

第18回 岐阜県トラック輸送における取引環境・ 労働時間改善地方協議会

日 時：令和5年9月22日（金）14時00分～15時30分
場 所：一般社団法人岐阜県トラック協会 会議室
岐阜市日置江2648番地の2（岐阜県自動車会館3階）

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨 拶（岐阜労働局労働基準部長）

3. 議 題

（1）2024年問題への対応状況について【資料1】

（2）トラック運転者の働き方改革に向けた厚生労働省の取組【資料2】

（3）令和5年度の協議会における取組について【資料3】

4. 挨 拶（中部運輸局自動車交通部次長）

5. 閉 会

【配布資料】

- ・議事次第
- ・岐阜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
- ・第18回 岐阜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
- ・第18回 岐阜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
- ・資料1：2024年問題への対応状況について（中部運輸局）
- ・資料2：トラック運転者の働き方改革に向けた厚生労働省の取組（岐阜労働局）
- ・資料3：令和5年度の協議会における取組について（岐阜運輸支局）

岐阜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)

| | |
|--------|-----------------------------|
| 土井 義夫 | 朝日大学大学院経営学研究科 教授 |
| 森 健二 | 岐阜県商工会議所連合会 専務理事 |
| 安藤 正弘 | 一般社団法人岐阜県経営者協会 専務理事 |
| 高橋 義信 | 一般社団法人岐阜県経済同友会 専務理事 |
| 上口 隆一 | 株式会社バローホールディングス 流通技術本部 物流部長 |
| 会津 彰太 | カヤバ株式会社 生産管理部 部長 |
| 野崎 剛 | カヤバ株式会社 生産企画部 部長 |
| 内木 年人 | 日本労働組合総連合会岐阜県連合会 副会長 |
| 高橋 英彦 | 全日本運輸産業労働組合岐阜県連合会 執行委員長 |
| 田口 利寿 | 一般社団法人岐阜県トラック協会 副会長 |
| | 西濃運輸株式会社 相談役 |
| 広瀬 真人 | 中部急送株式会社 取締役会長 |
| 清水 豊太郎 | 清水産業有限会社 代表取締役会長 |
| 中嶋 孝典 | 有限会社岐阜通運 代表取締役 |
| 千葉 登志雄 | 岐阜労働局長 |
| 金子 正志 | 中部運輸局長 |
| 田中 秀一 | 岐阜運輸支局長 |

オブザーバー

| | |
|-------|---------------------------|
| 本多 展浩 | 中部経済産業局 産業部 流通・サービス産業課 課長 |
| 上原 教克 | 東海農政局 経営・事業支援部 食品企業課 課長 |

第18回 岐阜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)

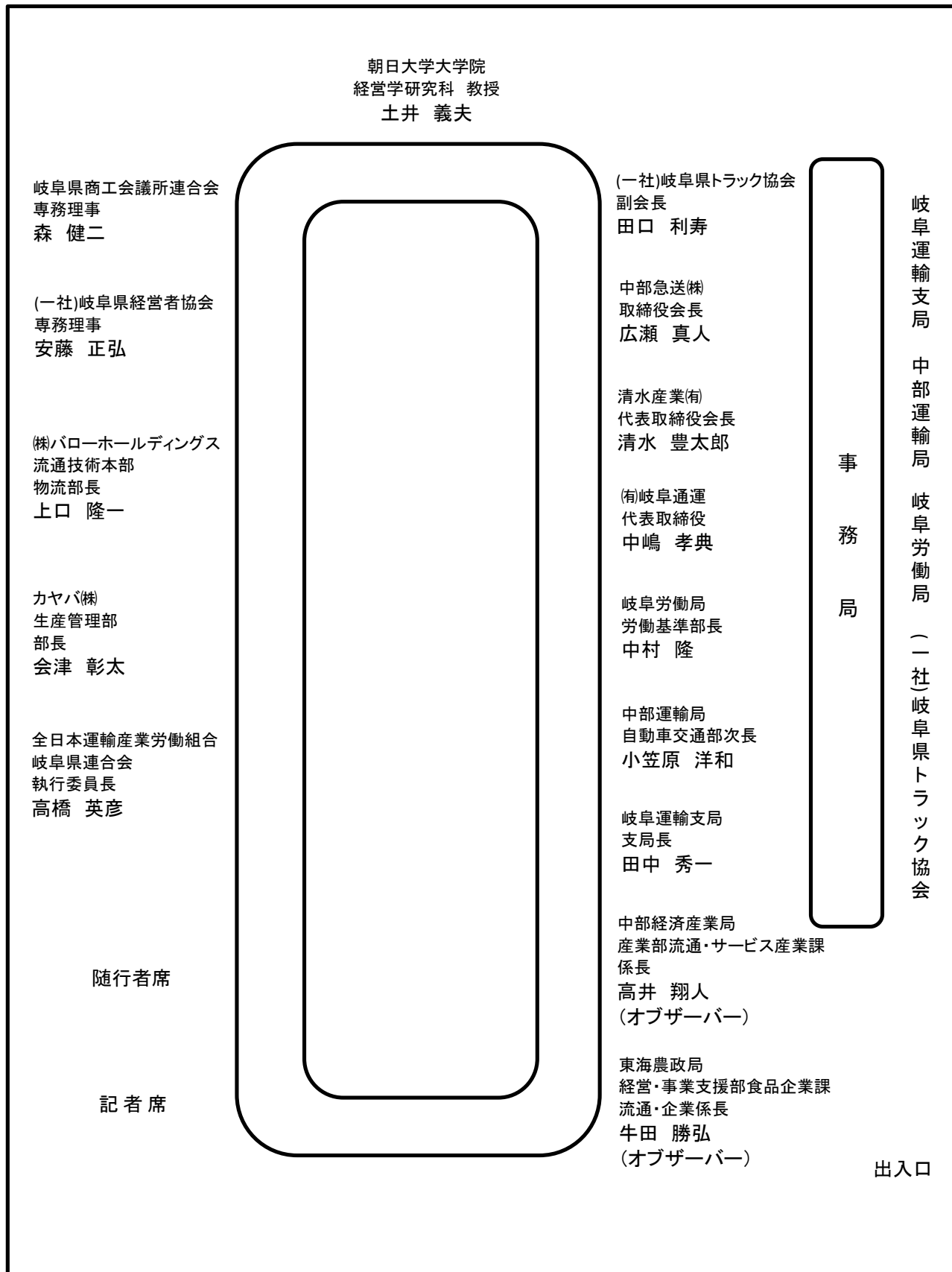
| | 組織名 | 役職 | 委員名 | | 代理出席者 役職 | 出席者名 | 随行者名 |
|----|-----------------------------|----------------|--------|------|--------------|--------|----------------------------------|
| 1 | 朝日大学大学院 | 経営学研究科 教授 | 土井 義夫 | | | | |
| 2 | 岐阜県商工会議所連合会 | 専務理事 | 森 健二 | | | | |
| 3 | 一般社団法人岐阜県経営者協会 | 専務理事 | 安藤 正弘 | | | | |
| 4 | 一般社団法人岐阜県経済同友会 | 専務理事 | 高橋 義信 | 欠席 | | | |
| 5 | 株式会社パローホールディングス | 流通技術本部 物流部長 | 上口 隆一 | | | | |
| 6 | カヤバ株式会社 | 生産管理部 部長 | 会津 彰太 | | | | 渡邊 亘 |
| | | 生産企画部 部長 | 野崎 剛 | 欠席 | | | |
| 7 | 日本労働組合総連合会 岐阜県連合会 | 副会長 | 内木 年人 | 欠席 | | | |
| 8 | 全日本運輸産業労働組合 岐阜県連合会 | 執行委員長 | 高橋 英彦 | | | | |
| 9 | 一般社団法人岐阜県トラック協会 西濃運輸株式会社 | 副会長 相談役 | 田口 利寿 | | | | 臼井 靖彦 高橋 正樹 田中 義人 (事務局) |
| 10 | 中部急送株式会社 | 取締役会長 | 広瀬 真人 | | | | |
| 11 | 清水産業有限会社 | 代表取締役会長 | 清水 豊太郎 | | | | |
| 12 | 有限会社岐阜通運 | 代表取締役 | 中嶋 孝典 | | | | |
| 13 | 岐阜労働局 | 局長 | 千葉 登志雄 | 代理出席 | 労働基準部 部長 | 中村 隆 | 菅井 直哉 (事務局) |
| 14 | 中部運輸局 | 局長 | 金子 正志 | 代理出席 | 自動車交通部 次長 | 小笠原 洋和 | 五條 正浩 (事務局) |
| 15 | 岐阜運輸支局 | 支局長 | 田中 秀一 | | | | 山田 慎児 富田 康義 (事務局) |

オブザーバー

| | | | | | | |
|---------|-------------------------|-------|--|------|---------|-------|
| 中部経済産業局 | 産業部 流通・サービス産業課 課長 | 本多 展浩 | | 代理出席 | 係長 | 高井 翔人 |
| 東海農政局 | 経営・事業支援部 食品企業課 課長 | 上原 教克 | | 代理出席 | 流通・企業係長 | 牛田 勝弘 |

第18回 岐阜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

(一社)岐阜県トラック協会 会議室
(順不同・敬称略)



【資料1】

2024年問題への対応状況について

「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」について

- 荷主、事業者、一般消費者が一体となって我が国の物流を支える環境整備について、関係行政機関の緊密な連携の下、政府一体となって総合的な検討を行うため、**令和5年3月31日に「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」を設置。**
- 同年6月2日に第2回を実施し、商慣習の見直し、物流の効率化、荷主・消費者の行動変容について、抜本的・総合的な対策をまとめた**「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定。**



■ 総理指示（令和5年3月31日）

- 物流は国民生活や経済を支える社会インフラですが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題に直面しています。物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーに働き方改革の法律が適用されるまで、明日でちょうど1年となります。
- 一方、一人当たりの労働時間が短くなることから、何も対策を講じなければ物流が停滞しかねないという、いわゆる「2024年問題」に直面しております。
- これに対応するため、荷主・物流事業者間等の商慣行の見直しと、物流の標準化やDX・GX等による効率化の推進により、物流の生産性を向上するとともに、荷主企業や消費者の行動変容を促す仕組みの導入を進めるべく、抜本的・総合的な対応が必要です。
- このため、物流政策を担う国交省と、荷主を所管する経産省、農水省等の関係省庁で一層緊密に連携して、我が国の物流の革新に向け、政府一丸となって、スピード感を持って対策を講じていく必要があります。
- そこで、1年以内に具体的成果が得られるよう、対策の効果を定量化しつつ、6月上旬を目途に、緊急に取り組むべき抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として取りまとめてください。

<構成員>

議長 内閣官房長官
 副議長 農林水産大臣
 経済産業大臣
 国土交通大臣
 構成員 内閣府特命担当大臣
 （消費者及び食品安全担当）
 国家公安委員会委員長
 厚生労働大臣
 環境大臣

