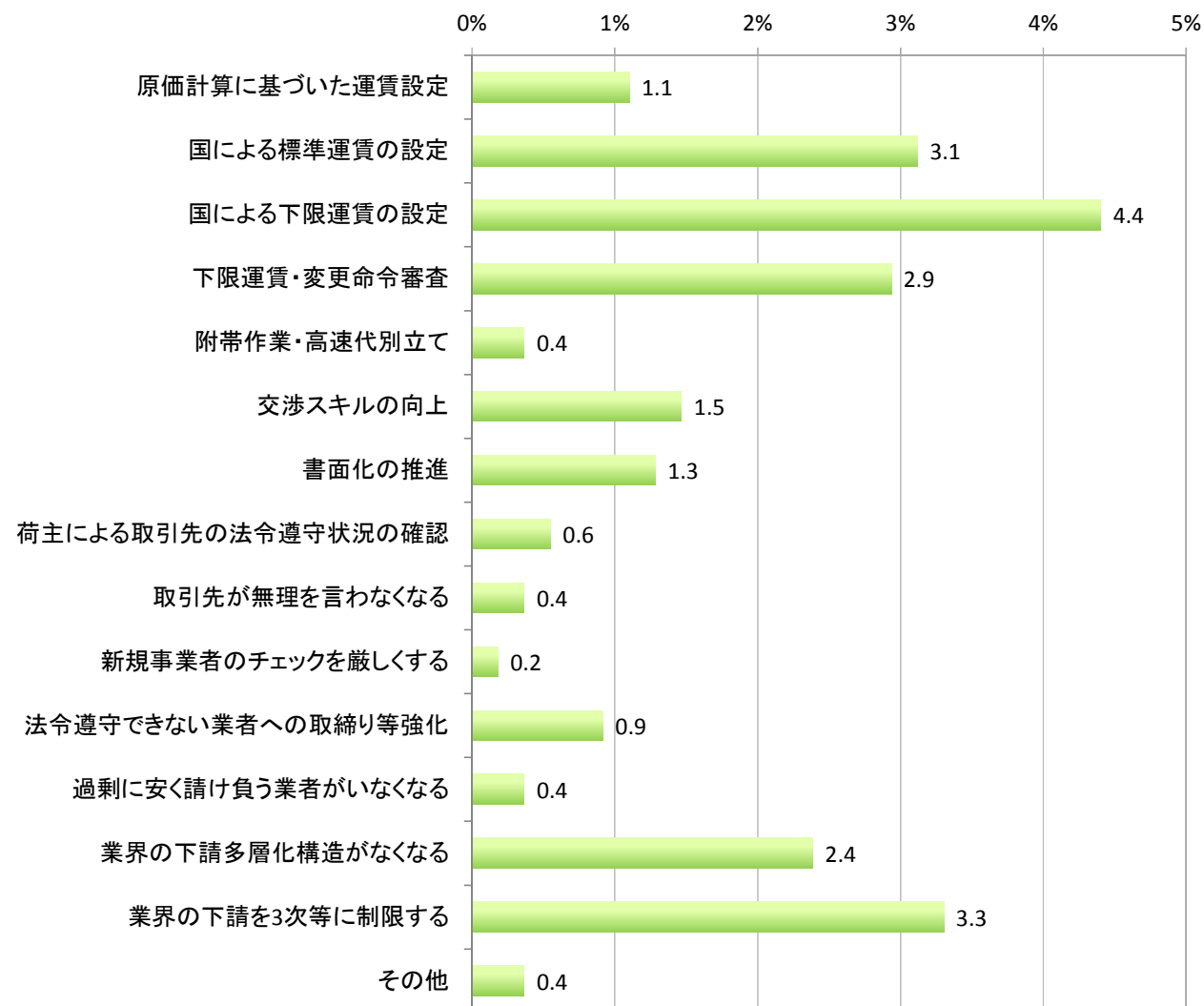
問:「十分な運賃・料金の収受」のために、次の方法はどれくらい効果的だと思いますか。(単回答)



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)

(「十分な運賃・料金の收受」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) (複数回答, n=545)



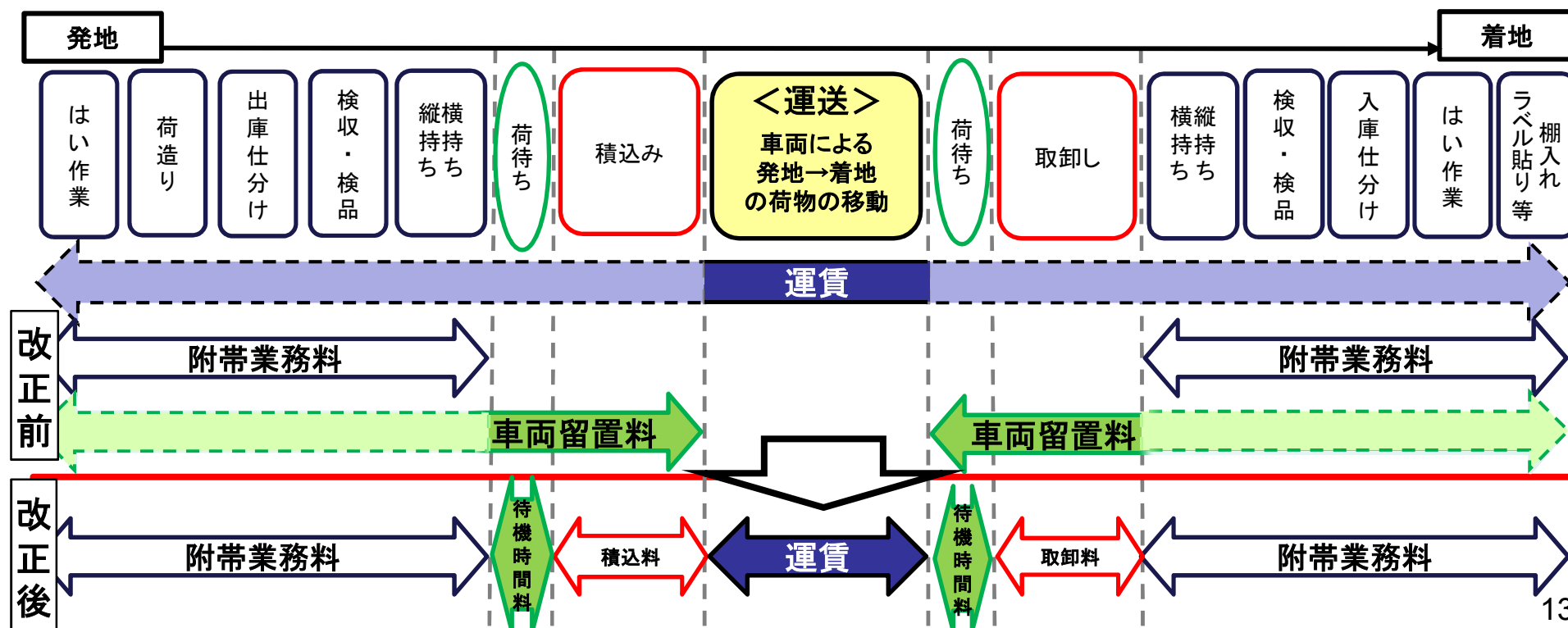
③ 取引環境の改善に向けた主な取組(標準運送約款の改正⑤)

(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



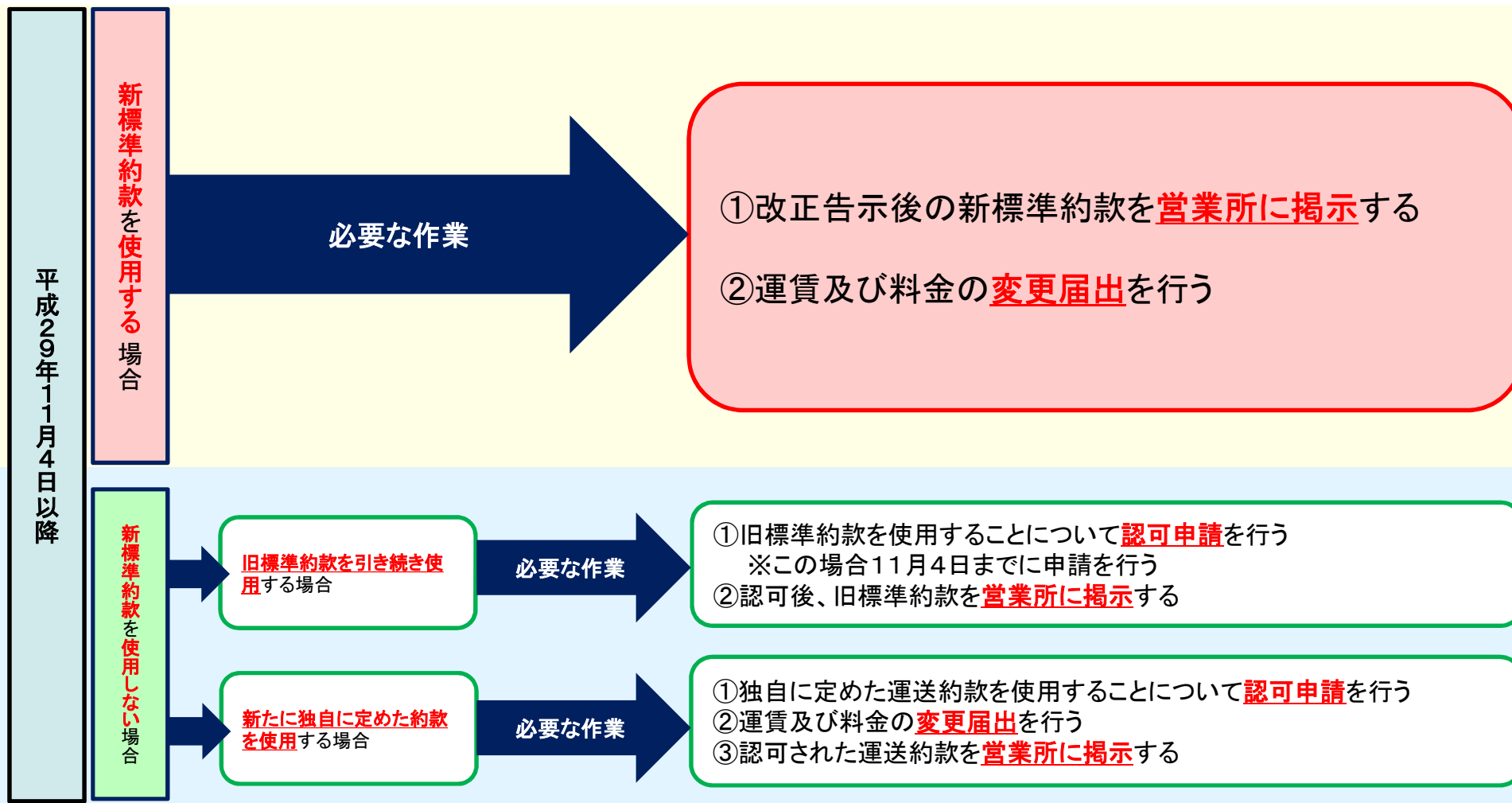
(※)はい作業: 倉庫等において袋や箱を一定の方法で規則正しく積み上げたり、積み上げられた荷をくずしたりする作業

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)

- ・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

○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。



(その他:従前から独自の約款を使用している場合)

○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

○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

①「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。



②「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。



③ 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。
▶ 運賃とは別に積み込み・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
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
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

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。

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	周知日	周 知 先	参加者数	備 考
福井運輸支局	11月21日	福井県商工会議所連合会	—	訪問者：福井運輸支局長 福井県トラック協会専務理事
福井運輸支局	11月21日	福井県商工会連合会	—	訪問者：福井運輸支局長 福井県トラック協会専務理事
福井運輸支局	11月21日	福井県経済農業協同組合連合会	—	訪問者：福井運輸支局長 福井県トラック協会専務理事

【運送事業者向け】

担当部局	周知日	周 知 先	参加者数	備 考
中部運輸局	11月9日	トラック運送事業者 (福井県トラック協会主催トラック運送業生産性向上セミナー)	89名	
福井運輸支局	10月11日	トラック運送事業者 (福井県トラック協会理事会)	18名	荷主勧告制度、荷待ち時間記録、貨客混載も説明
福井運輸支局	10月20日	トラック運送事業者 (福井県トラック協会・福井運輸支局主催標準約款改正説明会)	80名	荷主勧告制度、荷待ち時間記録、貨客混載、安全プラン2020も説明
福井運輸支局	11月1日	トラック運送事業者 (福井県トラック協会・福井運輸支局主催標準約款改正説明会)	97名	荷主勧告制度、荷待ち時間記録、貨客混載等も説明

【本省における荷主団体への周知活動】

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	
国土交通省自動車局貨物課	農林水産省所管荷主企業	385	

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)

- 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段階的实施(年960時間以内の規制で適用開始。将来的には一般則の適用を目指す。)
 - ③長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進