※上記のほか、公正取引委員会委員長の出席を求める。



「物流革新に向けた政策パッケージ」を決定（令和5年6月2日）

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。
- 何も対策を講じなければ、**2024年度には14%、2030年度には34%の輸送力不足**の可能性。
- **荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力**して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、**(1) 商慣行の見直し、(2) 物流の効率化、(3) 荷主・消費者の行動変容**について、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

➡ 中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化(※)**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策

(1) 商慣行の見直し

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入(※)
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格等**の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入(※)
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃收受・価格転嫁円滑化**等の取組み(※)
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

(2) 物流の効率化

- ① 即効性のある**設備投資**の促進（バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等）
- ② 「**物流GX**」の推進（鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等）
- ③ 「**物流DX**」の推進（自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、サイバースポーツ、フィジカルインターネット等）
- ④ 「**物流標準化**」の推進（パレットやコンテナの規格統一化等）
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**（中継輸送含む）に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック**速度規制（80km/h）**の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進(※)
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化(※)
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

(3) 荷主・消費者の行動変容

- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入(※)
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取組み
- ④ **再配達削減**に向けた取組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

2. 施策の効果（2024年度分）

| | （施策なし） | （施策あり） | （効果） |
|-------------|--------|---------------|---------------------|
| ・ 荷待ち・荷役の削減 | 3時間 | → 2時間 × 達成率3割 | : 4.5ポイント |
| ・ 積載効率の向上 | 38% | → 50% × 達成率2割 | : 6.3ポイント |
| ・ モーダルシフト | 3.5億トン | → 3.6億トン | : 0.5ポイント |
| ・ 再配達削減 | 12% | → 6% | : 3.0ポイント |
| | | | 合計： 14.3ポイント |

2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末まで

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

速やかに実施

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

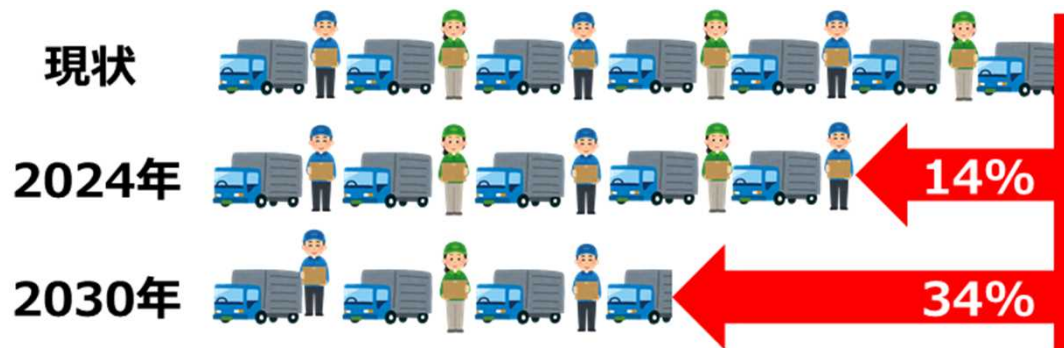
2024年初に**政策パッケージ全体**のフォローアップ

「物流革新に向けた政策パッケージ」のポイント

令和5年6月2日
我が国の物流の革新に
関する関係閣僚会議

- 物流は国民生活や経済を支える**社会インフラ**であるが、担い手不足、カーボンニュートラルへの対応など様々な課題。
- さらに、物流産業を魅力ある職場とするため、トラックドライバーの働き方改革に関する法律が2024年4月から適用される一方、物流の停滞が懸念される「**2024年問題**」に直面。

輸送力不足の見通し（対策を講じない場合）



「政策パッケージ」の構成

1. 具体的な施策
 - (1) 商慣行の見直し
 - (2) 物流の効率化
 - (3) 荷主・消費者の行動変容
2. 施策の効果
3. 当面の進め方

荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）、一般消費者が協力して我が国の物流を支えるための環境整備に向けて、抜本的・総合的な対策を「政策パッケージ」として策定。

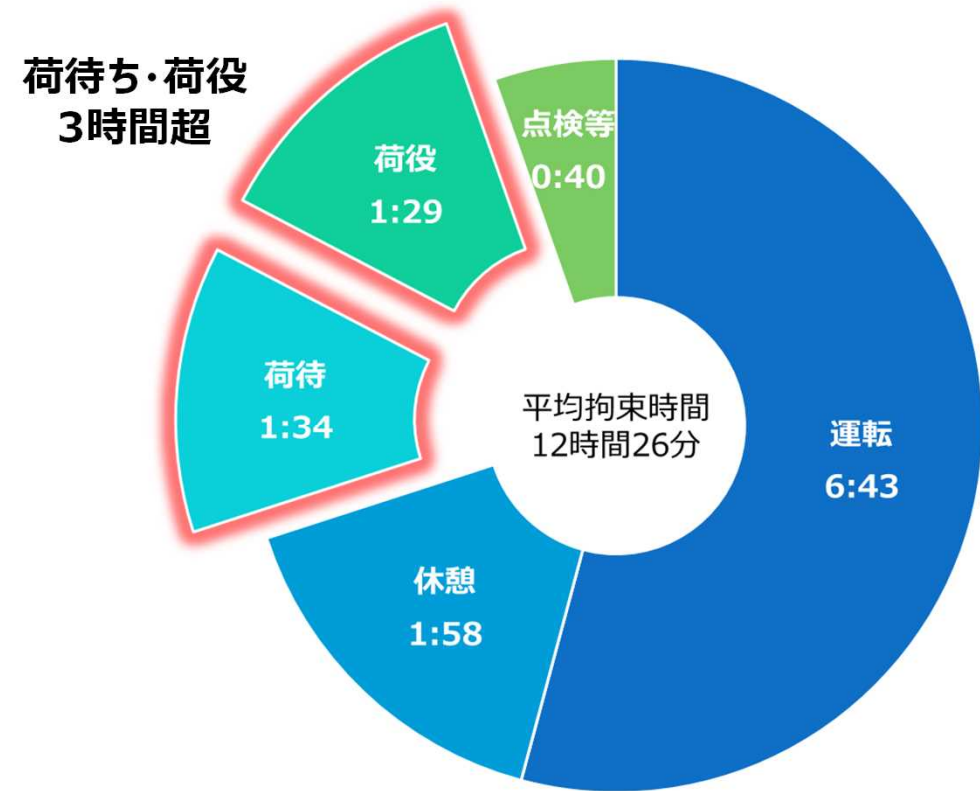
中長期的に継続して取り組むための枠組みを、**次期通常国会での法制化**も含め確実に整備。

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し

- 物流の適正化・生産性向上を図るため、**荷主企業、物流事業者（運送・倉庫等）**の双方において非効率な商慣行を見直す。

- ① **荷主・物流事業者間**における物流負荷の軽減（荷待ち、荷役時間の削減等）に向けた規制的措置等の導入
- ② **納品期限**（3分の1ルール、短いリードタイム）、**物流コスト込み取引価格**等の見直し
- ③ 物流産業における**多重下請構造**の是正に向けた規制的措置等の導入
- ④ 荷主・元請の監視の強化、結果の公表、継続的なフォロー及びそのための体制強化（**トラックGメン**（仮称））
- ⑤ 物流の担い手の賃金水準向上等に向けた**適正運賃収受・価格転嫁円滑化**等の取組み
- ⑥ トラックの「**標準的な運賃**」制度の拡充・徹底

荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳



出典：トラック輸送状況の実態調査(R2)

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し①

【※下線部分については今年中に実行】

① 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減【農水省、経産省、国交省等】

待機時間、荷役時間の削減等を通じてトラックドライバーの労働時間を削減するとともに、納品回数の減少等を通じた総輸送需要の抑制や物量の平準化により効率的な物流を実現するため、発荷主企業、物流事業者、着荷主企業が連携・協働して、改善を図る必要がある。このため、事業規模や貨物特性といった事情を勘案しつつ、それぞれの事業者に対して、**物流負荷の軽減に向けた計画作成**や**実施状況の報告**を求めるとともに、取組みが不十分な事業者に対して、**勧告、命令等**を行う**規制的措置等の導入**等に向けて取り組む。

この規制的措置の導入を前提として、物流の適正化・生産性向上に向けて**荷主企業・物流事業者が取り組むべき事項（ガイドライン）**を示し、これに則して大手の荷主企業・物流事業者が業界・分野別に「**自主行動計画**」を作成し、今年度中に前倒しで実施することを図るとともに、**運送契約に含まれる荷待ち・荷役等の範囲を明確化**し、**正当な対価の收受を促進**する。

② 納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し【農水省、経産省、消費者庁】

食品を製造した日から賞味期限までの期間の3分の1の間に納品が求められる商慣行（3分の1ルール）が存在しており、現在その見直しを進める過程で納品期限が3分の1のものと2分の1のものが混在し、物流及び在庫管理を複雑化させている。また、特に日販品で受発注後翌日納品を求める**短いリードタイムが主流**となっており、**トラックの夜間運転や倉庫の夜間作業**などをもたらしている。こうした3分の1ルールや短いリードタイム等食品物流の商慣行の見直しについて、官民で構成する協議会等の場を通じて**食品事業者に対して働きかけ**を行う。

これら商慣行の見直しについて、上記①と同様、**ガイドラインの提示**や**自主行動計画の作成**等により、今年度中に荷主企業が前倒しで実施することを図る。

また、繁忙期を避けた発注やその大口化、パレチゼーション等、物流効率化を意識した商取引が進められるよう、物流サービスや需給状況に応じて価格を変動させる「メニュープライシング」や「ダイナミックプライシング」の取組み等、商取引における物流コストの見える化の推進に向けて取り組む。

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し②

【※下線部分については今年中に実行】

③ 物流産業における多重下請構造の是正【国交省】

多重下請構造にあるトラック事業において、実運送事業者の適正な運賃の確保による賃金水準の向上等を実現するため、元請事業者等が実運送事業者を把握できるよう、**台帳作成等に係る規制的措置の導入**等に向けて取り組む。

この規制的措置の導入を前提として、上記①と同様、**ガイドラインの提示**や**自主行動計画の作成**等により、今年度中に大手の荷主企業・元請運送事業者が前倒しで実施することを図る。

また、トラック事業に係る必要な安全規制の見直しを図るとともに、悪質な事業者が利益を得るといったモラルハザードを生じさせないよう、法令遵守への意識が低く、悪質な法令違反が常態化していると認められるトラック事業者に対し、強力かつ重点的に改善を促す観点から、適正化実施機関が行う巡回指導の強化に伴い、国の監査体制を充実させ、悪質事業者に対する監査を強力に実施する。

物流の適正化・生産性向上に向けた 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン

1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握
- ・物流管理統括者の選定
- ・荷待ち・荷役作業等時間
- ・物流の改善提案と協力
- 2時間以内ルール/1時間以内努力目標
- ・運送契約の書面化 等

(2) 実施することが推奨される事項

- ・予約受付システムの導入
- ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化
- ・パレット等の活用
- ・共同輸配送の推進等による積載率の向上
- ・検品の効率化・検品水準の適正化
- ・荷役作業時の安全対策 等

2. 発荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・出荷に合わせた生産・荷造り等
- ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定