	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）

（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。

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	長：野上 浩太郎	内閣官房副長官
議長代理	代理：牧野 たかお	国土交通副大臣
副議長	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

トラック・バス・タクシーの働き方改革 「直ちにに取り組む施策」

ー長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセルー

～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一様なムダの解消ー

【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】

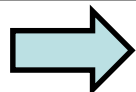
ホワイト経営に取り組む企業が取引先や

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

- 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

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
①中央・各都道府県において協議会の設置・検討 (厚生労働省・国土交通省、荷主、事業者等による協議会)	協議会の設置			
	協議会の開催、パイロット事業の計画・検証、対策の検討、ガイドラインの策定 等			
②長時間労働等の実態調査、対策の検討	調査の実施・検証			
③パイロット事業(実証実験)の実施、対策の具体化		パイロット事業(実証実験)の実施 労働時間縮減のための助成事業		
④ガイドラインの策定・普及			ガイドラインの策定・普及	
⑤取引環境・長時間労働改善の普及・定着				普及・定着の促進 助成事業の実施

定期的なフォローアップ・更なる対策の検討

「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

○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）。

平成29年11月20日現在

○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	○	○	—	紙・パルプ
山形	○	○	○	食料品
福島①	○	○	—	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	○	○	—	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	○	○	—	建設資材
三重②	○	○	—	食料品

都道府県	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
福井	○	○	—	金属製品
大阪	○	○	○	食料品
京都	○	○	○	印刷フィルム
兵庫	○	○	○	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	○	○	—	家具
佐賀	○	○	—	機械製品
長崎	○	○	—	農産物
熊本	○	○	○	機械製品
大分	○	○	—	工業製品
宮崎	○	○	○	農産物
鹿児島	○	○	○	食料品
沖縄	○	○	○	食料品

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

「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

【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(抜粋)

■大まかに運行図を作ってみる

ここまで決まった段階で、一度、大まかな運行図を作ってみましょう。
以降、相手のトラック事業者と詳細の検討をするにあたって、活用することができます。

〔運行図(イメージ)〕



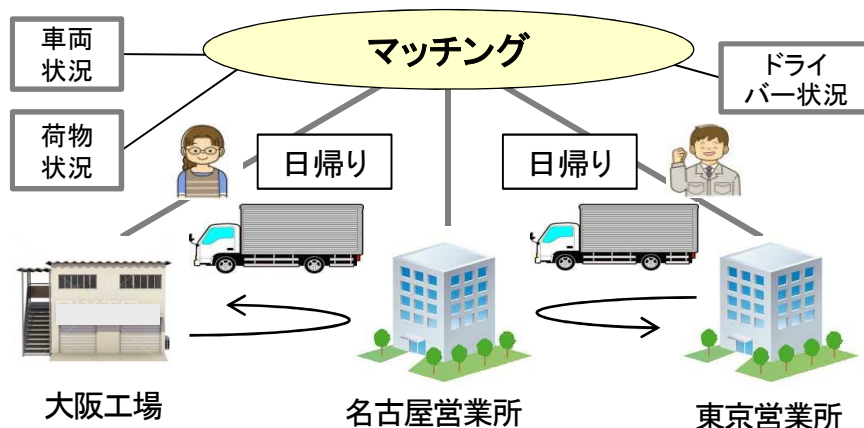
等

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

【中継輸送のイメージ】



ダブル連結トラック実験

- 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。
- 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。
- 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】



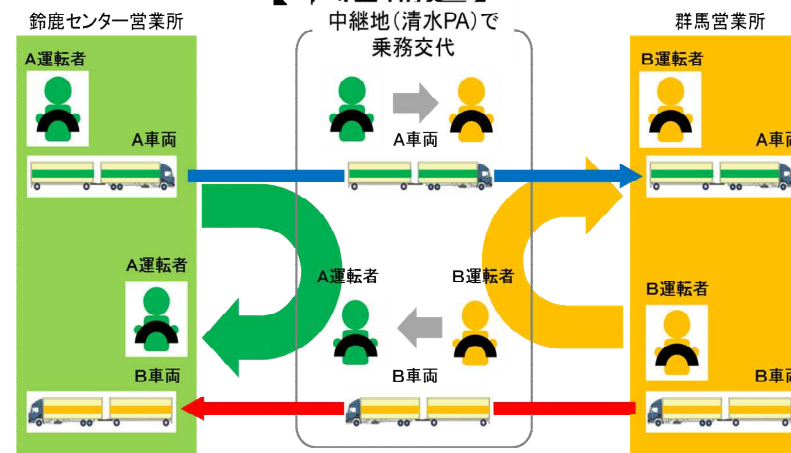
福山通運(株)



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

□ 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

【貸切バス】



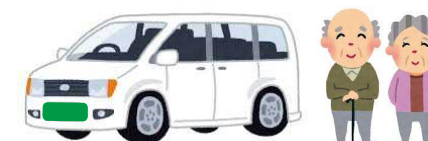
荷物を運ぶことを可能とする
(貨物自動車運送事業の許可を取得)
※過疎地域に限る

【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

【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

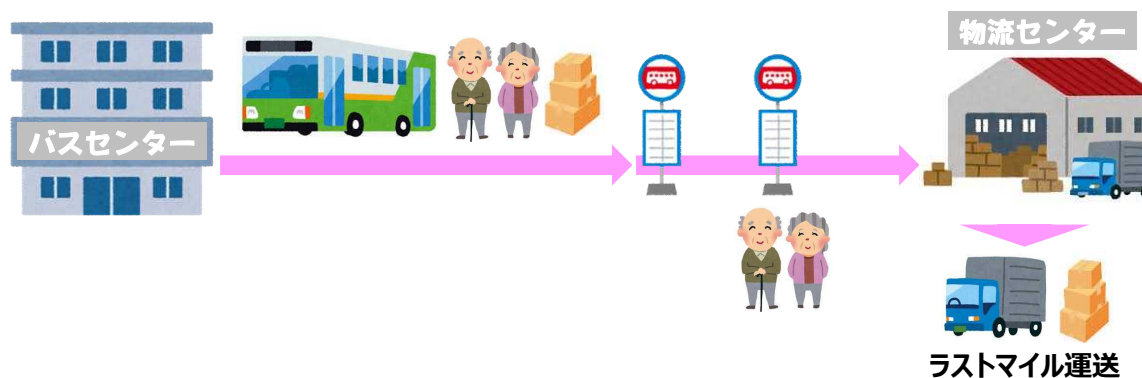
【自家用有償旅客運送者】



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

乗合バス



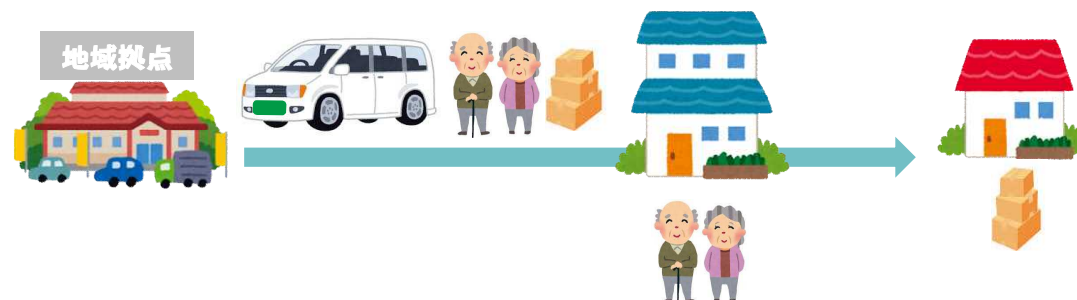
□ 定期路線運行を行う乗合バスにおいて、同一方面に向かう貨物を一緒に載せ、地場のトラック事業者と共同することで、効率的な運送を実現

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と一緒に乗車させることで、効率的な運送を実現

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

<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

<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) モーダルコネクタ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

<備える>

災害等のリスク・地球環境問題に対応する持続可能な物流の構築

- (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

<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

適正取引推進・長時間労働抑制に向け 荷主団体へ協力依頼

「標準運送約款の一部改正」「荷主勧告制度の新たな運用」を周知

11月21日(火)、中山専務理事は、平谷福井運輸支局長、畑首席運輸企画専門官とともに荷主団体「福井県経済農業協同組合連合会」「福井県商工会連合会」「福井県商工会議所連合会」を訪問し、トラック業界における適正取引推進・長時間労働抑制に向け制度の一部が改正された「標準運送約款」・「荷主勧告制度」について、「我々トラック運送業界は、長時間労働抑制・低賃金などの諸課題を抱えている。労働環境改善のためには、トラック事業者の話し合いに応じるなど、荷主の理解が必要。国を挙げての取り組みに協力を願いたい。」と改正の趣旨や概要を説明、強く訴えました。

荷主団体への要望



要請状況



福井県経済農業協同組合連合会



福井県商工会連合会



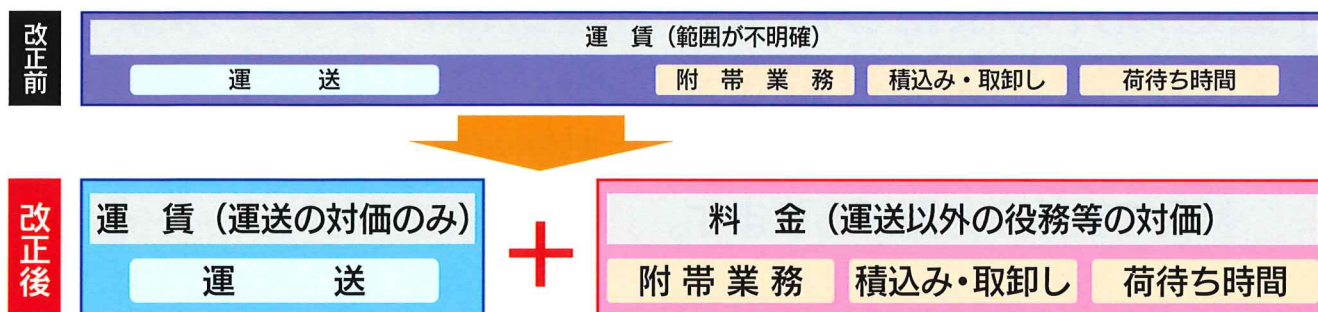
福井県商工会議所連合会
福井県経済団体連合会

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

① 「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。



② 「待機時間料」を新たに規定します

荷主都合による
荷待ち時間の対価を
「待機時間料」とします。



③ 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（倉庫等において箱等を一定の方法で
規則正しく積み上げたり崩したりする作業）」



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時間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

東北運輸局貨物課 ☎ 022-791-7531

関東運輸局貨物課 ☎ 045-211-7248

北陸信越運輸局貨物課 ☎ 025-285-9154

中部運輸局貨物課 ☎ 052-952-8037

近畿運輸局貨物課

☎ 06-6949-6447

中国運輸局貨物課

☎ 082-228-3438

四国運輸局貨物課

☎ 087-835-6365

九州運輸局貨物課

☎ 092-472-2528

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。

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)

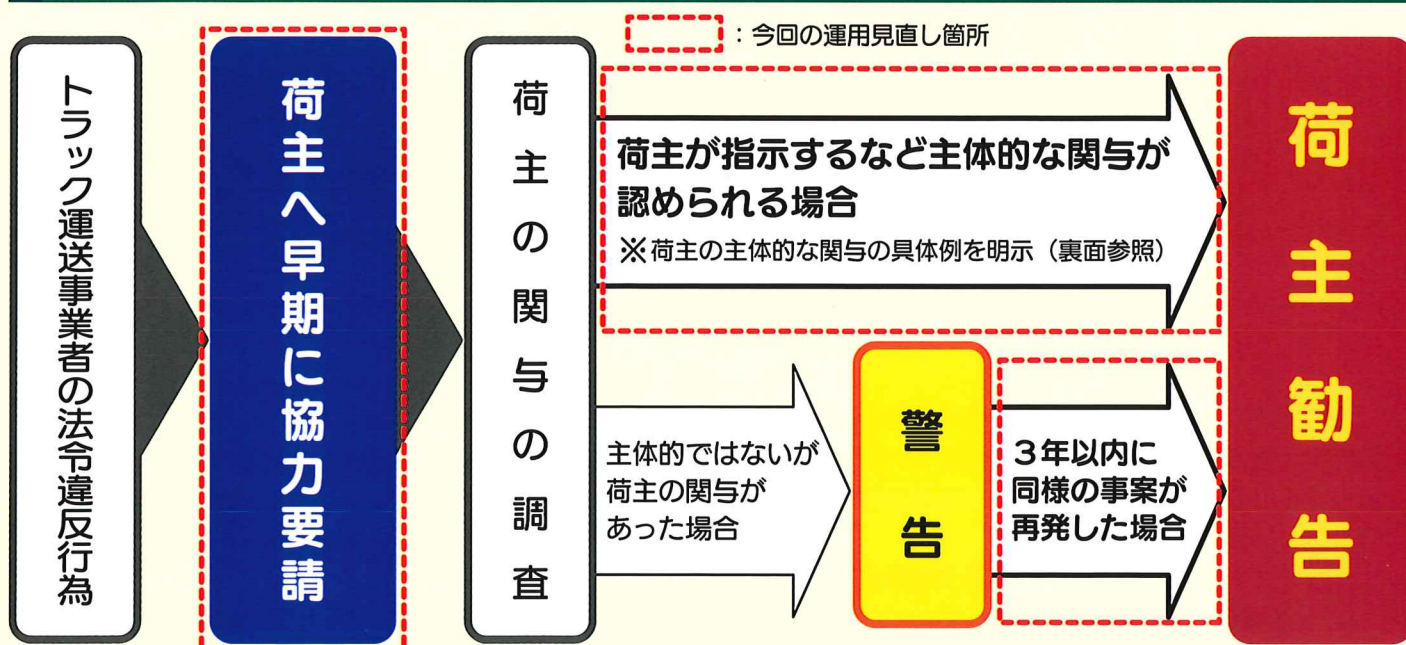
労働時間の主なルール (平成13年8月20日 国土交通省告示第1365号)

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



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

① 荷待ち時間の恒常的な発生



② 非合理的な到着時刻の設定



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措置義務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切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。



報道関係者 各位

平成 29 年 8 月 18 日

【照会先】

福井労働局労働基準部監督課

課 長 戸高 正博

過重労働特別監督監理官 木村 和晴

(かとか監理官)

(直通電話) 0776-22-2652

過労死等ゼロに向けた指導方針について

～ 福井労働局 一般労働条件の確保・改善推進計画を公表 ～

福井労働局長（早木武夫）は、福井県内の過労死等ゼロの実現に向けて、働き方改革の柱の1つである長時間労働の是正などを推し進めるため、「一般労働条件の確保・改善推進計画」（別添1）を7月31日に策定しましたので公表します。

この推進計画のポイントは以下のとおりですが、特に時間外労働及び休日労働に関する協定（いわゆる「36（サブロク）協定」）の締結・届出が低調であるため、重点的に周知・指導を行います。

なお、この推進計画等について管内の各労働基準監督署長に対応を指示するとともに、本日、関係事業者団体に傘下事業場への周知を要請しました（別添2，3）。

推進計画のポイント

- 長時間労働が行われている事業場への監督指導
- 36協定の未締結・未届事業場に対する取組
- 年次有給休暇の取得促進
- パワハラ防止を含むメンタルヘルス対策の推進

福井労発基0731第1号
平成29年7月31日

各労働基準監督署長 殿

福井労働局長
(公印省略)

一般労働条件の確保・改善対策の推進について

県内における長時間労働の是正及び過重労働による健康障害防止、並びに、労働時間管理の適正化及び基本的労働条件の枠組の確立を始めとした一般労働条件の確保・改善対策の推進については、これまで計画的に取り組んでいるところである。

今般、更に長時間労働を削減し、かつ法定労働条件の履行確保を図るため、別添のとおり、「福井労働局 一般労働条件の確保・改善推進計画」を定め、恒常的に取り組み、事業場に対する監督指導の徹底を図ることとしたので、効果的かつ積極的に対応されたい。

なお、局においては、関係事業者団体に対して傘下事業場への当該推進計画の周知等について要請を行う予定であることを申し添える。

福井労働局 一般労働条件の確保・改善推進計画

1 現状認識

(1) 労働基準監督行政を取り巻く状況

平成28年に各労働基準監督署（以下「署」という。）に届け出られた時間外労働及び休日労働に関する協定（以下「36協定」という。）は、事業場全体の4割に満たない。

また、平成28年度に署に届け出られた1か月当たり80時間を超える時間外労働が可能な36協定は、1,010事業場で対象労働者は23,449人に及んでいる。このうち、実際に時間外・休日労働時間数が1か月当たり80時間を超えていた労働者は、福井労働局（以下「局」という。）において実施した自主点検から1,638名（福井県の雇用者に対する割合：0.48%）が認められた。しかし、全国の1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合である、7.8%と乖離が認められ（総務省労働力調査：平成28年速報値）36協定の適用外での長時間労働が懸念される。

(2) これまでの一般労働条件の確保・改善推進に係る取組結果

局・署では、基本的な労働条件の枠組み等に問題が存在すると考えられる製造業、商業及び接客娯楽業の事業場に対し、平成26年度からの3か年において計画的に対策を推進した。

この間、420事業場に対して監督指導を実施し、68.3%の事業場で法定労働条件の履行確保が図られた。

しかしながら、定着を確認するための自主点検では、依然として回答事業場のうち約4割で何らかの問題が認められ、その割合は「健康診断」（20.0%）が最も高く、次いで「年次有給休暇」（13.7%）、「労働条件の明示」（10.0%）、「所定労働時間」（9.6%）となっている。

2 取り組むべき対象

上記1の状況下、本計画では、これまでの監督指導状況、相談状況等を総合的に勘案し、次の(1)ないし(3)に掲げる事業場を重点的に推進するものとする。

なお、対象事業場については、経済情勢、監督実施状況、自主点検の結果等により、必要な時期に随時見直しを行うこととする。

- (1) 各種情報から時間外・休日労働時間数が1か月当たり80時間を超えていると考えられる事業場
- (2) 長時間にわたる過重な労働による過労死等に係る労災請求が行われた事業場
- (3) 36協定の未締結・未届事業場

3 重点的に指導する事項

過労死等ゼロを実現するため、長時間労働の是正及び過重労働による健康障害防止を徹底し、次の事項に重点的に取り組むこととする。

- (1) 36協定の適正な締結・届出
- (2) 長時間残業が可能となるような36協定時間の見直し
- (3) 労使協定による年次有給休暇の計画的付与制度、時間単位年休等を活用した取得促進
- (4) パワハラ防止を含むメンタルヘルス対策の推進

福井労発基 0818 第 1 号
平成 29 年 8 月 18 日

関係事業者団体の長 殿 (198 件)

福 井 労 働 局 長

36 協定の未締結・未届事業場の解消について (協力依頼)

日頃は、労働行政の推進に、御理解、御協力を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、時間外労働及び休日労働に関する協定 (以下「36 協定」という) は、実労働時間が法定労働時間 (原則、1 日 8 時間、1 週 40 時間) を超える場合などに、違法な時間外労働等とならないための必要な手続であり、それぞれの事業場ごとに締結し、所轄労働基準監督署長に届け出なければなりません。

しかしながら、県内の 36 協定の届出率は事業場全体の約 4 割に過ぎず、時間外労働の上限を定めていない事業場においては、長期にわたる長時間労働による健康障害の発生や賃金不払い残業等が懸念されます。

そこで、当局・管下労働基準監督署は、別添のとおり、「福井労働局 一般労働条件の確保・改善推進計画」を策定し、今後、36 協定の未締結・未届事業場の解消を重点の一つとして取り組むことにしました。

つきましては、当該推進計画について御承知おきいただくとともに、これらの趣旨を御理解の上、県内の 36 協定の未締結・未届事業場の解消に向けて、傘下事業主に対し、下記の事項を周知・啓発していただきますよう、御協力方よろしくお願い申し上げます。

記

- 1 労働基準法に規定する法定労働時間を延長し、又は法定休日に労働させる事業場にあつては、使用者は、労働者の過半数で組織する労働組合等との書面による 36 協定を締結し、所轄労働基準監督署長に届け出ること。
- 2 36 協定の締結に当たって、労使当事者は、厚生労働大臣が定める時間外労働の基準を遵守し、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こと。
- 3 使用者は、36 協定を、常時各作業場の見やすい場所に掲示するなどして、労働者に周知すること。

36（サブロク）協定のない残業は**法違反**です!!

- あなたの会社では、労働者に時間外労働（法定労働時間※1を超えての労働）または休日労働（法定休日※2における労働）をさせることはありますか？

※1 原則として、1日8時間、週40時間です。

ただし、使用する労働者が常時10人未満の①商業、②映画・演劇業その他興行の事業（映画の制作の事業を除く）、③保健衛生業、④接客娯楽業においては、1日8時間、週44時間です。

※2 週に1日または4週に4日与える必要がある休日です。

- 残業させる場合には、「時間外労働・休日労働に関する協定」（いわゆる「36（サブロク）協定」）を締結し労働基準監督署長に届け出る必要があります。

～ 36協定の締結・届出のポイント ～

1 36協定は誰と締結するの？

- 36協定は「使用者」と「労働者の代表※3」とが締結します。

※3 「労働者の代表」とは、次の者をいいます。

- ① 労働者の過半数で組織する労働組合がある場合はその労働組合
- ② 上記①の労働組合がない場合は労働者の過半数を代表する者（以下のいずれにも該当する者）

- 監督または管理の地位にある者でないこと。

→ 部長、工場長、支店長などで、管理監督者に該当する方は、労働者の信任が得られていても、過半数を代表する者にはなりません。

- 過半数を代表する者を選出することを明らかにして実施される投票、挙手等の方法による手続で選出された者（民主的な方法で選出された者）であること。

- 36協定は事業場（本社、支店、営業所など）ごとに締結することが必要です。

2 36協定はどのような内容なの？

36協定の内容は「労働時間の限度に関する基準（平成10年労働省告示第154号）」に適合している必要があります。

3 36協定は届出が必要なの？

36協定を事業場を管轄する労働基準監督署長に届け出なければ、36協定で定める時間外労働・休日労働を行わせることができません。

4 36協定は周知が必要なの？

36協定は、作業場の見やすい場所への掲示や備え付け、書面の交付などの方法により、労働者に周知する必要があります。



～ ご不明な点は、お近くの労働基準監督署へご相談ください。～

厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署

(H29.5)

休日労働

事業の種類	事業の名称	事業の所在地（電話番号）
	時間外労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類 労働者数 （満18歳以上の者） 所定労働時間 延長することができる時間 1日を超え一定の期間（起算日） 1日（ ） 1年（ ）
① 下記②に該当しない労働者		
② 1年単位の変形労働時間制により労働する労働者		
	休日労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類 労働者数 （満18歳以上の者） 所定休日 労働させることができる休日並びに始業及び終業の時刻

協定の成立年月日

協定の当事者である労働組合の名称又は労働者の過半数を代表する者の

協定の当事者（労働者の過半数を代表する者の場合）の選出方法

職名	使用者



記載心得

- 1 「業務の種類」の欄には、時間外労働又は休日労働をさせる必要のある業務を具体的に記入し、労働基準法第 36 条第 1 項ただし書の健康上特に有害な業務とした場合には、当該業務を他の業務と区別して記入すること。
- 2 「延長することができる時間」の欄の記入に当たっては、次のとおりとすること。
 - (1) 「1 日」の欄には、労働基準法第 32 条から第 34 条の 5 まで又は第 34 条の規定により労働させることができる時間を超えて、1 日についての限度となる時間を記入すること。
 - (2) 「1 日を超える一定の期間(起算日)」の欄には、労働基準法第 32 条から第 34 条の 5 まで又は第 34 条の規定により労働させることができる最長の労働時間を超えて延長することができる時間であって、同法第 36 条第 1 項の協定で定められた 1 日を超えて 3 箇月以内の期間及び 1 年についての延長することができる時間に関する限り、その上欄に当該協定で定められたすべての期間を記入し、当該期間の起算日を括弧書きし、その下欄に、当該期間に応じ、それぞれ当該期間についての限度となる時間を記入すること。
- 3 ②の欄は、労働基準法第 32 条の 4 の規定による労働時間により労働する労働者（対象期間が 3 箇月を超える変形労働時間制により労働する者に限る。）について記入すること。
- 4 「労働させることができる休日並びに始業及び終業の時刻」の欄には、労働基準法第 35 条の規定による休日であって労働させることができる日並びに当該休日の労働の始業及び終業の時刻を記入すること。
- 5 「期間」の欄には、時間外労働又は休日労働をさせることができる日のできる日の属する期間を記入すること。

福井労働局

三六協定締結を促進

長時間労働是正へ計画

働き方改革

ふくい

過労死や過労自殺をなくそうと、長時間労働の是正に向けて福井労働局は「一般労働条件の確保・改善推進計画」を策定した。時間外・休日労働に関する労使協定（三六協定）の適正な締結・届け出に向けた取り組みを柱とし、18日には県内の198の業界団体などに周知の協力を依頼した。同局によると県内の約3万

1200の事業場のうち、三六協定の締結・届け出をしているのは約36%にとどまる。「三六協定によって残業時間の上限が設定されていない」と、漫然とした長時間労働につながる恐れがある」として、このため計画では、三六協定の未締結・未届け事業場の解消を重点事項に定めた。業界団体などを通じて適正な締結・届け出の周知を図るほか、労働基準監督署は監督指導を強化する。同局は「三六



三六協定 使用者と、労働組合など労働者の代表とが締結し、時間外・休日労働の上限などを定める。協定の締結と労働基準監督署長への届け出なしに、法定労働時間（原則1日8時間、週40時間）を超えて労働させると、労働基準法に違反する。協定で定めた上限を超える場合も違法となる。