(2) 実施することが推奨される事項

- ・出荷情報等の事前提供
- ・発送量の適正化 等
- ・物流コストの可視化

3. 着荷主事業者としての取組事項

(1) 実施が必要な事項

- ・納品リードタイムの確保

(2) 実施することが推奨される事項

- ・発注の適正化
- ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等

4. 物流事業者の取組事項

(1) 実施が必要な事項

- | | |
|-------------|-----------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) |
| ・業務時間の把握・分析 | ・荷待ち時間や荷役作業等の実態の把握 |
| ・長時間労働の抑制 | ・トラック運送業における多重下請構造の是正 |
| ・運送契約の書面化 等 | ・「標準的な運賃」の積極的な活用 |

(2) 実施することが推奨される事項

- | | |
|------------------------|--------------------------|
| ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) |
| ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 | ・倉庫内業務の効率化 |
| ・賃金水準向上 | ・モーダルシフト、モーダルコンビネーションの促進 |
| | ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等 |

5. 業界特性に応じた独自の取組

業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し③

【※下線部分については今年中に実行】

④ **トラックGメン（仮称）の設置等【国交省、厚労省】**

「**トラックGメン（仮称）**」を設置し、発荷主企業のみならず、着荷主企業も含め、**適正な取引を阻害する疑いのある荷主企業・元請事業者の監視を強化**する。

また、当該Gメンによる調査結果を貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号。以下「トラック法」という。）に基づく荷主企業・元請事業者への**「働きかけ」「要請」等に活用し、実効性を確保**する。

加えて、自動車運転者の健康と労働条件を確保するため、自家用自動車により自社の貨物を輸送する事業者についても、労働基準法や改善基準告示の遵守の徹底を図る。

⑤ **担い手の賃金水準向上等に向けた適正運賃收受・価格転嫁円滑化等【国交省、経産省、公取委、農水省、厚労省、消費者庁】**

トラック事業、内航海運業及び倉庫業に係る燃料等の価格上昇分を反映した**適正な運賃・料金收受に関する周知及び法令に基づく働きかけ等**を実施する。また、トラック事業者をはじめとする物流事業者は荷主企業に対する交渉力が弱く、コストに見合った適正な運賃・料金が收受できていないことから、取引環境の適正化を強力に推進する。また、運賃・料金が消費者向けの送料に適正に転嫁・反映されるべきという観点から、「**送料無料**」表示の見直しに取り組む。

労務費を含めた、適切な価格転嫁の実現を図るため、**下請Gメンによるヒアリング結果を踏まえた自主行動計画の改定・徹底**や、**価格交渉促進月間の結果に基づく情報公開と指導・助言**などに、関係省庁でより一層連携して取り組む。

特に、トラック運送業については、依然として荷主企業起因の長時間の荷待ちや、運賃・料金の不当な据え置き等が十分に解消されていないことを踏まえ、トラック法に基づく荷主企業等への**「働きかけ」「要請」及び「標準的な運賃」の制度について、延長等所要の対応を検討**する必要がある。また、適正運賃の收受を確保するため、**契約の電子化・書面化を図る規制的措置の導入**等に向けて取り組む。労働条件の改善と取引環境の適正化を図るため、国土交通省、公正取引委員会、経済産業省、農林水産省、厚生労働省等の関係省庁でより一層緊密に連携し、トラック法に基づく荷主企業等への**「働きかけ」「要請」等を徹底**する。

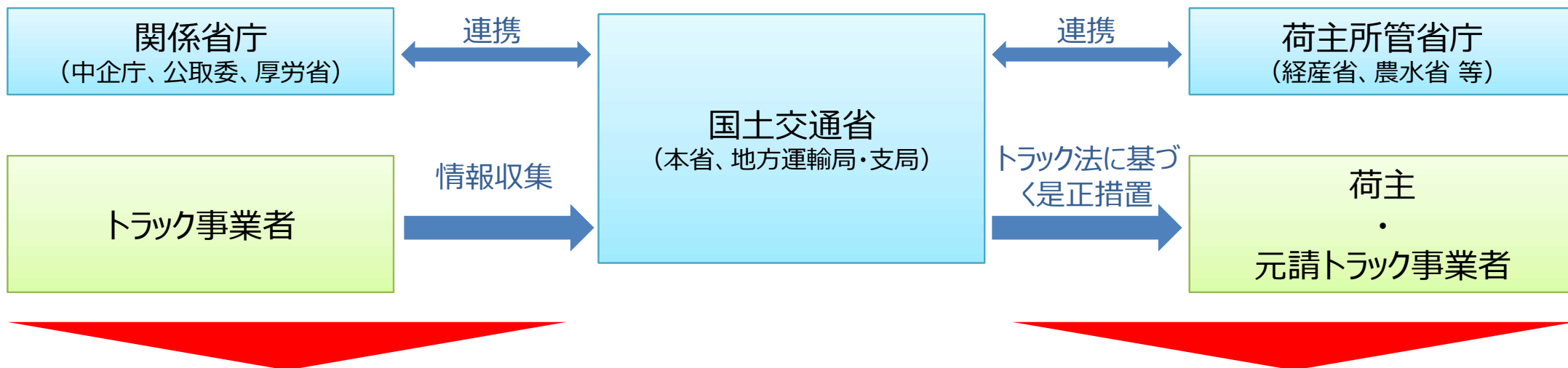
上記④及び⑤に掲げた**適正な運賃收受・価格転嫁の円滑化**や**トラック法に基づく荷主企業等への要請の強化、情報公開等の措置**の具体的内容について、今年中に成案を得る。

トラックGメンの設置による荷主・元請事業者への監視体制の強化

- **トラックドライバー**は、労働時間が長く、低賃金にあることから、**担い手不足が喫緊の課題**。
- 働き方改革の一環として、2024年4月からドライバーに**時間外労働の上限規制（年960時間）**が適用されるが、これによる**物流への影響が懸念（「2024年問題」）**。
- 国土交通省では、**貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への「働きかけ」「要請」等による是正措置**を講じてきたが、2024年問題を前に、**強力な対応が必要**。
- このため、新たに**「トラックGメン」を設置することで荷主等への監視体制を緊急に強化し、荷主対策の実効性を確実なものに**。

⇒ **令和5年7月21日、162名体制※で本省及び地方運輸局等に設置**

※緊急増員80名（本省2名、地方運輸局等19名、運輸支局等59名）、既存定員との併任等82名（本省13名、地方運輸局等16名、運輸支局等53名）



トラックGメンの設置による荷主等への監視体制の緊急強化

トラック事業者への**プッシュ型**の情報収集を開始し
情報収集力を強化（2023年度～）

トラック法に基づく「働きかけ」「要請」「勧告・公表」
制度※の**執行力を強化**（2023年度～）

※2018年に議員立法で制定。2023年6月に適用期限を「当分の間」に延長。

【成立:令和5年6月14日、公布・施行:令和5年6月16日】

改正の目的

- 令和6年4月からの時間外労働の上限規制を見据え、平成30年の議員立法において時限措置として、「標準的な運賃」と「荷主対策の深度化」の制度を創設
- 一方、新型コロナウイルスや原油価格高騰などの影響を受け、トラック事業者の経営状況はいっそう厳しさを増しており、荷待ち時間の削減や適正な運賃の收受等により、労働条件を改善し、担い手を確保するための取組は道半ば
- 働き方改革の実現と安定的な輸送サービスを確保するため、「標準的な運賃」や「働きかけ」等の制度を継続的に運用することが必要

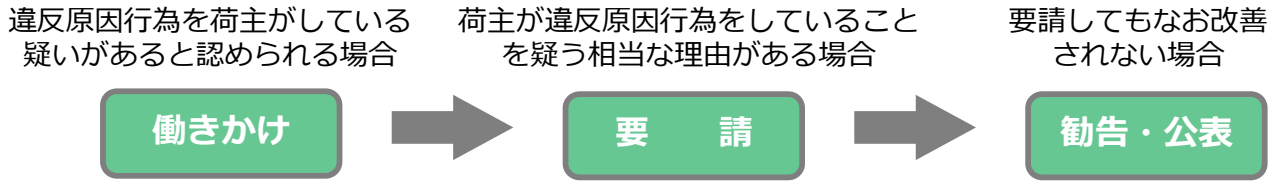
改正の概要

現行

【時間外労働規制が適用される(令和6年3月)までの時限措置】

荷主対策の深度化

トラック事業者の法令遵守に係る国土交通大臣による荷主への働きかけや要請等の規定



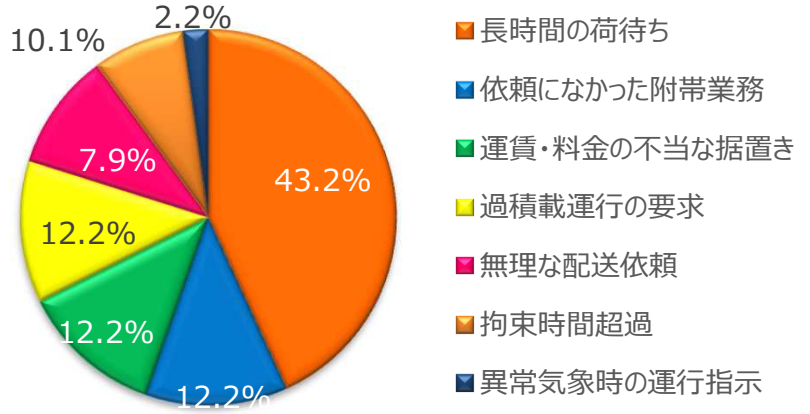
標準的な運賃

運転者の労働条件を改善し、持続的に事業を運営するための参考指標としての「標準的な運賃」制度(令和2年4月告示) ⇒ セミナーや各種協議会による周知・浸透

改正後

上記について「当分の間」の措置とする

違反原因行為の割合



「働きかけ」等の実施件数

要請: 4件 働きかけ: 82件

※令和元年7月～令和5年5月末までの累計

1. 具体的な施策 (1) 商慣行の見直し④

【※下線部分については今年中に実行】

⑥ トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底【国交省】

トラック法に基づく「標準的な運賃」について、荷主企業等への周知・徹底を強化するとともに、荷待ち・荷役に係る費用、燃料高騰分、下請けに発注する際の手数料等も含めて、荷主企業等に適正に転嫁できるよう、今年中に、「標準運送約款」や「標準的な運賃」について所要の見直しを図る。

また、新たに設置する「トラックGメン（仮称）」により、「標準的な運賃」の活用状況についての監視を強化し、その調査結果や下請振興法に基づく指導・助言も活用して、適正な取引を阻害する疑いがある荷主企業等に対してはトラック法に基づく「働きかけ」「要請」等を行うことにより、「標準的な運賃」制度の実効性を確保し、適正な運賃収受を実現する。