協定は長時間労働是正の第一歩」と締結・届け出を呼び掛けている。

このほか長時間労働が行われている事業場への監督指導、年次有給休暇の取得促進、パワハラ防止を含むメンタルヘルス対策の推進も計画に盛り込んだ。（水口浩樹）

平成 29 年 10 月 31 日

【照会先】

福井労働局 労働基準部 監督課

課 長 戸高 正博

過重労働特別監督監理官 木村 和晴

(かとか 監理官)

(電話) 0776 (22) 2652

報道関係者 各位

11 月は「過労死等防止啓発月間」です

～過労死等防止対策推進シンポジウムや過重労働解消キャンペーンなどを実施～

福井労働局（局長 早木 武夫）では、11 月の過労死等防止啓発月間に、福井県内の過労死等をなくすためにシンポジウムや街頭キャンペーンなどの取組を行います。

過労死等防止対策推進法で毎年 11 月を啓発月間と定め、過労死等防止の重要性について国民の関心と理解を深めることとしています。

月間中は、国民への周知・啓発を目的に、福井県を含む全国 48 会場で過労死等防止対策推進シンポジウムを行うほか、過重労働解消キャンペーンとして長時間労働の是正や賃金不払残業などの解消に向けた監督指導を行います。

～「過労死等」とは～

業務における過重な負荷による脳血管疾患もしくは心臓疾患を原因とする死亡、もしくは業務における強い心理的負荷による精神障害を原因とする自殺による死亡またはこれらの脳血管疾患、心臓疾患、精神障害をいいます。

【期間中の主な行事】

- ・ 街頭キャンペーン（11 月 1 日（水） 7:30～8:30）取材・撮影可
- ・ 労働局長によるベストプラクティス企業訪問
（11 月 28 日（火）10:00～）取材・撮影可
- ・ 過労死等防止対策推進シンポジウム（11 月 19 日（日） 13:30～16:30）

※主な行事の詳細及びその他の取組については、次頁をご覧ください。

【取組概要】

1 国民への周知・啓発

- ・「過労死等防止対策推進シンポジウム」の実施
過労死等の防止のための活動を行う民間団体と連携してシンポジウムを開催します。
- ・ポスターの掲示などによる国民に向けた周知・啓発の実施
国民一人ひとりが自身にも関わることで過労死等と、その防止に対する関心と理解を深めるよう、ポスターの掲示やパンフレット・リーフレットの配布、インターネット広告など多様な媒体を活用した周知・啓発を行います。

2 過重労働解消キャンペーン

過労死等につながる過重労働などへの対応として、著しい過重労働や悪質な賃金不払残業などの撲滅に向けた重点的な監督指導などを行います。

■「過労死等防止対策推進シンポジウム」概要

過労死等の防止のための活動を行う民間団体と連携して、下記のとおり、シンポジウムを開催します(無料でどなたでも参加できます。)

「過労死等防止対策推進シンポジウム」

日 時 平成 29 年 11 月 19 日 (日) 13:30～16:30 (受付 13:00～)

場 所 響のホール(福井市中央 1-4-13)【定員 200 名】

■「過重労働解消キャンペーン」概要

1 労使の主体的な取組の促進

キャンペーンの実施に先立ち、福井労働局長が県内の使用者団体や労働組合(計 5 団体)に対し、長時間労働削減に向けた取組に関する周知・啓発等について協力要請を行いました(10 月 2 日)。

2 過労死等防止啓発月間に係る街頭キャンペーン

県等と連携し、下記のとおり、街頭でリーフレット配布の取組を行います。

日 時 平成 29 年 11 月 1 日(水) 7:30～8:30

場 所 JR 福井駅前

参加機関 福井県、連合福井、福井県労働者福祉協議会

3 福井労働局長によるベストプラクティス企業への職場訪問を実施します

福井労働局長が時間外労働削減に向けた取組を行っている企業を訪問し、取組事例を報道等により地域に紹介します。

訪問日時 平成 29 年 11 月 28 日(火) 10:00

訪問企業 レンゴー株式会社金津工場
(あわら市自由ヶ丘 1 丁目 8 番 10 号)

当日の概要 10:00～10:45 荷主企業(工場)並びに運送業者と福井労働局長の対談
10:45～11:30 職場巡視

取材申込先 福井労働局 労働基準部 監督課 木村又は戸高(電話 22-2652)

集合時間 9:50

集合場所 レンゴー株式会社金津工場 事務所

※対談、職場巡視ともに公開いたします。

4 重点監督を実施します

長時間にわたる過重な労働による過労死等に係る労災請求が行われた事業場等や若者の「使い捨て」が疑われる企業等に対して監督指導を行います。

《過重労働解消キャンペーン特設ページ》

<http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/roudoukijun/campaign.html>

「過労見直して」 福井で街頭啓発

県労働者福祉協

11月の過労死等防止啓発月間に合わせ、県労働者福祉協議会などは1日、福井市のJR福井駅で街頭啓発活動を行った。写真。通勤・通学者にチラシを配り、「自分や家族が働き過ぎて心身の悩みがないか、いま一度確認する期間にしてほしい」と呼び掛けた。同協議会や県、福井労働局な



どから約30人が参加。「休日出勤が続いていないか」「残業で帰りが遅くなっていないか」など過労死につながるチェック

項目を設けたチラシを配った。福井労働局によると、2016年度の県内の「脳・心臓疾患に係る労災」の請求件数は6件あり、15年度より4件増加した。

同協議会の横山龍寛会長は「人手不足が続く中で長時間労働が常態化しているのが現状。本人が気付かないうちに過労になっていることも多く、働き方などを見つめ直す期間にしてほしい」と話していた。
(黒田美紗)

娑婆の地獄 過労死防げ

福井でシンポ 創作落語、問題身近に

「救える命」遺族も訴え

過労死ゼロを目指した「過労死等防止対策推進シンポジウム」が19日、福井市の響のホールで開かれた。過労死をテーマにした創作落語が上演され、約100人の参加者は笑いを交えた人情話を通じて過労死を身近な問題として考えていた。

(高島健)



落語を通じて過労死防止を訴えた厚生省のシンポジウム＝19日、福井市の響のホール

11月の過労死等防止啓発月間に合わせ、厚生労働省が全国で開くシンポジウムの一環。落語家の桂福車さん(56)が、過酷な労働を苦に自殺した青年が登場する落語「エンマの願い」を演じた。演目は上方落語の作家らでつくる「笑工房」(大阪)が、関係者らの取材

を基に創作した。

システムエンジニアだった青年が、地獄行きか天国行きかの裁きを受ける前にオニたちに自殺の理由を説明するシーン。過労死ラインを上回る労働時間に残業代不払いの職場環境に、思わず「オニやな」とつぶやくオニたち。労働にまつわる法律の知識もちりばめながら、オニたちは青年に「会社に命まで預けんていい」「お前、もうちよっと権利意識を持て」などとお説教までしてしまう。

「娑婆で十分に地獄を味わった」というエンマ大王の計らいで青年が天国に旅立った後、急増する過労死の亡者への対応でオニたちは忙しくて過労死寸前。人情と笑いが込められた展開に、参加者は大きな拍手を送

っていた。シンポジウムでは、県内中学校の新任教諭だった息子が長時間過重労働によって自殺し、昨年に「長時間労働だけでなく、公務災害と認定された父親の嶋田富士男さん(57)が発言。『親として息子の死を今も受け止めることはできない。救えたはずの命、皆さんはどう思つか』と会場に問い掛けた。

けた。

けた。

過労死等防止対策全国センター代表幹事の森岡孝二・関西大名教授は「若者の過労死に共通する特徴は『パワハラ』と指摘。▽自分の労働時間を記録する▽黙っていないで声を上げる▽何かあれば労基署に相談する」などのアドバイスを送った。

運送効率化 荷主が力

福井労働局長 レンゴー金津視察



運転時間短縮などに一役

29.11.29

福井

11月の過労死等防止啓発月間に合わせ、福井労働局長の早木武夫局長は28日、長時間労働の削減に取り組む企業として、あわら市のレンゴー金津工場を視察した。荷主企業の立場から、物流を担う運送業者のトラック運転手の時間外労働削減へ、さまざまな工夫を凝らしている事例を聞いた。

レンゴー（大阪市）は段ボール製造の業界最大手で、金津工場では段ボールの板紙原紙を製造し、月に2万52万3千トンを中部、関西、中国地方に出荷している。早木局長と面談した南裕幸工場長は「運転手の運転時間、手待ち時間、荷物の積み込み・積み降ろし時間の短縮を図っている」と説明した。

具体的には▽工場から片道180メートル内に複数の拠点倉庫を整備したことで、運転手はそこまでの1次配送を日帰りで担える▽物流子会社との間に構築したシステムにより、各トラックに載せる製品のサイズや重量などの情報がスムーズにやりとりできる▽工場構内にトラックの待機場所を設けてあり、製品の積み込み場所は増設した—といった取り組みを紹介した。

南工場長は「物流の効率化により、われわれの業務も効率が上がるメリットがある」と話した。同席した協力会社

の新日本海トラック（あわら市）の谷口邦昭社長は、トレーラー運転手の拘束時間が昨年に比べ、1日当たり1時間以上削減された効果を明らかにした。早木局長は「運送業者だけでは解決できない問題も、荷主が協力することにより、長時間労働削減や働き方改革につながる。引き続きお願いしたい」と述べた。

工場内も視察し、効率化を進める現場を確認したほか、安全面の取り組みについて説明を受けた。（水口浩樹）

労働時間削減を評価

レンゴー 金津工場 福井労働局長が訪問

厚生労働省福井労働局の早木武夫局長らが二十八日、下請け運送業者の長時間労働削減に取り組む製紙工場「レンゴー金津工場」（あわら市自由ヶ丘一丁目）を訪れ、成果などの説明を受けた。

十一月の過労死等防止啓発月間に合わせて訪問。南裕幸工場長や運送業者の新日本海トラックの谷口邦昭社長らと対談した。

同工場では、元請け業者と運送業者の担当者が連絡調整を密にしたり、敷地内に広大な駐車場を設けて荷物の積み降ろしをスムーズにしたりしていることで、ドライバーの待ち時間が短

縮できていると紹介。南工場長は「製品配送のために一つ一つ効率を上げていっ

た結果、運送業者の労働時間短縮につながった」と話した。

谷口社長は、長時間運転が当たり前と思っていたドライバーの意識が「長時間労働の原因のウエイトを占めている」と話し、管理職

からの指導が必要との考えも示した。早木局長は「荷主、元請け、運送業者が協力してやっていることが働き方改革につながる」と取り組みを評価した。

対談の後、早木局長らはトラック四十台を収容する駐車場や積み込み場を見学し、安全かつ効率良く製品を配送する工夫の説明を受けていた。（坂本碧）



敷地内の説明を受ける早木武夫局長（手前右）ら。あわら市のレンゴー金津工場で

働き方改革進める企業を視察

11月28日 12時53分

ご使用のブラウザ環境では、本コンテンツが正しく表示できない可能性があります。下記の注意点を確認し、必要な設定を行った上でブラウザを再起動してください。

最新の Adobe Flash Player をインストールしてください。

<http://www.adobe.com/ja/flashplayer>

今月、全国で行われている「過重労働解消キャンペーン」にあわせて、福井労働局が、「働き方改革」に積極的に取り組んでいるあわら市の製紙会社の工場を視察しました。

28日は福井労働局の早木武夫局長が製紙会社、レンゴーの金津工場を訪れました。

この会社では、製品を運ぶドライバーの労働時間を減らすために、新たに工場から目的地までの間に中継地点となる倉庫を設けてトラックの1回あたりの運転時間を短くしたほか、運送業者とこまめに連絡を取り合って、待ち時間などの無駄な時間を削減しているということです。

このあと、早木局長は工場を視察しました。

出荷までの待ち時間を短縮するために40台以上のトラックが同時に待機できる駐車場を確保していることや、複数のトラックが製品を同時に積み込めるよう、積み込み場がトラックのタイプ別に分けられているなど、説明を受けていました。

この製紙工場ではこうした取り組みによって片道200キロ以上の運転を以前に比べて61%から75%削減できたということです。

南裕幸工場長は「運送をいかに効率化するかというのが、大きな課題だった。効率が上がった分、長時間労働の是正など着実に効果が出てきている。次のステップについても考えていきたい」と話していました。

平成 29 年 11 月
福 井 労 働 局

レンゴー株式会社金津工場の取組

～物流の効率化で下請トラック運転者の働き方改革～

第 1 企業の概要

- 1 レンゴー株式会社 金津工場
 - ア 所在地 福井県あわら市自由ヶ丘 1 丁目 8 番 10 号
 - イ 事業所の事業内容 段ボール原紙製造業
 - ウ 労働者数 約 140 名
- 2 レンゴーロジスティクス株式会社 金津営業所
 - ア 所在地 福井県あわら市自由ヶ丘 1 丁目 8 番 10 号
 - イ 事業所の事業内容 一般貨物自動車運送業
 - ウ 労働者数 6 名
- 3 新日本海トラック株式会社
 - ア 所在地 福井県あわら市自由ヶ丘 1 丁目 8 番 10 号
 - イ 事業所の事業内容 一般貨物自動車運送業
 - ウ 労働者数 約 60 名

第 2 取組内容

レンゴー株式会社金津工場は、段ボールの板紙原紙を製造し、ロール状の原紙を、中部、関西、中国地方に出荷しています。

レンゴー株式会社は、拠点とする倉庫を設け、工場から拠点倉庫までの一次輸送、拠点倉庫からユーザー企業までの二次輸送に分ける中継輸送を進めています。

レンゴーロジスティクス株式会社金津営業所（以下「元請運送業者」という。）は、荷主企業の物流業務を請け負う事業者で、製品の出荷をコントロールしています。

新日本海トラック株式会社（以下「下請運送事業者」という。）は、一般貨物自動車運送業を営む事業者で、トラック運転者を雇用する実運送事業者です。

レンゴー株式会社金津工場（以下「荷主企業」という。）では、物流の効率化を推進する中で、実運送事業者のトラック運転者の労働時間の削減に配慮した各種の取組が実施されています。

それぞれの取組の概要は次のとおりです。

1 中継輸送への取り組み

(1) 中継輸送による工場の生産量の平準化

レンゴー（株）では、物流のための拠点倉庫を設け、工場から拠点倉庫までの一次輸送、拠点倉庫からユーザー企業までの二次輸送に分ける中継輸送を実施しています。

これにより、在庫を客先（ユーザー）の近くで保管し、受注の増減に対して工場生産量の平準化を図っています。

(2) トラック運転手の負担軽減と輸送の合理化

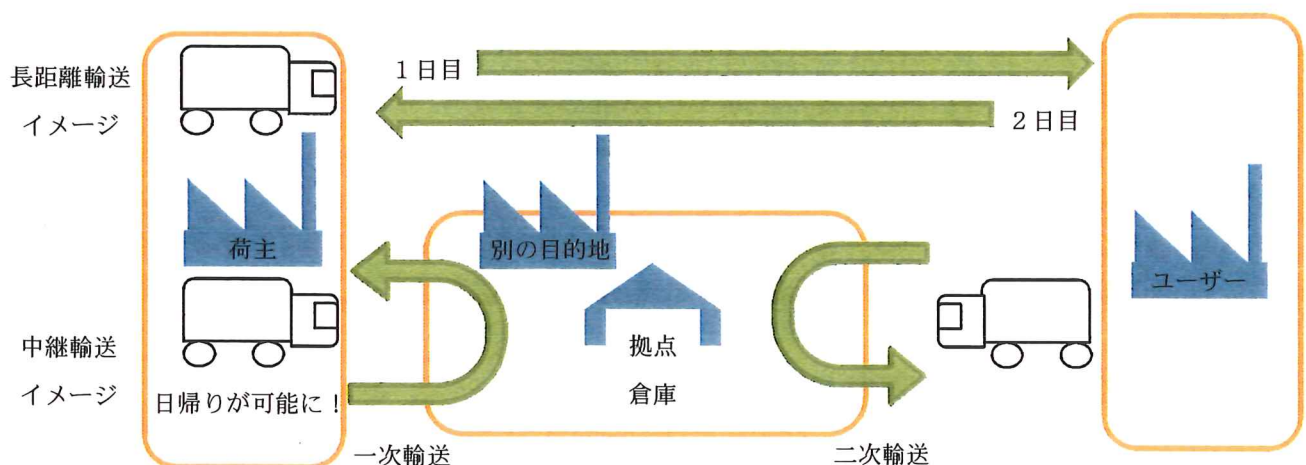
拠点倉庫は荷主企業から 180 km圏内に置かれています。

一次輸送を担う下請運送事業者では、トラック運転手の運転時間の短縮が図られ、自宅で過ごす休息が確保しやすくなっています。また、在庫を拠点倉庫に置くことで納品時刻の指定のない、余裕を持った運行が可能となっています。

さらに、輸送距離が短くなった分、拠点倉庫の近隣に別の目的地を設定することができ、1回の運行で複数の荷主の荷を輸送することができるようになっています。

(3) 指定時刻での確実な納品

二次輸送は、拠点倉庫の地元の運送業者が担っています。運行距離が近くなる分、指定時刻での確実な納品が可能となっています。



2 連絡調整によるトラック運転者の手待ち時間の短縮

(1) 荷主と運送事業者間の連絡体制の確立

荷主企業と各運送業者は、担当部署を設け、業務システムを共有し、日々、連絡調整を行い、2か月毎の連絡会において協議を行っています。

(2) 情報の共有による荷と輸送のマッチング強化

荷の数量や積み方、納品時刻やトラックの到着時刻等を、日々打ち合わせ、複数の目的地を組み合わせるなどして、荷とトラック輸送をマッチングさせています。

(3) コンプライアンスの重視と注文内容の弾力的な変更

コンプライアンス遵守の観点から、車両能力に応じた荷の重量や、トラック運転手の拘束時間の限度以内での荷の発着時刻を調整しています。

(4) 早めの注文によるマッチング機能強化と作業開始時刻の問い合わせ

荷とトラック輸送のマッチング強化のため、荷主企業は、できる限り早めの注文に努めています。

下請運送事業者は、荷下ろし時刻を問い合わせ、長引く場合には、不要な構内での待機時間の削減を図っています。

■トラック運転者の労働時間等のルールの概要【参考】

●拘束時間と休息時間の考え方

		勤務日（非休日）		休日	
終業	始業			終業	始業
	休息期間	拘束時間		休息期間	休息期間 8 時間 + 24 時間 = 32 時間

労働時間	休憩	労働時間	※休憩時間には仮眠時間を含む。
------	----	------	-----------------

作業時間	手待ち	作業時間	手待ち	※作業時間（運転・整備・荷扱い） ※手待ち時間（荷待ち等）
------	-----	------	-----	----------------------------------

●改善基準告示の概要

1 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） ・ 15 時間超えは 1 週間 2 回以内 ・ 1 か月 原則 293 時間以内	2 休息時間（勤務と勤務の間の自由な時間） ・ 原則、継続 8 時間以上 3 連続運転時間 ・ 4 時間以内
--	---

3 工場における積み込み・積み出し時間の短縮

(1) 構内の車両移動時間の短縮

積み込み場所へタイムリーな入場が可能となるよう、構内の駐車場や運転手の待機場所を提供しています。



トラック用の広い駐車場

(2) 必要な場所と人員の確保による作業時間の短縮

荷主企業は、積み込み場所（バース）を増設し、トラックの受入台数を増強するとともに、荷主企業所属のリフトマンを増員しています。また、車両が一方通行となるように積み込み導線を確保しています。

(3) 設備の安全化による作業効率の向上

荷主企業は、運送事業者の使用するトラック専用の昇降台（稼働式タラップ）を備え、また、建屋天井には平ボディ車の荷台における墜落用安全带取り付け設備を設け、安全な作業環境を提供しています。

運送事業者は、トラックの荷台にレールと手押し車（器具）を導入し、作業を効率化し、重量物取扱いにおける身体への負担を軽減しています。

安全带取り付け設備



運送事業者の労働者が使用するために用意された資機材

荷台での重量物取扱い

第3 生産性の向上と長時間労働の削減等

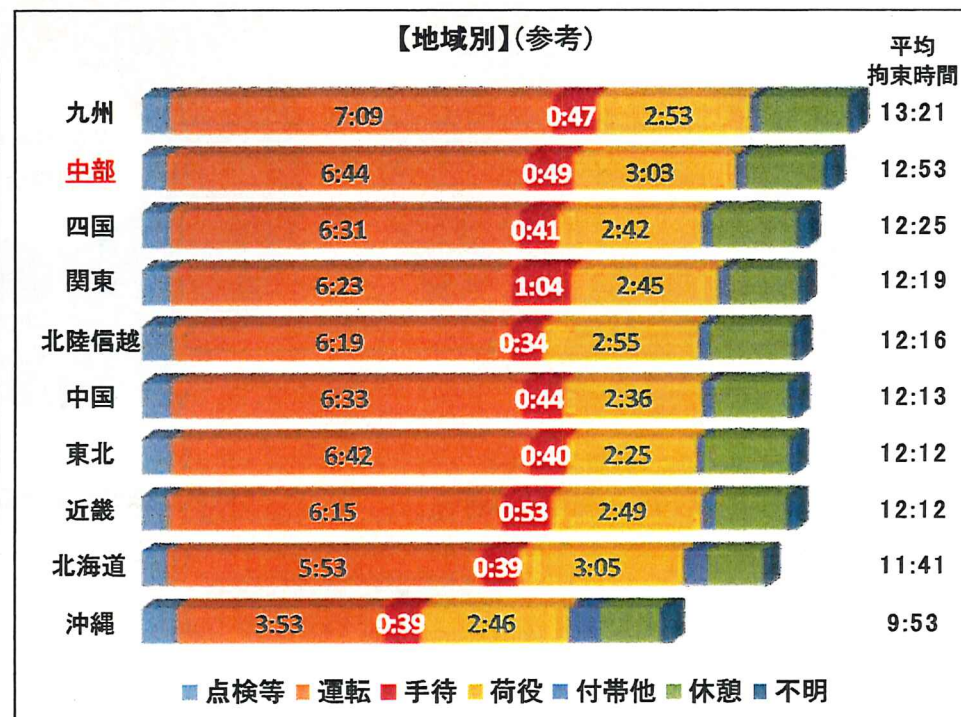
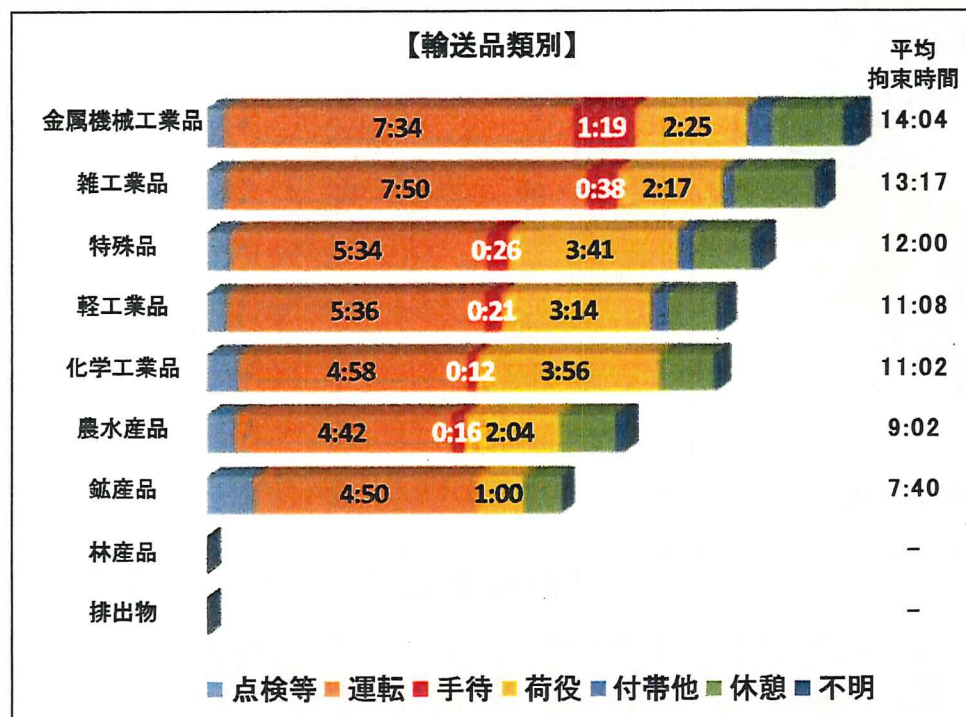
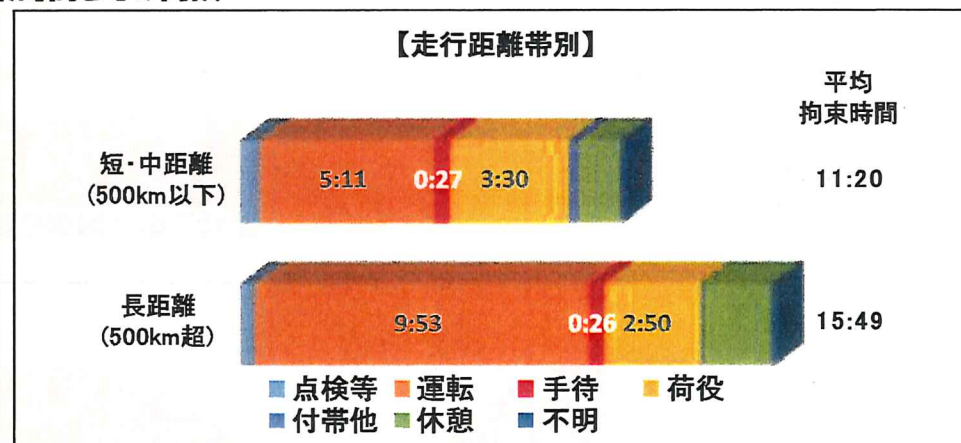
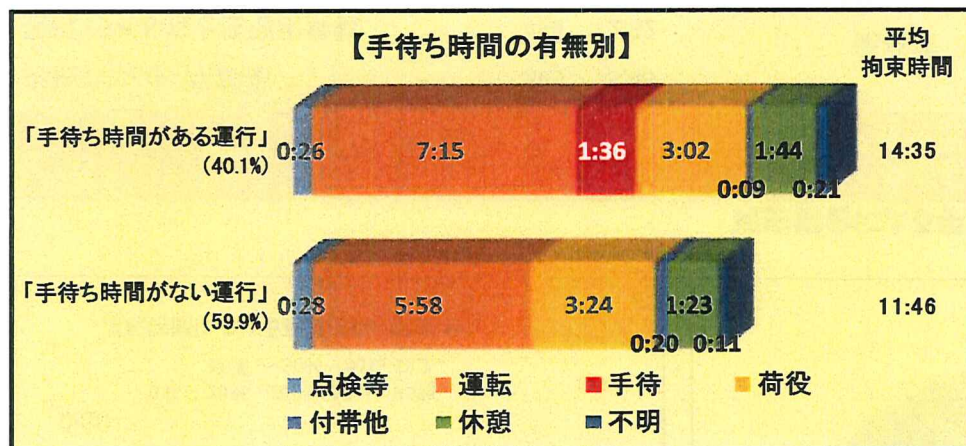
以上の取組により、トラック運転者の1日当たりの労働時間が減少しています。