1. 具体的な施策 (2) 物流の効率化

● 物流GX・DX・標準化等により、新技術も活用しつつハード・ソフト両面で物流を効率化する。

- ① 即効性のある**設備投資**の促進
(バス予約システム、フォークリフト導入、自動化・機械化等)
- ② 「**物流GX**」の推進
(鉄道・内航海運の輸送力増強等によるモーダルシフト、
車両・船舶・物流施設・港湾等の脱炭素化等)
- ③ 「**物流DX**」の推進
(自動運転、ドローン物流、自動配送ロボット、港湾AIターミナル、
サイバーポート、フィジカルインターネット等)
- ④ 「**物流標準化**」の推進 (パレットやコンテナの規格統一化等)
- ⑤ 道路・港湾等の**物流拠点**に係る機能強化・土地利用最適化や物流ネットワークの形成支援
- ⑥ 高速道路のトラック**速度規制 (80km/h)** の引上げ
- ⑦ 労働生産性向上に向けた利用しやすい**高速道路料金**の実現
- ⑧ **特殊車両通行制度**に関する見直し・利便性向上
- ⑨ **ダブル連結トラック**の導入促進
- ⑩ 貨物集配中の車両に係る**駐車規制**の見直し
- ⑪ 地域物流等における**共同輸配送**の促進
- ⑫ **軽トラック事業**の適正運営や輸送の安全確保に向けた荷主・元請事業者等を通じた取組強化
- ⑬ 女性や若者等の**多様な人材**の活用・育成

「物流GX」の例



「物流DX」の例



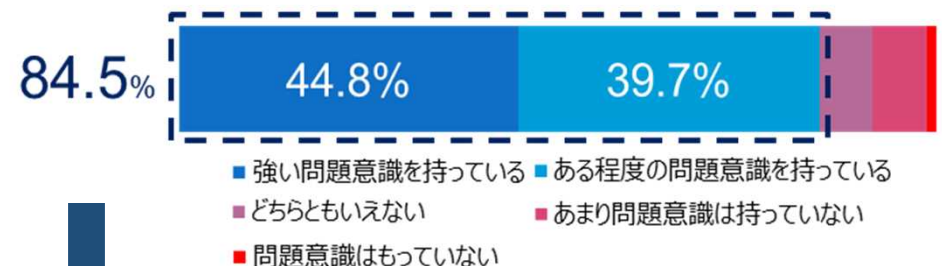
1. 具体的な施策 (3) 荷主・消費者の行動変容

- 荷主企業や消費者の意識改革・行動変容に向けて、広報活動にとどまらず、**新たな仕組み**の導入を含めて取り組む。

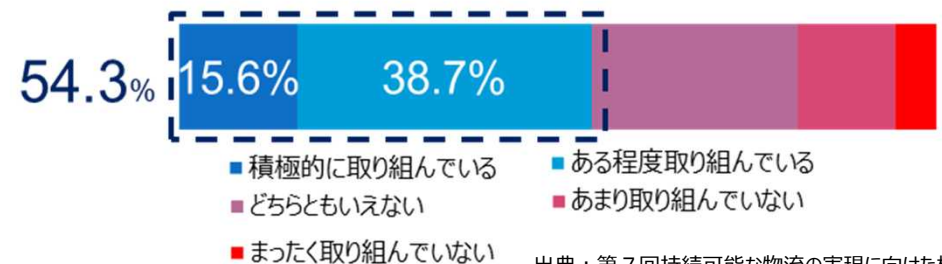
- ① 荷主の**経営者層**の意識改革・行動変容を促す規制的措置等の導入
- ② 荷主・物流事業者の物流改善を**評価・公表**する仕組みの創設
- ③ **消費者**の意識改革・行動変容を促す取り組み
- ④ **再配達削減**に向けた取り組み（**再配達率「半減」**に向けた対策含む）
- ⑤ 物流に係る**広報**の推進

荷主企業・物流事業者の問題意識と取組状況

○物流危機に対して**問題意識**を持っているか



○物流危機対策の**取組**を実施しているか



出典：第7回持続可能な物流の実現に向けた検討会資料

2. 施策の効果（2024年度分）

| | (施策なし) | (施策あり) | (効果) |
|-------------|--------|--------------|--------------|
| ・ 荷待ち・荷役の削減 | 3時間 | → 2時間×達成率3割 | : 4.5ポイント |
| ・ 積載効率の向上 | 38% | → 50% ×達成率2割 | : 6.3ポイント |
| ・ モーダルシフト | 3.5億トン | → 3.6億トン | : 0.5ポイント |
| ・ 再配達削減 | 12% | → 6% | : 3.0ポイント |
| | | | <hr/> |
| | | | 合計： 14.3ポイント |

※ 2030年度分についても、2023年内に**中長期計画**を策定

3. 当面の進め方

2024年初

- ・ **通常国会での法制化**も含めた規制的措置の具体化

2023年末

- ・ トラック輸送に係る契約内容の見直しに向けた「**標準運送約款**」「**標準的な運賃**」の改正等
- ・ **再配達率「半減」**に向けた対策
- ・ 2024年度に向けた**業界・分野別の自主行動計画**の作成・公表
- ・ 2030年度に向けた**政府の中長期計画**の策定・公表

2024年初

政策パッケージ
全体の
フォローアップ

速やかに

- ・ 2024年における規制的措置の具体化を前提とした**ガイドライン**の作成・公表等

人口減少に伴う労働力不足に加え、トラックドライバーの時間外労働規制（物流の「2024年問題」）、カーボンニュートラルへの対応、燃料高・物価高の影響を踏まえ、**着荷主を含む荷主や一般消費者を含め、取り組むべき役割を再考し、物流を持続可能なものとする**ための検討会を開催。（事務局：経産省・国交省・農水省）

■ 論点

1. 労働時間規制による物流への影響
2. 物流の危機的状況に対する消費者や荷主企業の理解が不十分
3. 非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化
（発荷主～物流事業者、元請事業者～下請事業者、発荷主～着荷主）



4. 着荷主の協力の重要性
5. 物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

■ スケジュール（想定）

- ・ 2022年9月2日に第1回を開催。
- ・ 2023年2月8日に中間取りまとめを公表。
- ・ 2023年7月3日～8月3日 最終取りまとめ案に対するパブリックコメントを実施。
- ・ 2023年8月31日に最終取りまとめを公表。

<委員> ◎は座長

| | |
|--------|-------------------------------------|
| 大島 弘明 | 株式会社N X総合研究所 取締役 |
| 小野塚征志 | 株式会社ローランド・ベルガーパートナー |
| 北川 寛樹 | アクセンチュア株式会社 製造・流通本部 マネジング・ディレクター |
| 河野 康子 | 一般財団法人日本消費者協会理事 |
| 首藤 若菜 | 立教大学 経済学部 教授 |
| 高岡 美佳 | 立教大学 経営学部 教授 |
| ◎根本 敏則 | 敬愛大学 経済学部 教授 |
| 二村真理子 | 東京女子大学 現代教養学部 教授 |
| 北條 英 | 公益社団法人日本ロジスティクス システム協会 理事 |
| 矢野 裕児 | 流通経済大学 流通情報学部 教授 |

<事務局>

| | |
|-------|--------------------|
| 経済産業省 | 商務・サービスグループ物流企画室 |
| 国土交通省 | 総合政策局 物流政策課 |
| 国土交通省 | 自動車局 貨物課 |
| 農林水産省 | 大臣官房新事業・食品産業部食品流通課 |

【持続可能な物流の実現のために取り組むべき政策】

（１）荷主企業や消費者の意識改革

- ① 荷主企業・物流事業者の物流改善を評価する仕組みの創設
- ② 経営者層の意識改革を促す措置
- ③ 消費者の行動変容を促す方策の実施
- ④ 物流に係る広報の強化

（２）物流プロセスの課題の解決（非効率な商慣習・構造是正、取引の適正化、着荷主の協力）

- ① 待機時間、荷役時間等の労働時間削減に資する措置及び納品回数の減少、リードタイムの延長等、物流の合理化を図る措置の検討
- ② 契約条件の明確化、多重下請構造の是正等の運賃の適正収受に資する措置の検討
- ③ 物流コスト可視化の検討
- ④ 貨物自動車運送事業法に基づく荷主等への働きかけ等及び標準的な運賃の制度の継続的な運用等
- ⑤ トラックドライバーの賃金水準向上に向けた環境整備の検討

（３）物流標準化・効率化（省力化・省エネ化・脱炭素化）の推進に向けた環境整備

- ① デジタル技術を活用した共同輸配送・帰り荷確保等の検討
- ② 官民連携による物流標準化の推進の検討
- ③ 物流拠点ネットワークの形成等に対する支援の検討
- ④ モーダルシフトの推進のための環境整備の検討
- ⑤ 車両・施設等の省エネ化・脱炭素化の推進に向けた環境整備の検討
- ⑥ その他生産性向上を図るための措置の検討

トラック運転者の働き方改革に向けた 厚生労働省の取組について

1. 厚生労働省、労働局の取組について

(参考)

1. 時間外労働の上限規制について

2. 改善基準告示の改正内容について

厚生労働省、労働局の取組

自動車運転者の「新しい働き方セミナー」の開催

- 県下7労基署において、トラック事業者向けに、各3回以上開催。
- 説明内容は、改正改善基準告示、時間外労働の上限規制、各種助成金等。
- 原則Zoomによるオンライン開催のため、どこからでも参加可能。

個別訪問による相談支援

- 具体的な相談や助言を希望するトラック事業者には、個別訪問を実施。
- 法令の趣旨・内容の周知、各事業場の実態に応じた改善策の提案、各種支援策の紹介などを行う。

発着荷主等への要請

- 長時間の荷待ちに関する情報等に基づき、発着荷主や道路貨物運送業の元請事業者を訪問し、長時間の恒常的な荷待ちの改善、改正改善基準告示の周知及び遵守への協力を要請。
- 「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」を開設し、情報を収集。

厚生労働省、労働局の取組

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター（厚生労働省）

- 運送事業者や荷主に向けた、トラック運転者の長時間労働改善のための相談センターを設置。
- 運送事業者における労務管理上の改善や、荷主と運送事業者の協力による作業環境の改善について、運送事業者及び発着荷主からの相談を受け付け、回答、コンサルティングを行う。

自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト（厚生労働省）

- 令和5年2月に大幅リニューアル。
- 改善基準告示特設ページ、改善事例、長時間労働の改善に活用できる情報、各種統計などを掲載。

適用猶予業種の時間外労働の上限規制特設サイト はたらきかたススメ（厚生労働省）

- トラック運転者等の働き方の改善には、「国民」の理解と協力が必要なため、上限規制の円滑な施行に向け、動画、WEB広告などの広報を展開し、広く機運醸成を図る。

1. 厚生労働省、労働局の取組について

(参考)