また、トラック運転手が自宅で過ごすことができる機会が多くなっています。

さらに、総労働時間当たりの運行収入、走行距離当たりの運行収入が改善しています。

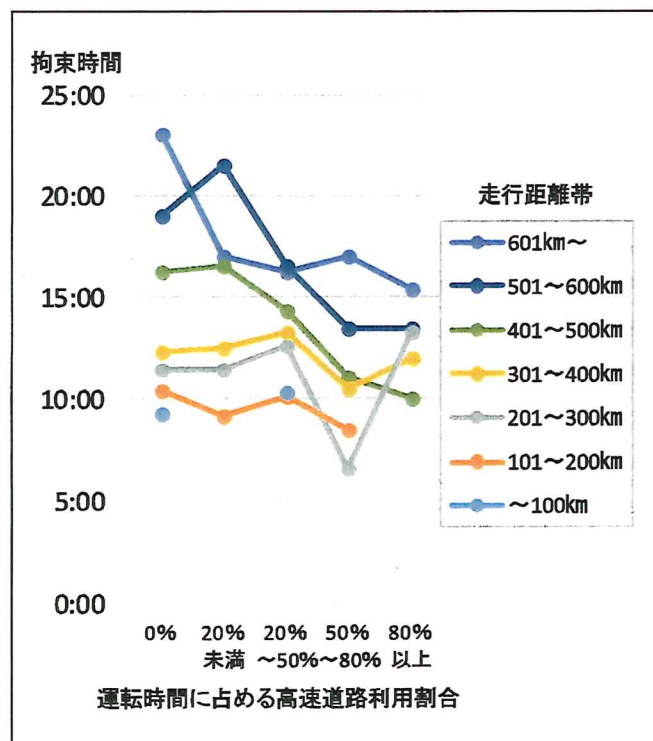
3. ドライバーの拘束時間の概要

1 運行当りの拘束時間とその内訳



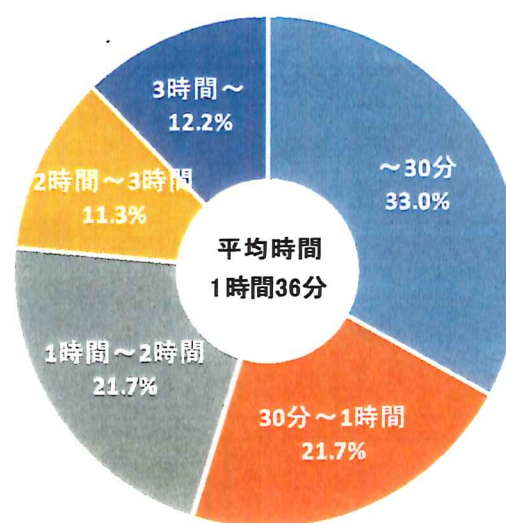
4. ドライバーの拘束時間等の分析②

高速道路の利用割合と拘束時間の関係

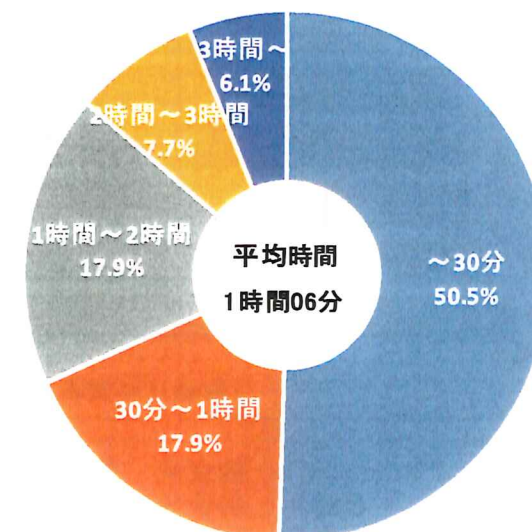


手待ち時間の発生状況

1 運行あたりの手待ち時間の分布



手待ち1回あたりの待ち時間の分布 (荷役作業前に待った時間)



荷主都合による手待ち時間の発生状況

荷主都合による手待ち時間の長い 上位5品目 (延べ発生回数:210回)	発生 回数	平均 時間
機械ユニット・半製品	3回	3:43
壁紙・タイルなど住宅用資材	4回	2:32
衣服・布団などの繊維製品	3回	2:26
精密機械・生産用機械・業務用機械	4回	2:20
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	33回	1:57

発着荷主別 (延べ発生回数:215回)	平均 時間
発荷主 (43.3%)	1:17
着荷主 (56.7%)	0:58

時間指定の有無別 (延べ発生回数:219回)	平均 時間
時間指定あり (44.3%)	1:06
午前・午後の指定あり (16.0%)	1:09
時間指定なし (39.7%)	1:03

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善福井県地方協議会」 におけるパイロット事業報告書(概要版)

第1回検討会

- 目的と方針の共有
- 実態の確認

8月4日

第2回検討会

- 課題と改善策
- 実証実験プランの検討

10月5日

第3回検討会

- 結果の分析
- まとめ

●月●日

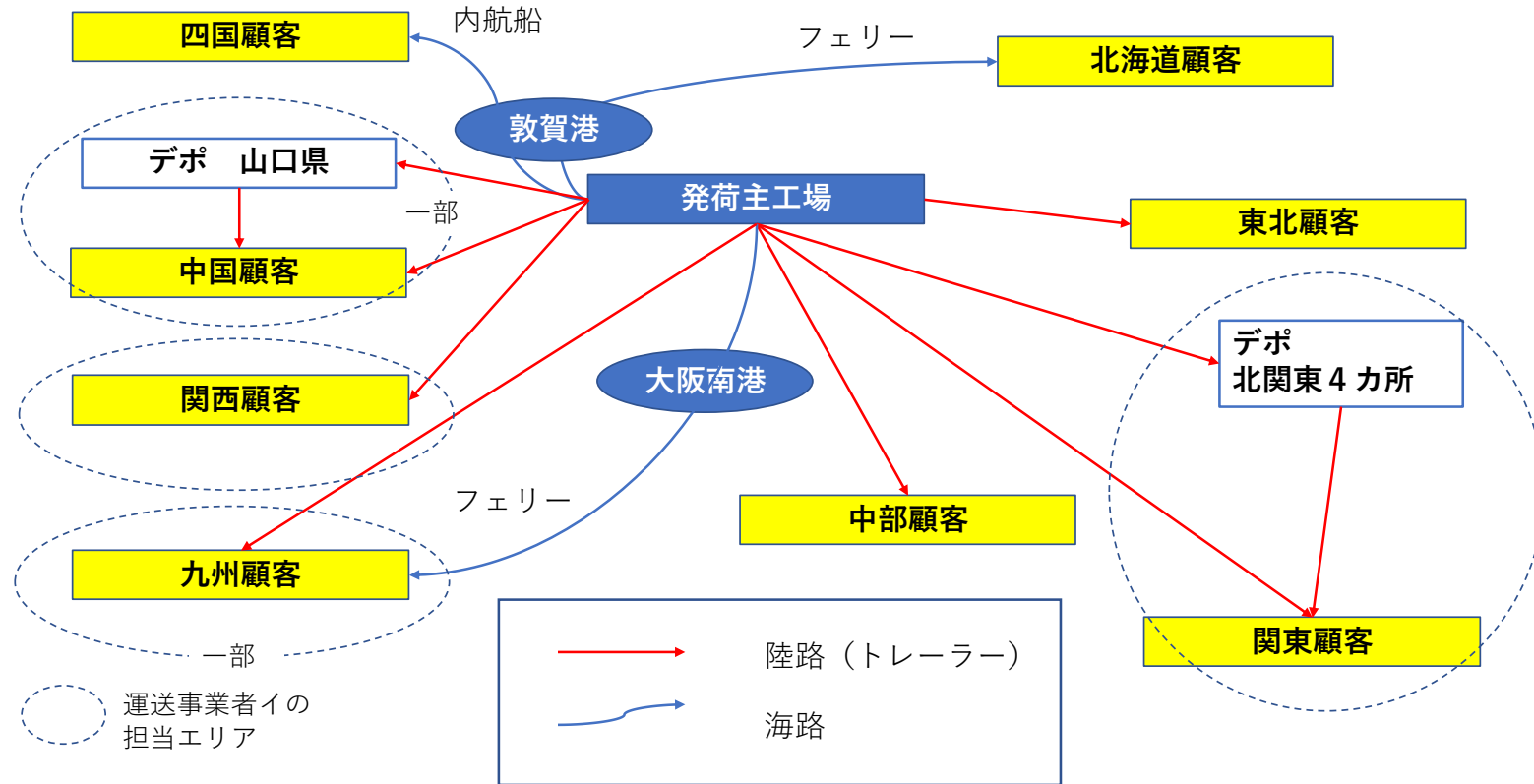
(株)運輸・物流研究室

1. 対象集団の概要

	発荷主	元請運送事業者	実運送事業者
企業名	発荷主A	運送事業者ア	運送事業者イ
事業所所在地	福井県	福井県	福井県
業種	金属製品製造業	事業所: 利用運送事業 会社: 一般貨物自動車運送事業	一般貨物自動車運送事業
規模	大企業	中小企業	中小企業

2. パイロット事業の対象拠点と物流実態

(1) 物流拠点と輸送フロー



- 北海道は敦賀港経由でフェリーにて輸送される。
- 関東向けは、顧客の近接地にデポを置き、福井からは拠点間輸送となるが、在庫がないと直送している。
- 四国向けの主力は大型製品であり、陸路では運べないため、専用の埠頭から内航船で運ばれている。
- 九州向けは基本的には大阪南港からフェリーを利用しているが、納期が間に合わないと、翌日到着のために陸路で輸送されることがある。
- その他は当該工場から直接トレーラー又は大型トラックに積み込まれて、得意先に直送される。
- 在庫量の多いものについては外部に2カ所倉庫を借りており、そこへ横持ちされてから出荷されることもある。
- なお、対象集団の輸送事業者の主力となる輸送エリアは、北関東、大阪、中国と九州の一部である。

2. パイロット事業の対象拠点と物流実態

(2) 荷主企業と運送事業者の取引実態

■輸送戦力

①構成員事業者への委託状況

- 元請事業者Aが発荷主Aの全ての運送を受託しており、下請である実運送事業者は主な会社で3社。構成員である実運送事業者イへは、3分の1(20台/日)を依頼している。
- 実運送事業者イはその内10台程度を自社で供給し、残りは協力会社を使用している。

②輸送分野

- 貸切の長距離輸送。

③使用車両

- ほとんどがトレーラー。トレーラーの入らない顧客先へは大型車を利用。

■物流条件

①積込作業

- 工場で生産されたものは、出荷場所のバックヤードに搬送され梱包される。
- 車輛が出荷場所に入構して来ると、梱包を委託されている作業会社の作業員が天井クレーンで吊り上げ、荷台に搬送する。
- 運送事業者の運転手は荷台に載せられた製品をワイヤー等で保定する。
- 所要時間は30分程度である。

②輸送条件

- 車上受け・車上渡し

③納入時刻等の着荷主の条件

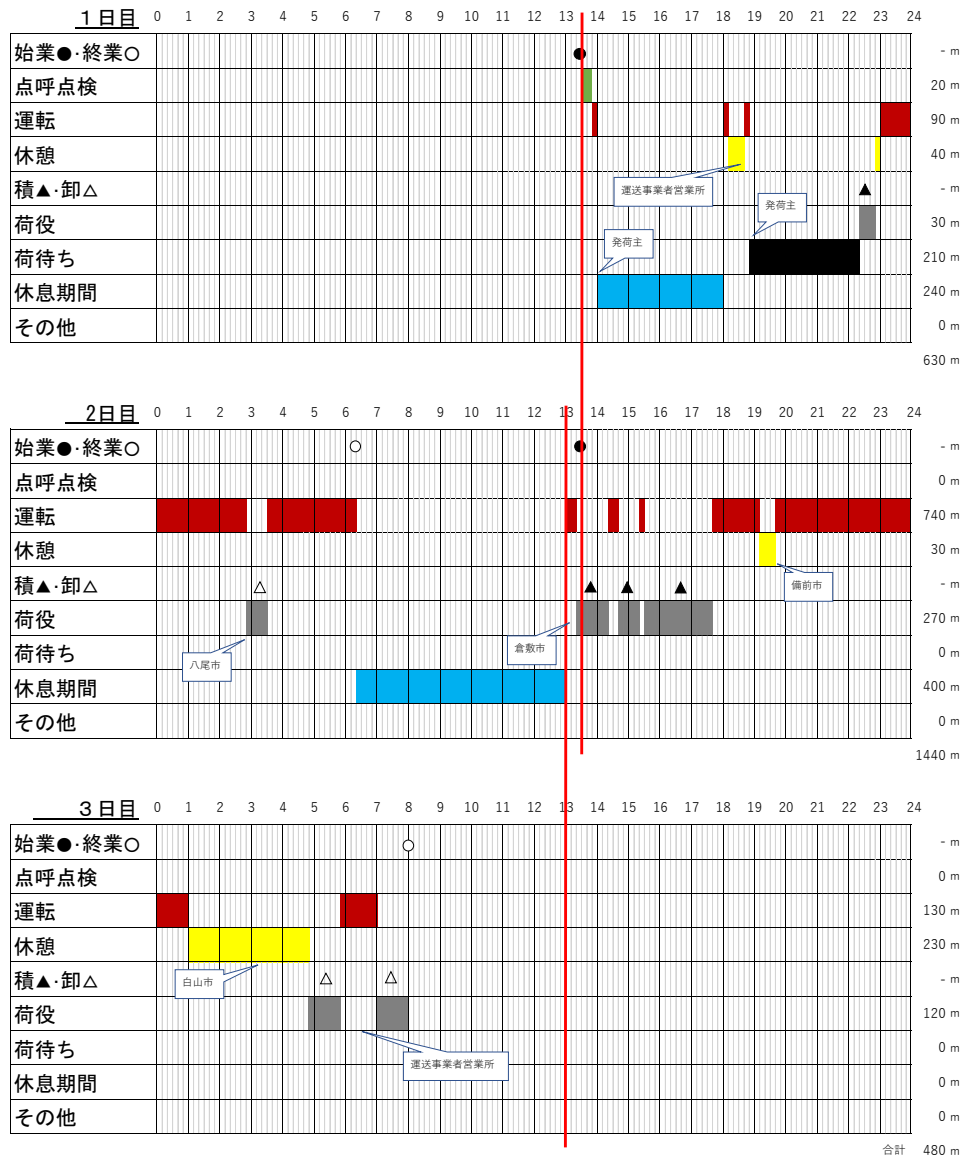
- 着荷主の多くで朝8時に納品という指定がある。
- そのような着荷主に対応するためにデポを使用しているが、デポに在庫がないと直送になるため、運行が厳しいものになる。

④運賃体系

- 貸切距離制(一部トン建て)。

3. 運転者の労働実態

■福井～八尾～倉敷～白山の運行チャート①

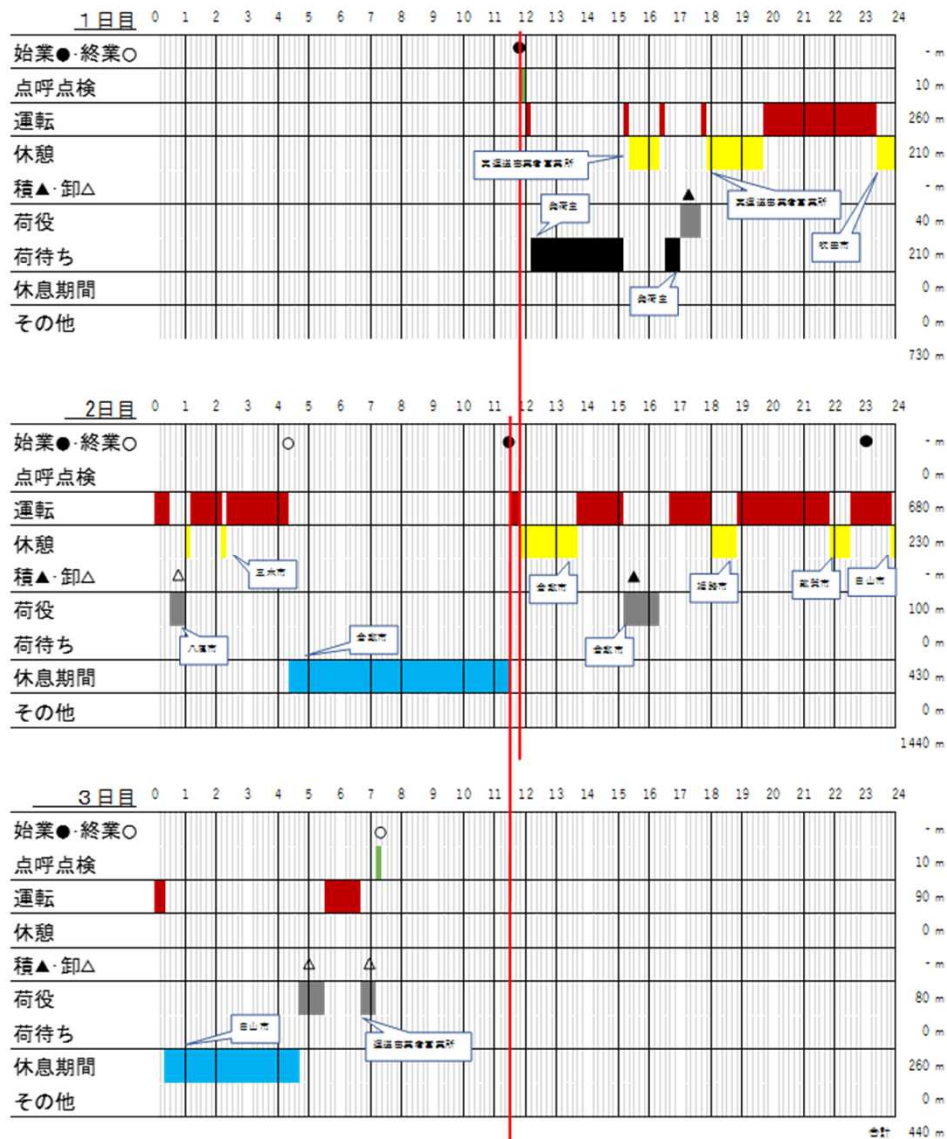


運行①の運行実態と業務内容

- 運転手は13時半に車庫を出発し、発荷主工場に到着したが、積む順番が遅いことが分かり、敷地内で休息期間を4時間取った。
- その後、一旦会社に戻り、休憩の後、18時50分に発荷主工場に再度入場したが、荷ができておらず、22時20分まで待機した。
- その後、大阪府八尾市の荷下ろし先に向かい、帰り荷を倉敷市で積んで返路についた。

3. 運転者の労働実態

■福井～八尾～倉敷～白山の運行チャート②



運行②の運行実態と業務内容

- 運転手は11時50分に出発し、発荷主工場に到着したが、荷ができておらず待機し、一旦車庫に戻って後、16時30分に再度入場
- 17時より積込みを行い、車庫に戻って休憩し、19時40分に出発している。
- その後、大阪府八尾市の荷下ろし先に向かい、帰り荷を倉敷市で積んで返路についた

3. 運転者の労働実態

■労働時間と拘束時間

【運行①】

- 1日目は拘束時間が原則時間(13時間)を超過している。
- 1日目の休息は分割の取得であるが、前半は業務開始直後に取得しており、実際には荷待ち時間とも考えられる。
- 2日目は3時間50分の長い休憩はあるが、4時間以上の休息がないため、拘束時間は19時間と最大時間を超過している。
- 運転時間は1日当たりでは問題ないが、2日目に5時間20分の連続運転がある。到着地に早く着いて休みたいと考えたと思われるが、運転手への指導が必要である。

【運行②】

- 拘束時間については、1日目が最大時間(16時間)を超過している。
- 2日目は分割休息となり、業務の途中では4時間20分しか休息が取れていない。3日目7時20分以降を休息期間(4時間10分)と見なした場合でも、10時間の休息期間が取れていないことから、休息期間の要件を満たしていないことになる。(表では、時間を明確にするため、合計の休息期間を記している。)
- 運転時間は連続運転時間及び1日当たりの時間ともに告示未遵守はない。

拘束時間と運転時間

		運行①		運行②	
		1日目	2日目	1日目	2日目
始業時刻		13:30	13:00	11:50	11:30
運転時間		7:30	8:50	8:10	9:20
休憩時間		0:40	4:20	3:50	3:30
荷役時間		1:20	5:50	1:10	2:30
荷待ち時間		3:30	0:00	3:30	0:00
点呼点検		0:20	0:00	0:10	0:10
拘束時間		13:20	19:00	16:50	15:30
休息期間		10:40	5:00	7:10	8:30
合計		24:00	24:00	24:00	24:00

4. 問題点とその要因

(1) 物流の効率性からの視点

①問題点

- 工場内の在庫水準が0.5日分程度であり、受注の半数が受注生産であるため、当日積込み貨物の積込み時間が確定できず、手待ちが発生する。

②要因

- 梱包作業場・積込作業場が狭く、十分な仮置きスペースがないため、作り置きが困難である。
- 敷地内に保管エリアを増設できず、近隣に二カ所賃貸倉庫を借りているもののスペースが不足している。

(2) 労働時間短縮と告示遵守からの視点

①問題点

- 拘束時間が最大時間を超過している。

②要因

- 手待ちが発生している。
- 顧客の納入時刻が出荷翌日の8:00という条件が大半で、夕刻出発後、途中に休息期間が充分に取れない。

5. 改善策の分野と概要

(1)これまでの改善への取り組み

- 元請運送事業者において、積込の進捗確認ができるシステムを導入し、実運送事業者に使用させることで、積込時間を推定できるようにし、休憩時間に充てられるようにした。
- 運送事業者から地域別リードタイム表を元請け事業者に提示し、物理的に無理な運行となる場合には、発荷主の営業部門に連絡し、リスケジュールできるようにしている。

(2)現状の問題点に対する改善案

- 生産中の製品に引き当てが当たる比率を引き下げ、生産待ちによる手待ちの発生を抑制する。
- 梱包作業場・積込み作業場のスペースを広げて、積込作業に余裕を持たせる。
- デポ行きの輸送については、近隣倉庫に横持ちをかけ、そこから出荷する方法が考えられる。その場合、在庫量を増加させる必要あり。
- 近隣の外部倉庫の増床を行う。