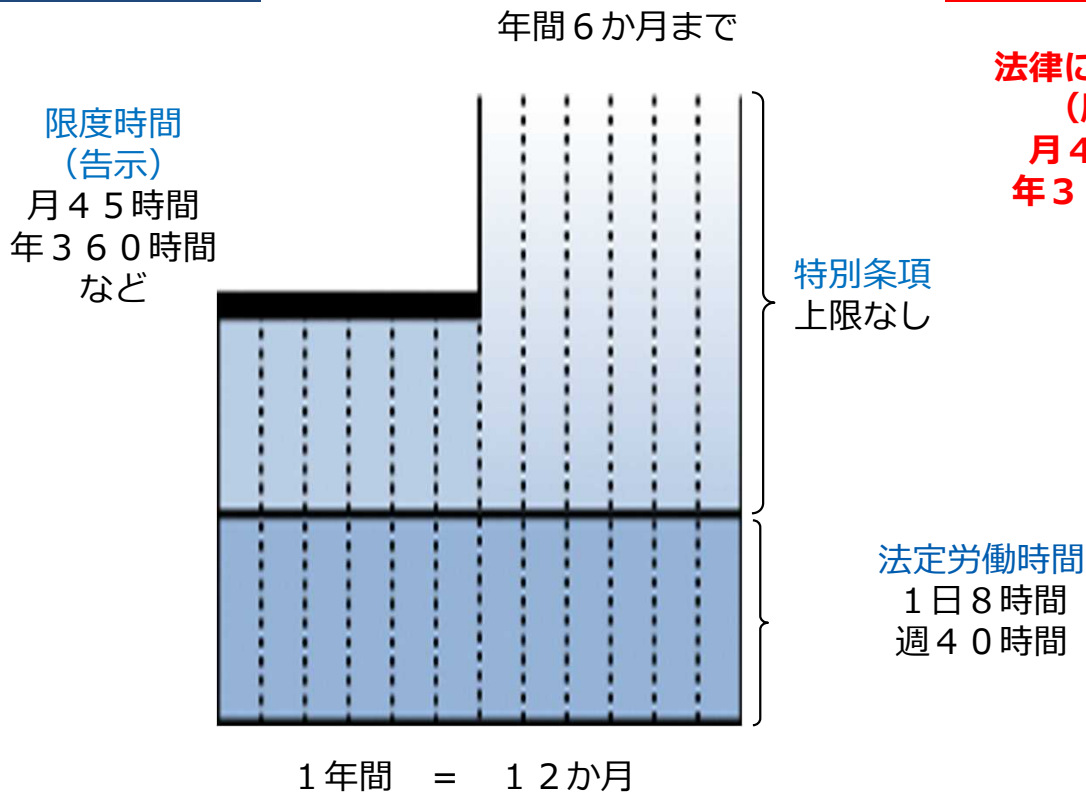
1. 時間外労働の上限規制について

2. 改善基準告示の改正内容について

時間外労働の上限規制について

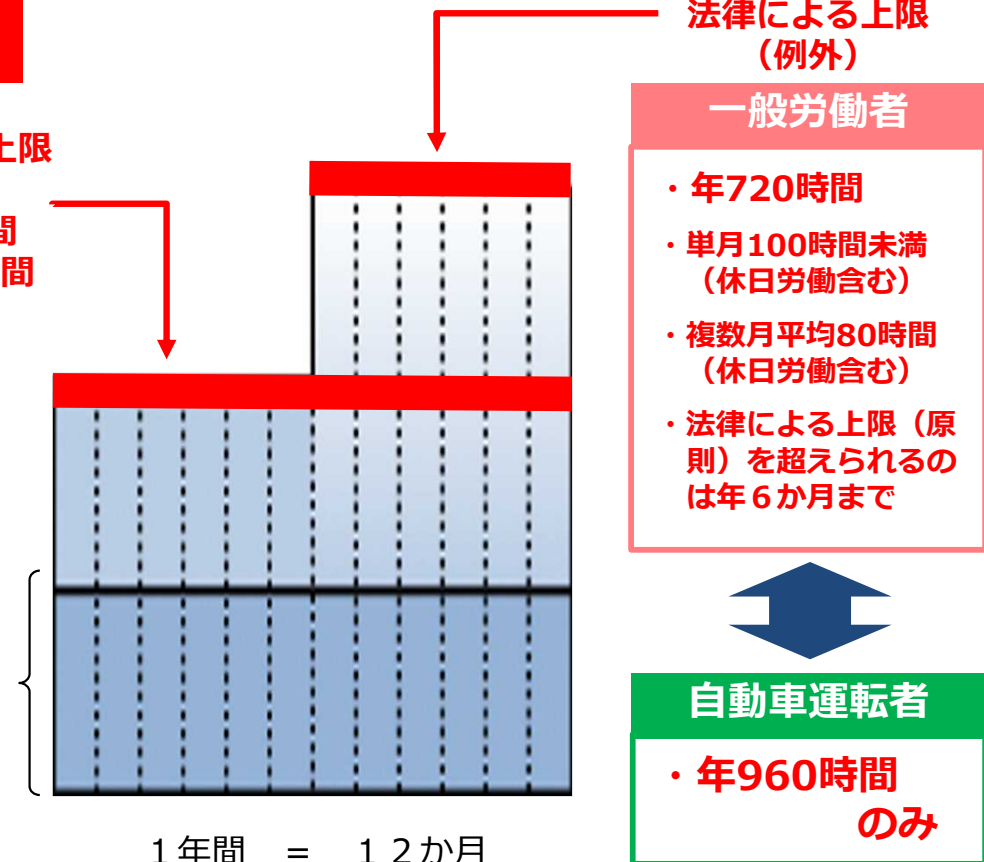
- ▶ 時間外労働の上限規制は、月45時間、年360時間を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも年720時間、単月100時間未満（休日労働含む）、複数月平均80時間（休日労働含む）を限度
- ▶ 自動車運転の業務、建設事業、医師等は適用猶予・除外業務（事業）とされ、改正法施行後5年間（令和6年3月まで）は上記一般則の適用はない。
- ▶ 自動車運転業務従事者の上限時間（臨時的な特別な事情の場合）は年960時間とし、将来的な一般則の適用について引き続き検討する旨を附則に規定。
- ▶ 自動車運転業務従事者への上限規制の適用とあわせて改善基準告示についても見直す必要がある。

法改正前



法改正後

法律による上限
(原則)
月45時間
年360時間



適用猶予業種における時間外労働の上限規制

- ▶ 自動車運転者については、令和6年4月以降、年960時間の上限規制の適用を受ける。
- ▶ 一方、一般労働者に適用される、45時間超えの上限回数（6か月まで）、単月上限（100時間未満）、複数月平均上限（80時間以内）については適用がない。

→ ただし、この場合であっても、改善基準告示に定める拘束時間を遵守する必要がある。

【現在】

| | | 一般労働者 | 自動車運転の業務 | 建設事業 | 医師 | 鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業 | 新技術・新商品等の研究開発業務 |
|---|------------|-------|----------|------|----|--------------------|-----------------|
| 月 | 限度時間(原則) | 45 | - | - | - | 45 | - |
| | 45時間超は6月まで | 適用あり | - | - | - | 適用あり | - |
| | 単月上限(※) | 100 | - | - | - | - | - |
| | 複数月平均上限(※) | 80 | - | - | - | - | - |
| 年 | 限度時間(原則) | 360 | - | - | - | 360 | - |
| | 上限 | 720 | - | - | - | 720 | - |

【令和6年4月～】

| | | 一般労働者 | 自動車運転の業務 | 建設事業 | 医師 | 鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業 | 新技術・新商品等の研究開発業務 |
|---|------------|-------|----------|---------|----------------------------|--------------------|-----------------|
| 月 | 限度時間(原則) | 45 | 45 | 45 | 45 | 45 | - |
| | 45時間超は6月まで | 適用あり | - | 適用あり | - | 適用あり | - |
| | 単月上限(※) | 100 | - | 100(注1) | 100(注2) | 100 | - |
| | 複数月平均上限(※) | 80 | - | 80(注1) | - | 80 | - |
| 年 | 限度時間(原則) | 360 | 360 | 360 | 360 | 360 | - |
| | 上限 | 720 | 960 | 720 | 960(※)(注3) 1,860(※)(注4) | 720 | - |



※ 休日労働も含む。

注1： 災害の復旧・復興の事業は、単月上限100時間・複数月平均上限80時間の規制は適用されない。

注2： 時間外・休日労働が月100時間以上となることを見込まれる者は、36協定に面接指導を行うこと等を定めることが必要。

注3： 医業に従事する一般の医師にかかる基準（A水準）。休日労働を含む。

注4： B水準、連携B水準、C水準の指定を受けた医療機関で指定に係る業務に従事する医師にかかる基準。休日労働を含む。

面接指導、労働時間が特に長時間である場合の労働時間短縮措置、勤務間インターバルの確保等を36協定に定めることが必要。

1. 厚生労働省、労働局の取組について

(参考)

1. 時間外労働の上限規制について

2. 改善基準告示の改正内容について

1か月の拘束時間

現行

- ▶ 拘束時間は、1か月について293時間を超えないものとする。
- ▶ ただし、労使協定があるときは、1年のうち6か月までは、1年間についての総拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を320時間まで延長することができる。

見直し後

【原則】

- ▶ 拘束時間は、年間の総拘束時間が3,300時間、かつ、1か月の拘束時間が284時間を超えないものとする。

【例外】

- ▶ ただし、労使協定により、年間6か月までは、年間の総拘束時間が3,400時間を超えない範囲内において、1か月の拘束時間を310時間まで延長することができるものとする。この場合において、1か月の拘束時間が284時間を超える月が3か月を超えて連続しないものとし、1か月の時間外・休日労働時間数が100時間未満となるよう努めるものとする。

【1か月あたりの拘束時間について】

法定労働時間、労働した場合の1か月あたりの拘束時間は

1年間の法定労働時間：40時間 × 52週 = 2,080時間

1年間の休憩時間：1時間 × 5日 × 52週 = 260時間

(2,080時間 + 260時間) ÷ 12か月 = 195時間

3,300時間 ÷ 12か月 = 275時間

275時間 - 195時間 = 80時間

※この計算は、事業場ごとの所定労働時間や休憩時間の違いや、月の日数の違いを考慮していないため、あくまでも「目安」である。

1日の拘束時間

現行

- ▶ 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は16時間とする。
この場合において、1日についての拘束時間が15時間を超える回数は、1週間について2回以内とする。

見直し後

- ① 1日（始業時刻から起算して24時間をいう。以下同じ。）についての拘束時間は、13時間を超えないものとし、当該拘束時間を延長する場合であっても、1日についての拘束時間の限度（以下「最大拘束時間」という。）は15時間とする。
- ② ただし、自動車運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合、当該1週間について2回に限り最大拘束時間を16時間とすることができる。
- ③ ①②の場合において、1日についての拘束時間が14時間を超える回数（※）をできるだけ少なくするよう努めるものとする。
（※）通達において、「1週間について2回以内」を目安として示すこととする。

1日の休息期間

現行

- ▶ 勤務終了後、継続8時間以上の休息期間を与える。

見直し後

【原則】

- ① 休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

【例外】

- ② ただし、自動車運転者の1週間における運行がすべて長距離貨物運送(※1)であり、かつ、一の運行(※2)における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合、当該1週間について2回に限り、継続8時間以上とすることができる。この場合において、一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする(※3)。

※1

一の運行の走行距離が450km以上の貨物運送をいう。

※2

自動車運転者が所属する事業場を出発してから当該事業場に帰着するまでをいう。

※3

一の運行における休息期間のいずれかが9時間を下回る場合には、当該一の運行終了後、継続12時間以上の休息期間を与えるものとする。

運転時間、連続運転時間

現行

《運転時間》

- ▶ 運転時間は、2日を平均し1日当たり9時間、2週間を平均し1週間当たり44時間を超えないものとする。

《連続運転時間》

- ▶ 連続運転時間（1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。）は、4時間を超えないものとする。