6. 実証実験の実施

①対象分野

- 外部倉庫とITの活用により、手待ち時間及び休憩時間を削減する

②実験期間

ビフォア : 平成29年〇月〇日～〇月〇日
アフター : 平成29年〇月〇日～〇月〇日

③改善策の概要

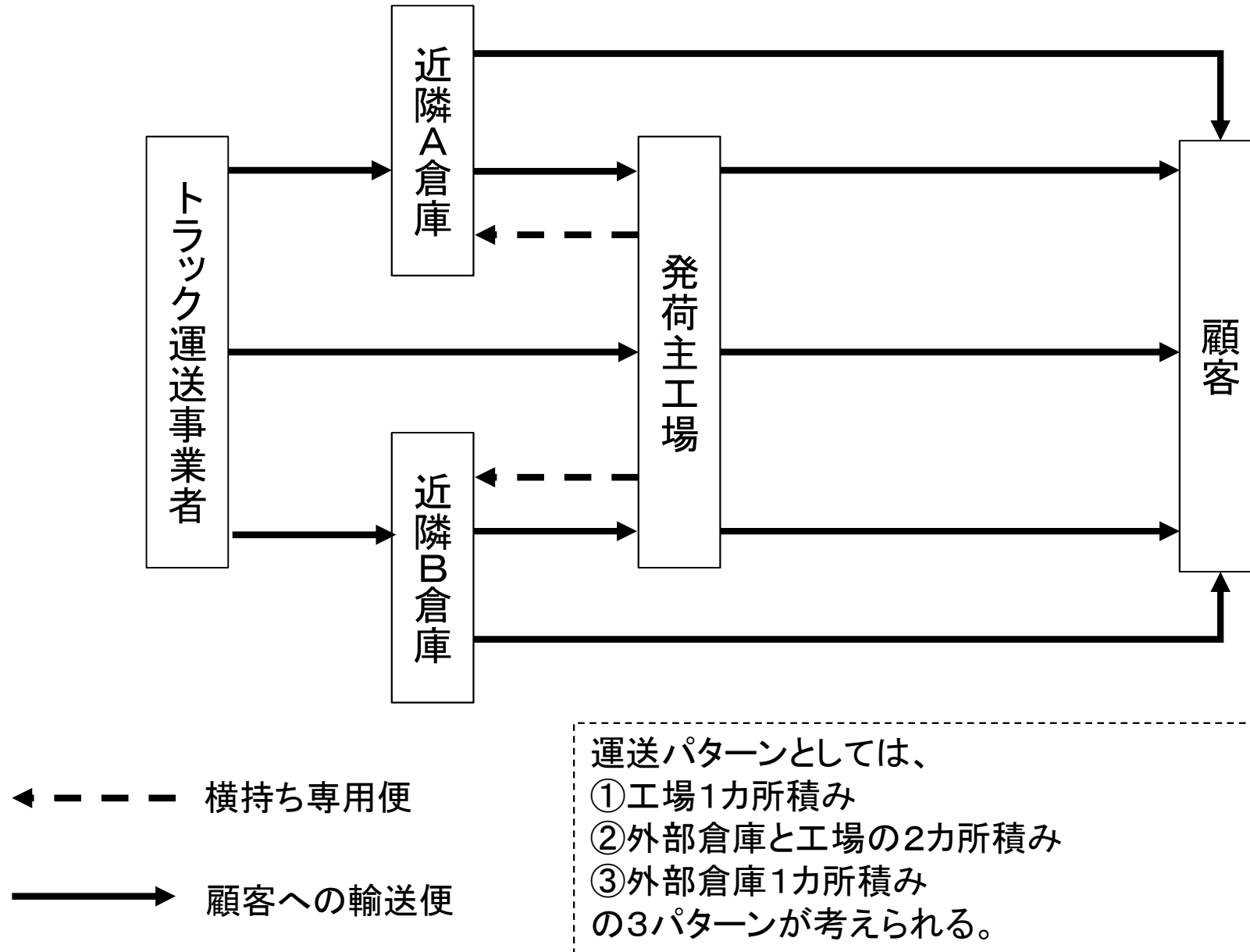
- 外部倉庫を増床して作り置き製品を保管することで、生産中製品への引き当てを減らす。
- 「入退場と進捗管理システム」を活用して、タイムリーに工場へ入構させる。
- 運転手の出勤時間を集荷時間に合わせて遅らせ、拘束時間を縮小する。

④実験方法

- 従来より外部倉庫として使用していた2カ所の倉庫の製品在庫スペースを増床し、作り置きが可能な製品の在庫場所として活用する。
- 完成済み製品の比率を上げることで、生産待ちの手待ち時間を削減する。
- 既に導入済みの進捗管理システムを活用する。運送事業者事務所の端末で、進捗状況をチェックし、集荷可能な製品を担当する車両を優先してタイムリーに入構させ、入構後すぐに積込みに入られるようにする。
- 前日に行先が判明しているため、到着時刻から逆算して比較的近い関西方面等へ運行する運転手は遅めに出勤させ、無駄な休憩時間等を発生させないようにする。
- 任意の1週間の車両の入構時間と出発時間を記録し、昨年同月の任意の1週間と比較することで効果を測定する。
- 必要機材の有無
 - ・ 横持ち車両・・・外部倉庫への作り置き製品の移送に使用。

6. 実証実験の実施

■ 外部倉庫を活用した運行フロー



入退場と進捗管理の全体像

タッチ画面だけの操作なので、誰でも操作できるね！

受付に設置



入退場管理

出荷日2016/12/12

業者A
車番0350
乗務員川端／白崎流通
連絡先090-2127-5993

追番002
行き先名古屋
品名ソシ ヨウ
備考積込可

確定

追番を指定し直す

入場

退場

123

456

789

01字取消

連絡先を数字キーで入力または変更して、[入場]ボタンを押してください。

終了

画面はパソコンでデザインされているので、認識性が格段にUPしています。

入退場時刻の即時反映

ACOS



入場時に追番を入力して、「入場」ボタンを押すだけ。
退場時に追番を入力して、「退場」ボタンを押すだけ。

この手法を利用して社員の出退勤を管理すれば、現在の出勤簿への手入力が必要なくなり、給与システムへ出退勤情報が反映できます。



10秒ごとにACOSデータを取得して、画面に最新情報を表示します。
大画面モニタに表示し、情報共有もできます。（空港の出発ロビーのイメージ）
製品化が完了し、梱包データを受け取った時点で、チャイムが鳴ります。

全体進捗一覧

出荷日: 12月12日 照会

(10件ごとに自動更新されます)
台数: 61

追番	入場時刻	退場時刻	積込時刻	梱	積	送	指示
1	10:53	10:53					19627
2			10:27				19699
3			09:37				19700
5	11:42	11:43					19702
6							19703
7	14:47	14:47					19704
8							19705
9							19706
10	12:07	12:08					19707
11	14:46						19708
12							19709
13							19710
18	14:53						19715
19							19716
20							19717
21							19718
22							19719
23							19720
24							19721
25							19722
26							19723
27							19724
28							19725
29							19726
32			11:03				19731
33							19732
34			11:22				19733
35							19734
36			10:48				19735
41							19740

追番	入場時刻	退場時刻	積込時刻	梱	積	送	指示
43							19742
44							19743
45							19745
46							19746
47							19747
48							19748
49							19749
51							19753
52							19754
53							19755
54							19823
55	14:57	14:57					19757
56			11:04				19758
57							19759
58							19760
63							19765
64							19766
65							19767
66			10:54				19768
67							19769
68	10:56						19770
69			10:53				19771
70							19772
71			11:21				19773
72							19789
74			09:54				19791
75							19792
76							19793
77							19794
78							19795

追番	入場時刻	退場時刻	積込時刻	梱	積	送	指示
79			11:35				19796

13時23分19秒 現在

追番	入場時刻	退場時刻	積込時刻	梱	積	送	指示
Y 711	TOKYO	12:50	12:51				JAL-A
L 521	TOKYO	13:05	12:59				ANA
A 4814	HAKODATE	13:25	13:39				ANA
O 93	TOKYO						Code Sh
A 4793							
A 289	FUKUOKA	13:25	13:31				ANA
A 4866	MEMANBETSU	13:25	13:08				ANA
A 63	TOKYO	13:35	13:33				ANA
AR 9239							Code Sh
A 707	NAGOYA(CHUBU)	13:35	13:37				ANA
LH 7214							Code Sh
AL 523	TOKYO	13:40	13:36				JAL-A

pixta.jp - 2358944

Webの技術を使用して表示するので、ネットワークに繋がっているパソコンであれば表示可能。（同じ拠点内のみ）

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) 労働時間を取りまく現状
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

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 ・予冷库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 2

運送事業者施設への作業集約で積込時間を短縮

福井県

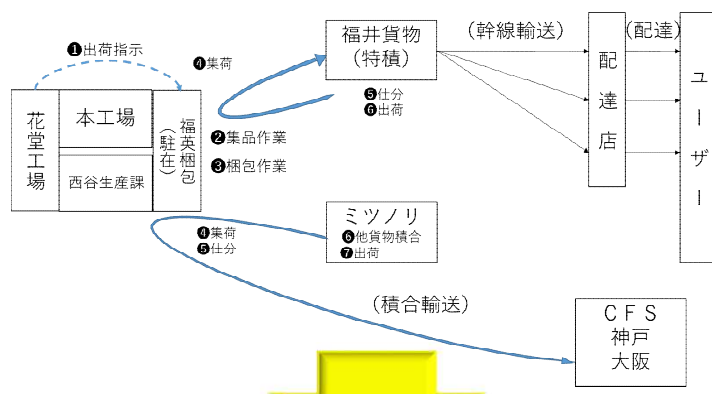
1. 実施者の概要

- 荷主企業 : サカイオーベックス株式会社
福井県に本社を置く染色加工業で、日本全国及び海外に染色された主としてアパレル用反物を出荷している
- 運送事業者A: 福井貨物自動車株式会社
福井県に本社を置く。特別積合せ業者で、本件では国内配送を担当
- 運送事業者B: 株式会社ミツノリ
福井県に本社を置く。倉庫と運送が主体業務で、本件では輸出貨物の輸送を担当
- 荷種 : 繊維製品(反物)

2. 事業概要

- ・ 工場内の輸出梱包作業場が狭隘で、非効率な作業が行われていたため、輸出貨物の輸送を担当するミツノリの拠点に梱包作業場所を設け、梱包作業から積込みまでを一連の流れで実施

Before

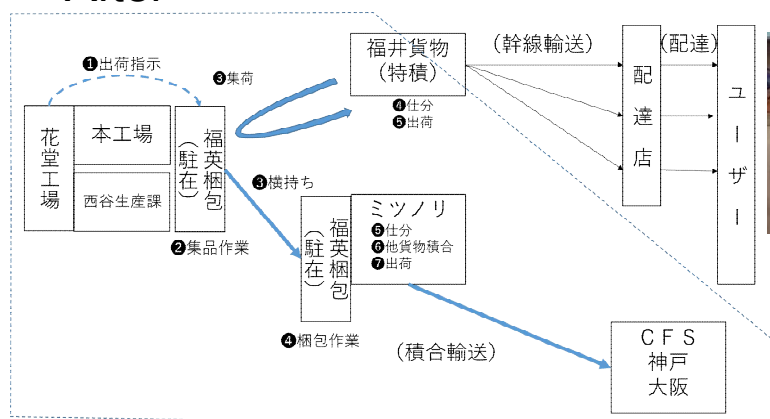


狭隘な作業スペース



梱包後に縦積みされたダンボール
この後、パレットに積み替える

After



運転手が梱包工程から共同で作業

- ・ パレットへの積み替え工程が不要に
- ・ 積込に要する時間が約1時間短縮
- ・ 出発時間も早まる

3. 課題

- ・ 狭隘な場所で作業が行われていたため、梱包作業が非効率で、積込に2時間から4時間、最大で9時間かかることがあった
- ・ 出発時間が遅れるため、下ろし先(休息期間を取得する場所)への到着が遅くなり、十分な休息期間を取得できず、拘束時間が長くなる

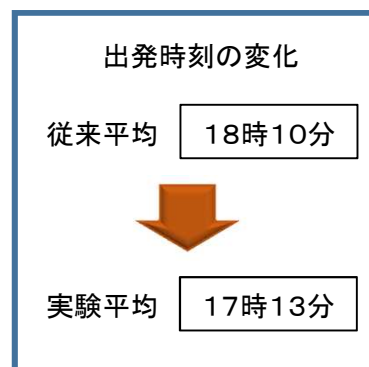
4. 事業内容

- ・ 輸出に係る外貨貨物について、梱包作業を効率化する実験を行った
- ・ 具体的には、輸出梱包工程を、荷主工場内ではなく、輸送業者であるミツノリの拠点で行う。広いスペースを確保し、梱包工程から仕分け、積込みに至るまでの工程を合理化する。これにより、車両の出発時間を早める
- ・ 実験を行うにあたっては、サカイオーベックス花堂工場に設置している梱包用機材(バンド掛け機)をミツノリの拠点に移動。梱包事業者はミツノリの拠点に移動し、梱包作業を行った

5. 結果

- ・ 積込み開始時刻はほぼ従来通りであるが、積込み完了時刻は57分前倒しとなった
- ・ パレットへの積み替え等の工程がなくなったことにより、積込みに必要な時間も約1時間短縮できた
- ・ これにより休息期間を取得しやすくなる

運行日	従来4日間平均 (Before)	実験期間中 5日間平均 (After)	効果
貨物積込開始時刻	13:53	14:02	0:09
貨物積込完了時刻	18:10	17:13	△0:57
積込所要時間	4:17	3:11	△1:06
実質積込所要時間	2:19	1:22	△0:57



注：実質積込所要時間は、当該作業が他業務と並行して行われているため、対象業務に係わる作業時間のみを抽出したものである

6. 荷主企業のメリット

- ・ 梱包作業場を外部に移動することで、国内出荷貨物や、倉庫前にシート掛けされて置かれていた入庫待ち貨物の置き場が確保できた

7. 結果に結びついたポイント

①成功のポイント

- ・ 荷主と運送事業者、梱包業者が課題を共有し、数度にわたる打ち合わせを綿密に行ったこと。梱包から積込に至る工程を梱包業者と運送事業者が共同で作業することで連続性を構築でき、ムダな工程を無くすことができた

②課題

- ・ ダンボールのデリバリーにおける無駄の排除。ダンボールは出荷当日の朝から組んだ状態で配送されるために、2tロングの配達車両に当日分が全て乗り切らず、何回にも分けて配達されていた
- ・ 量が多い場合にはダンボールの配達がボトルネックになるため、今後検討が求められる