見直し後

《運転時間》

- ▶ 現行どおり

《連続運転時間》

【原則】

- ▶ 連続運転時間(1回が概ね連続10分以上(※)で、かつ、合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間をいう。以下同じ。)は、4時間を超えないものとする。当該運転の中断は、原則休憩とする。

(※) 通達において、「概ね連続10分以上」とは、

例えば、10分未満の運転の中断が3回以上連続しないこと等を示すこととする。

【例外】

- ▶ ただし、サービスエリア、パーキングエリア等に駐車又は停車できないことにより、やむを得ず連続運転時間が4時間を超える場合には、30分まで延長することができるものとする。

例外的な取扱い

新設

- ▶ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。
- ▶ 勤務終了後は、通常どおりの休息期間（※）を与えるものとする。
（※）休息期間は、勤務終了後、継続11時間以上与えるよう努めることを基本とし、継続9時間を下回らないものとする。

（具体的な事由）

- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- エ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合



予期し得ない事象の考え方

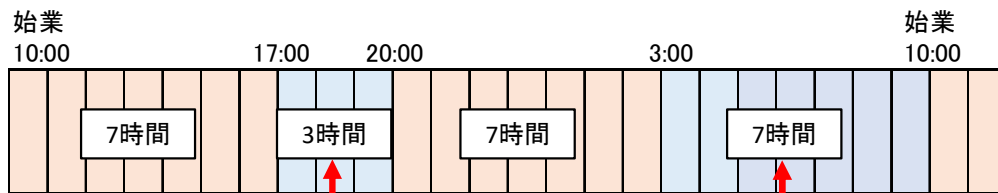
- ▶ 事故、故障、災害等、通常予期し得ない事象に遭遇し（ア～エに掲げる場合に限る）、一定の遅延が生じた場合には、客観的な記録が認められる場合に限り、1日の拘束時間、運転時間（2日平均）、連続運転時間の規制の適用に当たっては、その対応に要した時間を除くことができることとする。ただし、勤務終了後は、通常どおりの休息期間を与えるものとする。
- ア 運転中に乗務している車両が予期せず故障した場合
- イ 運転中に予期せず乗船予定のフェリーが欠航した場合
- ウ 運転中に災害や事故の発生に伴い、道路が封鎖された場合、道路が渋滞した場合
- エ 異常気象（警報発表時）に遭遇し、運転中に正常な運行が困難となった場合

特例①（分割休息）

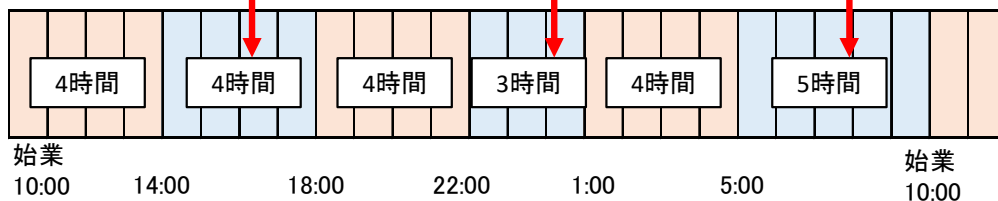
現行

- ▶ 業務の必要上、勤務終了後継続8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。
- ▶ この場合において、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。
- ▶ 一定期間は、原則として2週間から4週間程度とし、業務の必要上やむを得ない場合であっても2か月程度を限度とする。
- ▶ 分割は、2分割に限らず、3分割も認められるものとする。

【例】（見直し後）  拘束時間  休息期間



- ・ 1回当たり継続3時間以上、合計10時間以上
- ・ 3分割の場合は、合計12時間以上



見直し後

- ▶ 業務の必要上、勤務終了後、継続9時間以上（※）の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間における全勤務回数の2分の1を限度に、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができるものとする。
- （※）長距離貨物運送に従事する自動車運転者であって、1週間における運行がすべて長距離貨物運送であり、かつ、一の運行における休息期間が住所地以外の場所におけるものである場合は継続8時間以上
- ▶ この場合において、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続3時間以上、合計10時間以上でなければならないものとする。
- ▶ なお、一定期間は、1か月程度を限度とする。
- ▶ 分割は、2分割に限らず、3分割も認められるが、3分割された休息期間は1日において合計12時間以上でなければならないものとする。
- ▶ この場合において、休息期間が3分割される日が連続しないよう努めるものとする。

特例②（2人乗務）

現行

- ▶ 自動車運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合（車両内に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。）においては、最大拘束時間を20時間まで延長することができる。また、休息期間は4時間まで短縮することができる。

見直し後

- ▶ 現行どおり
- ▶ ただし、当該設備が次のいずれにも該当する車両内ベッド又はこれに準ずるもの（以下「車両内ベッド等」という。）であるときは、拘束時間を24時間まで延長することができる。
また、当該車両内ベッド等において8時間以上の仮眠時間を与える場合には、当該拘束時間を28時間まで延長することができる。
この場合において、一の運行終了後、継続11時間以上の休息期間を与えるものとする。
ア 車両内ベッドは、長さ198cm以上、かつ、幅80cm以上の連続した平面であること。
イ 車両内ベッドは、クッション材等により走行中の路面等からの衝撃が緩和されるものであること。

【例】（見直し後：ア・イの要件を満たす車両内ベッド等において8時間以上の仮眠時間を与える場合）



トラック運送
事業者の
みなさまへ



発着荷主の
みなさまへ

トラック運転者の長時間労働改善 特別相談センター

トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、労務管理上の改善、荷主と運送事業者の協力による作業環境の改善等を図るためのご相談を無料でお受けします。

2024年問題
とはなに？
どのような
対応が必要？

荷主の立場で
できる改善は？

ドライバーの
運転時間に
限度があったの？

荷待ち時間の削減を、
どう進めればいいのか？

こんな困りごとなど、
ご相談ください！

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター

ご相談は専用 Web サイトの問合せフォームかフリーダイヤルから
ご利用時間：9：00～17：00、休日：土日祝、12/29～1/3

東日本 0120-763-420・西日本 0120-625-109



相談
無料



厚生労働省 令和5年度 自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業

お問合先 受託者：株式会社富士通総研 東京都大田区新蒲田1丁目17-25 MAIL fri-a-external@ml.jp.fujitsu.com



ご相談方法は……



ご相談方法①



ポータルサイト
相談専用ページから

役立つサポート情報も！

ご相談方法②



フリーダイヤル
東日本 0120-763-420
西日本 0120-625-109

通話料無料！

※ご利用時間：9～17時（12～13時は休憩）
休日：土日祝、12/29～1/3

もっと詳しく相談したい！

オンライン
相談

オンラインによる
ご相談

詳しいご相談を職場から
お気軽に！



コンサルタントの
訪問

労務管理・物流改善の
専門家がお伺いします！

トラック運転者の長時間労働の改善に向けた情報は下記専用ポータルサイトへ 自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

※トラック運転者特設ページをご覧ください



ポータルサイトでは、こんな
情報を掲載しています

NEW 「改善ハンドブック」
「トラック運転者の改善事例」

時間外労働の上限規制や、改正改善基準告示のポイントを学ぶためのハンドブックと長時間労働改善のための取組事例

「簡単自己診断」

問題点・解決施策・メリットを確認できる荷主の皆さまとトラック運送事業者の皆さまに向けた自己診断ツール

「情報いろいろ宝箱」

トラック運転者の長時間労働を是正するための動画教材や、取組事例、ガイドラインなど様々なツール集

「トラック運転者の仕事を知ってみよう」

統計、動画、写真や生の声などさまざまな角度から、トラック運転者の仕事について取りまとめた資料集

トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト
<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/truck>

トラックポータル



自動車運転者の 長時間労働改善に向けた ポータルサイト

本ポータルサイトは、自動車運転者の長時間労働改善に向けたさまざまな情報を掲載しています。

自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

改善基準告示



自動車運転者には拘束時間等を
定めた改善基準告示が適用され、
このルールを守って運転業務等
を行う必要があります。

令和6年4月から変更になります！

詳細は以下の特設ページから

- ① トラック運転者の改善基準告示
- ② バス運転者の改善基準告示
- ③ ハイヤー・タクシー運転者の改善基準告示

トラック運転者



バス運転者



ハイヤー・タクシー運転者



NEWS

新着情報

- | | | |
|------------|------|---------------------------------------|
| 2023-03-20 | お知らせ | 「改善ハンドブック」を公開しました(トラック、バス、ハイヤー・タクシー)。 |
| 2023-03-06 | お知らせ | 「情報いろいろ宝箱」を公開しました(トラック、バス、ハイヤー・タクシー)。 |
| 2023-03-06 | お知らせ | 「改善事例」を公開しました(トラック、バス、ハイヤー・タクシー)。 |

「ホワイト物流」
推進運動

みんなで環境にやさしい物流を
グリーン物流
パートナーシップ

働き方・休み方改善
ポータルサイト

労働条件に関する総合情報サイト
誰かめよう 労働条件

労働条件 相談ほっとライン



くらし、
はたらき、
ともに
ススム！

2024年4月から

建設業、
トラック・バス・
タクシードライバー、
医師の、

時間外労働の
上限規制が
適用されます。

働き方改革
コンダクター
小芝風花

2024年4月から

建設業、トラック・バス・タクシードライバー、医師の
「働き方改革」を進めるため、時間外労働の上限規制が適用となります！

建設業、トラック・バス・タクシードライバー、医師の働き方改革って？

建設業で働く方、トラック・バス・タクシードライバーは、インフラを守り、物流・生活交通を支えるために、私たちの暮らしになくてはならない存在です。

その一方で、他の業種に比べ残業が多い実態があることから、働き方改革が急務となっています。

そのため、建設業、トラック・バス・タクシードライバー、医師についても、働く方の健康を守るため、2024年4月から、「時間外労働の上限規制」[※]が適用されます。

※「時間外労働の上限規制」とは、残業の時間に上限を設け、過度の残業をなくし、働く方の健康を確保するようにするためのものです。自動車運転の業務、建設の事業、医業に従事する医師以外では、2019年4月（大企業）又は2020年4月（中小企業）から既に適用が開始されています。

なぜトラックドライバーや建設業では残業が多いの？

長時間労働になってしまう背景には、次のような事情があるとされています。

例えば、

建設業については

- 工事の発注者との関係から、できるだけ短い期間で工事を完了させるよう求められることもあること。

トラックドライバーについては

- 荷物を送る方や受け取る方との関係から、速やかに荷物を配達することを求められること。
- 荷物の配達の際に、すぐに受け取ってもらえずに、何度も同じところに配達に行かざるを得なくなること。
- 荷積みや荷下ろしのために長時間待機させられるケースがあること。

などが長時間労働に結びつく要因と考えられています。

これらの事情は、なかなか個々の事業者の努力だけでは解決することができません。



【資料3】

令和5年度の協議会における取組について

令和5年9月22日

岐阜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事務局

令和5年度の協議会における取組について

令和6年度からのトラックドライバーへの時間外労働上限規制の適用開始まで残り約6ヶ月となり、持続可能な物流の実現に向け、トラックドライバーの長時間労働の改善と生産性向上の必要性について荷主企業・一般消費者の理解を深めるため、継続して周知・啓発活動等を実施していく。

協議会での令和5年度の取組

○トラック運送事業者、経済団体・荷主企業、一般消費者に届く周知・啓発活動

①トラック運送事業者に対する周知・啓発活動

- ・改正改善基準告示、各種ガイドライン等の周知のためのセミナーや説明会の開催
- ・トラック協会広報誌、メールマガジン、ホームページ等を活用した広報活動の実施

②経済団体・荷主企業に対する周知・啓発活動

- ・関係省庁・関係団体と連携したセミナー・説明会の開催
- ・経済団体に対する協力要請の実施

③一般消費者に対する周知・啓発活動

- ・バス車両等において車内及び車外広告を掲出

○荷待ち時間実態調査

- ・トラック運送事業者、荷主企業協力のもと、荷待ち時間の実態調査を実施
 - 荷待ち時間を業務毎（到着～受付～荷積・荷卸し～出庫）に細分化して調査・分析を行い、削減可能な時間を洗い出し、荷主企業に提案するための基礎データとすることでトラックドライバーの長時間労働の改善・生産性向上を目指す

協議会スケジュール（案）

月60時間超の
時間外割増

R5.4

R5.6

- ・物流の適正化・生産性向上にむけた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン
- ・物流革新に向けた政策パッケージ

協議会
(9月22日)

協議会
(2月頃)

時間外労働の
上限規制

R6.4

取組み内容の検討・調整（※周知・啓発活動は年間を通して実施）

取組みの推進

トラック運送事業者に対する周知・啓発活動

●これまでの取組

1. 周知

- 改正改善基準告示の周知パンフレットを配布
- 岐阜労働局のオンライン説明会についてメールマガジン等で周知
- 荷主企業への「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）遵守」に係る協力依頼文書の送付
※国土交通省・全日本トラック協会の連名で荷主企業約50,000社に対して郵送



2. セミナー

(1) 改正改善基準告示 & 行政監査の現状に係る研修会

開催日：令和5年2月16日

- 講師：岐阜労働局労働基準部監督課 監察監督官 中村 賢司 氏
内容：自動車運転者の労働時間等の改善のための基準の改正内容
- 講師：中部運輸局岐阜運輸支局 運輸企画専門官 中野 慎也 氏
内容：最近の行政監査における傾向と管理上の注意すべきポイント

(2) 2024年問題への対策セミナー

開催日：令和5年4月10日、11日

- 講師：株式会社瀧澤・佐藤事務所 代表取締役 瀧澤 学 氏
内容：改善基準告示改正の経緯、割増賃金の計算方法から実践的なトラブル予防策と対応方法など

(3) 2023年問題解決に向けたセミナー

開催日：令和5年8月4日

- 講師：アドバンス社会保険労務士法人 大野 耕司 氏、吉田 祐里子 氏
古田竹中法律事務所 弁護士 竹中 雅史 氏
内容：2023年問題の基本的な内容解説、会員事業者からの質疑応答
会員事業者宛に期間限定で動画配信中

●今後の取組（予定）

(1) 2024年問題対策セミナー

開催日：令和5年10月30日

- 講師：アドバンス社会保険労務士法人 大野 耕司 氏、吉田 祐里子 氏
古田竹中法律事務所 弁護士 竹中 雅史 氏
内容：2024年問題の基本的な内容解説、会員事業者からの質疑応答

(2) 令和5年度改善基準告示解説セミナー

開催日：令和5年11月16日

- 講師：株式会社N X総合研究所 シニア・コンサルタント 金澤 匡晃 氏
内容：改善基準告示改正の趣旨、改正内容の解説、Q & Aの解説、36協定の解説



令和5年度の協議会における取組について

関係省庁・関係団体と連携したセミナー・説明会の開催

令和6年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制適用まで残り約6か月となり、改めて荷主企業に対する周知・啓発を行い、持続可能な物流の実現に向け、荷主企業とトラック運送事業者との連携強化・理解を深めることを目的としたセミナー・説明会を開催する。

【案】

- 日時：11月下旬～1月中旬の開催を予定（※1時間30分～2時間程度）
 場所：100～150名程度が収容できる会場を予定（※現地会場+Web同時配信）
 対象：荷主企業（及びトラック運送事業者）
 内容：＜案＞①特別講演 ②トラック運送事業者事例紹介 ③荷主企業事例紹介
 ＜案＞①特別講演 ②荷主企業事例紹介 ③パネルディスカッション（荷主企業・トラック運送事業者）
 共催：岐阜県商工会議所連合会、岐阜運輸支局、岐阜労働局、（一社）岐阜県トラック協会

中部運輸局管内協議会の取組

『物流の2024年問題セミナー』
 （愛知県 令和5年6月29日）

物流の2024年問題
 ～持続可能な物流の実現に向けて、荷主企業ができることは？～

2024年4月以降、自動車運送業務における時間外労働の上限規制が適用され、これまでどおりの物流が維持できなくなる可能性があります。

本講演会では、「物流の2024年問題」に対する具体的な取組事例の紹介に加え、運送事業者と荷主企業がwin-winの関係を構築するヒントをご提供します。

1. 特別講演 60分
物流の働き方改革～荷主に取り組んでいただきたいこと～
 大島 弘明 氏 株式会社NXX取締役 常務取締役

2. 事例紹介
 運送業界の現状について 60分
 物流業界の現状と課題、2024年問題に向けた対応・取組等について、運送事業者目線でご紹介いたします。

3. 荷主企業事例紹介 60分
 株式会社ローゼンディングス 流通部長 上口 隆一 氏
 NIA工業株式会社 物流課課長 安川 浩保 氏

開催日時 令和5年6月29日(土) 14:00～16:30
 開催場所 TKP名古屋駅前カンパレンセンター ホール8A & WEB同時配信
 参加費 先着250名 無料(6月22日(木)まで)
 申込先 名古屋商工会議所 企画部 インフラ・環境ユニット 担当:三宅、伊藤(部)
 TEL:052-223-5704 E-mail: miyake@nagoya-cci.or.jp

『どうなる物流 2024年問題セミナー』
 （静岡県 令和5年9月19日）

「荷物が届かなくなる」は、本当か？

どうなる物流 2024年問題セミナー
 ～持続可能な物流のために荷主企業ができること～

昨年、「物流の2024年問題」がクローズアップされています。これはトラックドライバーの時間外労働の上限が年96時間に制限されることにより発生する懸念のことであり、荷主にとってこれまで通りの物流が維持できなくなる可能性があります。日本経済を大きく支えている物流が維持できなくなることは、大きなリスクです。荷物の2024年問題に対する具体的な取組事例の紹介に加え、運送事業者と荷主企業が形を築きながら持続的に良好な関係を構築するためにご紹介します。

1. 特別講演 60分
経済インフラ「物流」維持のために荷主に取り組んでいただきたいこと
 名古屋大学 経済学部経済政策学専攻 首席若菜 氏

2. 事例紹介 60分
物流業界の現状・取組み
 ソフトラン工業株式会社 物流課 渡辺 次郎 氏

3. 事例紹介 60分
荷主企業事例紹介
 ソフトラン工業株式会社 物流課 齋藤 肇 氏

2023.9.19(土) 13:30～15:00
 会場 ホテルクラウンパレス浜松 浜松市東区
 参加費 150名(先着) 無料 WEB同時配信

申込先 浜松商工会議所 企画部 TEL:053-432-1111 E-mail:hamamatsu@cci.or.jp

『運べない 届かない危機 物流クライシス2024』
 （三重県 令和5年9月8日）

物流の2024年問題
 トラック輸送をご利用の 荷主企業様 向け 説明会
 企業物流/宅配物流を担うトラック事業者様 向け 説明会

運べない届かない危機 物流クライシス2024
 定員250名 参加無料

物流の今と今後の方向性を知り、課題解決に向けた一歩を踏み出そう... 今できることから考える

令和5年9月8日(金) 三重県総合文化センター 小ホール
 13:30～ 津市一舟田上津部田1234番地

13:30 開会、挨拶
 13:40 説明会 (16:00 終了予定)

第1部 運べない届かない危機...物流の2024年問題を考える
 経済産業省 商務サービスグループ 物流企画部長 中野昭志 様 (60分)

第2部 持続可能な物流の実現に向けて...今できること
 株式会社NXX総合研究所 常務取締役 大島弘明 様 (60分)
 まとめ 国土交通省 (取引場改善三重県協議会)

●お願い 1 事業者様あたりお一人さま以上のご参加をお勧めします。
 ・トラック輸送をご利用いただく企業様は、お取引のある運送事業者様にもお声がけ下さい。
 ・トラック事業者様は、荷主企業様(発着主様・着付主様)をお誘いになり、一緒に参加いただけますと幸いです。

●参加申込み
 二次元コードまたは郵便FAXで8月27日までにお申し込み下さい

主催:国土交通省三重運輸支局、厚生労働省三重労働局、社団法人三重県トラック協会 (トラック輸送における取引場改善) 三重県商工会議所連合会、三重県商工会連合会、三重県中小企業団体中央会、貨物取扱部(三重県協議会)

令和5年度の協議会における取組について

経済団体に対する協力要請の実施

令和5年6月2日、「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において「物流革新に向けた政策パッケージ」が策定され、同「政策パッケージ」に基づく施策の一環として、経済産業省、農林水産省、国土交通省において、発荷主企業・着荷主企業・物流事業者が早急に取り組むべき事項をまとめた「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」が策定されたところ。

また、令和5年8月、「持続可能な物流の実現に向けた検討会」において「最終とりまとめ」が公表され、持続可能な物流の実現のために取り組むべき政策について方向性が示されたところである。

トラック輸送の生産性の向上や物流の効率化、取引環境の適正化について、引き続き、関係者間で連携し取組を進めていくため、県内主要経済団体に対し、改めて協力要請を実施する。



中運自貨第516号
20230221申部第1号
愛労発基 0303 第1号
令和5年3月3日

一般社団法人中部経済連合会
会長 水野 明久 様

国土交通省中部運輸局長
大石 英一郎 様

経済産業省中部経済産業局長
田中 耕次郎 様

厚生労働省愛知労働局長
代田 雅彦 様

トラック運送事業者の取引環境適正化に向けた取組への
ご理解と協力をお願いいたします

現在、政府では、新しい資本主義の実現に向け、成長と分配の好循環を生み出すべく、民間企業による賃上げのための環境整備に取り組んでおります。我が国の雇用の約7割を充てる中小企業における賃上げを実現するためには、コストの適切な転嫁が必要不可欠です。

その中でも、トラック運送事業は、国内物流の基幹産業として、我が国の経済成長と国民生活を支える重要な役割を担っていますが、長期化する新型コロナウイルス感染症の影響や、燃料費等の上昇など世界的な物価高の影響により、大変厳しい経営環境に置かれています。

さらには、令和6年4月から適用される時間外労働の上限規制や改正労働基準法への対応、カーボンニュートラルの実現に向けた取組なども求められているところです。

こうした中、担い手を確保し、物流を持続可能なものとしていくためには、荷主を含む両主や一般消費者も一層になって、それぞれの立場で担うべき役割を再考し、物流が道

面している諸課題の解決に向けた取組を進めることが必要不可欠であることから、昨年9月に関係各省が連携して「持続可能な物流の実現に向けた検討会」を設置、先月8日に中間取りまとめが公表され、今後、最終取りまとめに向けて検討することとされています。

これまで、政府としては、荷主への働きかけや機動的な運賃の浸透、取引先との共存共栄を目指し、オープンイノベーション等の新たな連携や価格決定方法をはじめとした下請企業との望ましい取引慣行の遵守に取り組むことを発注者側の立場から宣言するパートナーシップ構築宣言の拡大、毎年9月と3月の価格交渉促進月間による価格転嫁等の取引適正化に向けた取組、時間外労働の上限規制等の周知、トラック運転者の長時間労働削減に向けた支援等を実施してきてきたところです。

つきましては、貴連合会におけるこれまでのご協力に感謝申し上げますとともに、トラック運送事業者の取引環境適正化に向けた取組についてより一層のご理解をいただき、下記事項について、傘下会員への周知等に引き続きのご協力を賜りますようお願い申し上げます。

記

運賃については、適切なコストに基づき、荷主、元請事業者、下請事業者が協議を行い決定する必要があることから、価格交渉の申し出をしやすい環境の整備を回り、トラック運送事業者から運賃交渉の申し出があった場合には積極的に応じ、燃料費等のコスト上昇分を考慮した上で、十分に協議を行っていただくこと。

また、運送を依頼する際は、トラック運送事業者が遵守すべき関係法令について配慮を行っていただくこと。

【関係各省の取組・施策等】

- ・持続可能な物流の実現に向けた検討会
https://www.meti.go.jp/shingikai/sona_info_service/sustainable_logistics/index.html
- ・「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト
<https://white-logistics-movement.jp/>
- ・機動的な運賃の告示
https://www.mlit.go.jp/epart/press/jidosha04_hh_000219.html
- ・「フレートナーシップ構築宣言」ポータルサイト
<https://www.bic-partnership.jp/>
- ・価格交渉促進月間
<https://white-logistics-movement.jp/topics/ekikan/>
- ・時間外労働の上限規制・働き方改革特設サイト
<https://hatarakikatahikaku.mhlw.go.jp/over10h.html>
- ・トラック運転者の改善基準告示が改正されます！
<https://www.mhlw.go.jp/content/001039028.pdf>
- ・自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト
<https://www.iver-roadwork-jikan.mhlw.go.jp/>

| 物流の適正化・生産性向上に向けた 荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン | | | | | | | | | |
|--|---|-------|---------------------|------------------------|--------------------|-----------|-------------------------|-------------|----------------------|
| 1. 発荷主事業者・着荷主事業者に共通する取組事項 | | | | | | | | | |
| (1) 実施が必要な事項 | ・荷待ち時間・荷役作業等に係る時間の把握 ・荷待ち・荷役作業等時間 2時間以内ルール/1時間以内努力目標 ・運送契約の書面化 等 | | | | | | | | |
| (2) 実施することが推奨される事項 | ・予約受付システムの導入 ・パレット等の活用 ・換品の効率化・換品水準の適正化 等 | | | | | | | | |
| (3) 実施が必要な事項 | ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 ・共同輸送の推進等による積載率の向上 ・荷役作業時の安全対策 等 | | | | | | | | |
| 2. 発荷主事業者としての取組事項 | | | | | | | | | |
| (1) 実施が必要な事項 | ・出荷に合わせた生産・荷造り等 ・出荷情報等の事前提供 ・物流コストの可視化 等 | | | | | | | | |
| (2) 実施することが推奨される事項 | ・運送を考慮した出荷予定時刻の設定 ・発送量の適正化 等 | | | | | | | | |
| 3. 着荷主事業者としての取組事項 | | | | | | | | | |
| (1) 実施が必要な事項 | ・納品リードタイムの確保 ・発注の適正化 等 | | | | | | | | |
| (2) 実施することが推奨される事項 | ・巡回集荷(ミルクラン方式) 等 | | | | | | | | |
| 4. 物流事業者の取組事項 | | | | | | | | | |
| (1) 実施が必要な事項 | <table border="0"> <tr> <td>○共通事項</td> <td>○個別事項(運送モード等に応じた事項)</td> </tr> <tr> <td>・業務時間の把握・分析</td> <td>・荷待ち時間や荷役作業等の実施の把握</td> </tr> <tr> <td>・長時間労働の抑制</td> <td>・トラック運送業における多重下請構造の是正</td> </tr> <tr> <td>・運送契約の書面化 等</td> <td>・「標準的な運賃」の積極的な活用</td> </tr> </table> | ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) | ・業務時間の把握・分析 | ・荷待ち時間や荷役作業等の実施の把握 | ・長時間労働の抑制 | ・トラック運送業における多重下請構造の是正 | ・運送契約の書面化 等 | ・「標準的な運賃」の積極的な活用 |
| ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) | | | | | | | | |
| ・業務時間の把握・分析 | ・荷待ち時間や荷役作業等の実施の把握 | | | | | | | | |
| ・長時間労働の抑制 | ・トラック運送業における多重下請構造の是正 | | | | | | | | |
| ・運送契約の書面化 等 | ・「標準的な運賃」の積極的な活用 | | | | | | | | |
| (2) 実施することが推奨される事項 | <table border="0"> <tr> <td>○共通事項</td> <td>○個別事項(運送モード等に応じた事項)</td> </tr> <tr> <td>・物流システムや資機材(パレット等)の標準化</td> <td>・倉庫内業務の効率化</td> </tr> <tr> <td>・資金水準向上</td> <td>・モダリティ、モダリティコンビネーションの促進</td> </tr> <tr> <td></td> <td>・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等</td> </tr> </table> | ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) | ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 | ・倉庫内業務の効率化 | ・資金水準向上 | ・モダリティ、モダリティコンビネーションの促進 | | ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等 |
| ○共通事項 | ○個別事項(運送モード等に応じた事項) | | | | | | | | |
| ・物流システムや資機材(パレット等)の標準化 | ・倉庫内業務の効率化 | | | | | | | | |
| ・資金水準向上 | ・モダリティ、モダリティコンビネーションの促進 | | | | | | | | |
| | ・作業負荷軽減等による労働環境の改善 等 | | | | | | | | |
| 5. 業界特性に応じた独自の取組 | | | | | | | | | |
| 業界特性に応じて、代替となる取組や合意した事項を設定して実施する。 | | | | | | | | | |

【参考】協力要請のイメージ

※写真と文書は、令和5年3月3日(金)、中部運輸局長、中部経済産業局長、愛知労働局長が合同で一般社団法人中部経済連合会を訪問し、協力をお願いしたもののイメージです。

令和5年度の協議会における取組について

荷待ち時間実態調査

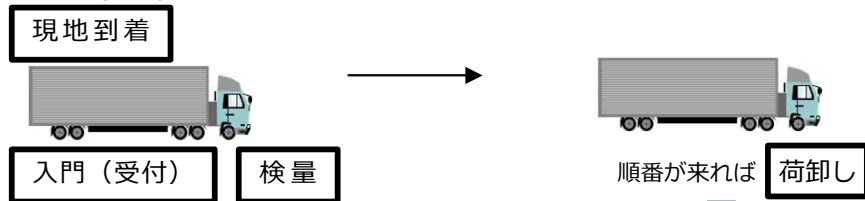
令和6年度からのトラックドライバーへの時間外労働上限規制の適用開始により、従前より労働時間を短縮していく必要があるが、そのためには平均3時間と言われている荷待ち時間の削減に取り組む必要がある。

令和5年6月2日に策定・公表された「物流革新に向けた政策パッケージ」等には、荷主企業は荷待ち・荷役作業等にかかる時間を把握し2時間以内とすること、トラック運送事業者は業務時間を把握・分析することとあるが、これらの時間について正確に把握している荷主企業・トラック運送事業者は少数と想定される。

まずは、実運送を行うトラック運送事業者において、荷主企業協力のもと、実運送における荷待ち時間を業務毎に細分化して把握し、収集したデータをもとに削減又は短縮可能な時間を洗い出し、分析を行う。

※とあるトラック運送事業者の事例

●荷卸し（往路）



①現地到着

（近隣での待機も含む）

①入門（受付）

②検量

③荷卸し

④仮伝票発行

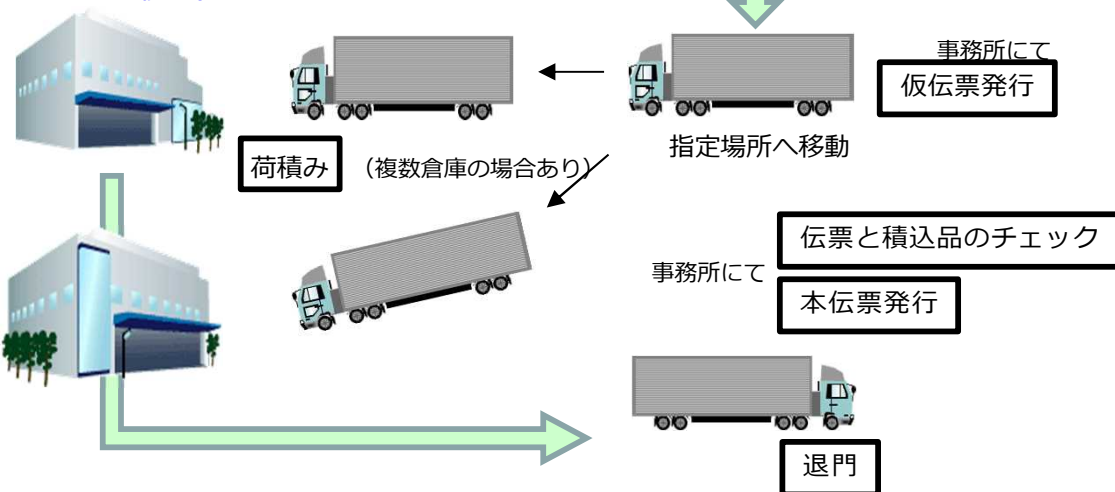
⑤荷積み

⑥伝票積込品のチェック

⑦伝票発行

⑧退門

●荷積み（復路）



★トラック運送事業者

「荷主のところで長時間の荷待ちが発生している。」

Q. では、業務毎にどれだけ時間がかかっているのか？

Q. 業務毎にかかる時間を記録すれば、その中からロスを発見できるのでは？

定期輸送を行うトラックを抽出し、2週間～1ヶ月分の実態を記録。

曜日、時間帯、輸送品目による差異も同時に把握することで荷主企業への訴求力は高まると考えられる。

荷待ち時間を詳細に把握、収集したデータをもとに削減又は短縮可能な時間を洗い出し、分析を行うことで、荷主企業へ提案するための基礎データとし、トラックドライバーの長時間労働の改善・生産性向上を目指す。