

第7回トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会

日 時:平成 29 年 5 月 9 日(火)10 時 00 分～

場 所:三重県津市新町1丁目 6-28

プラザ洞津 2 階 末広の間

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨 拶(三重労働局長)

3. 議 題

(1)平成29年度パイロット事業実施事業者等の選定について【資料1】

(2)平成29年度パイロット事業の実施内容の検討について【資料2】

(4)その他

4. 挨拶(中部運輸局自動車交通部長)

5. 閉 会

議事次第、委員及び出席者名簿、配席図

資料1 平成 29 年度パイロット事業実施事業者等の選定について

資料2 平成 29 年年度パイロット事業の実施内容の検討について

参考資料1 第4回トラック運送業の適正運賃・料金検討会

トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会 委員名簿
 ～ 第7回協議会 出席者名簿 ～

平成29年5月9日
 (順不同・敬称略)

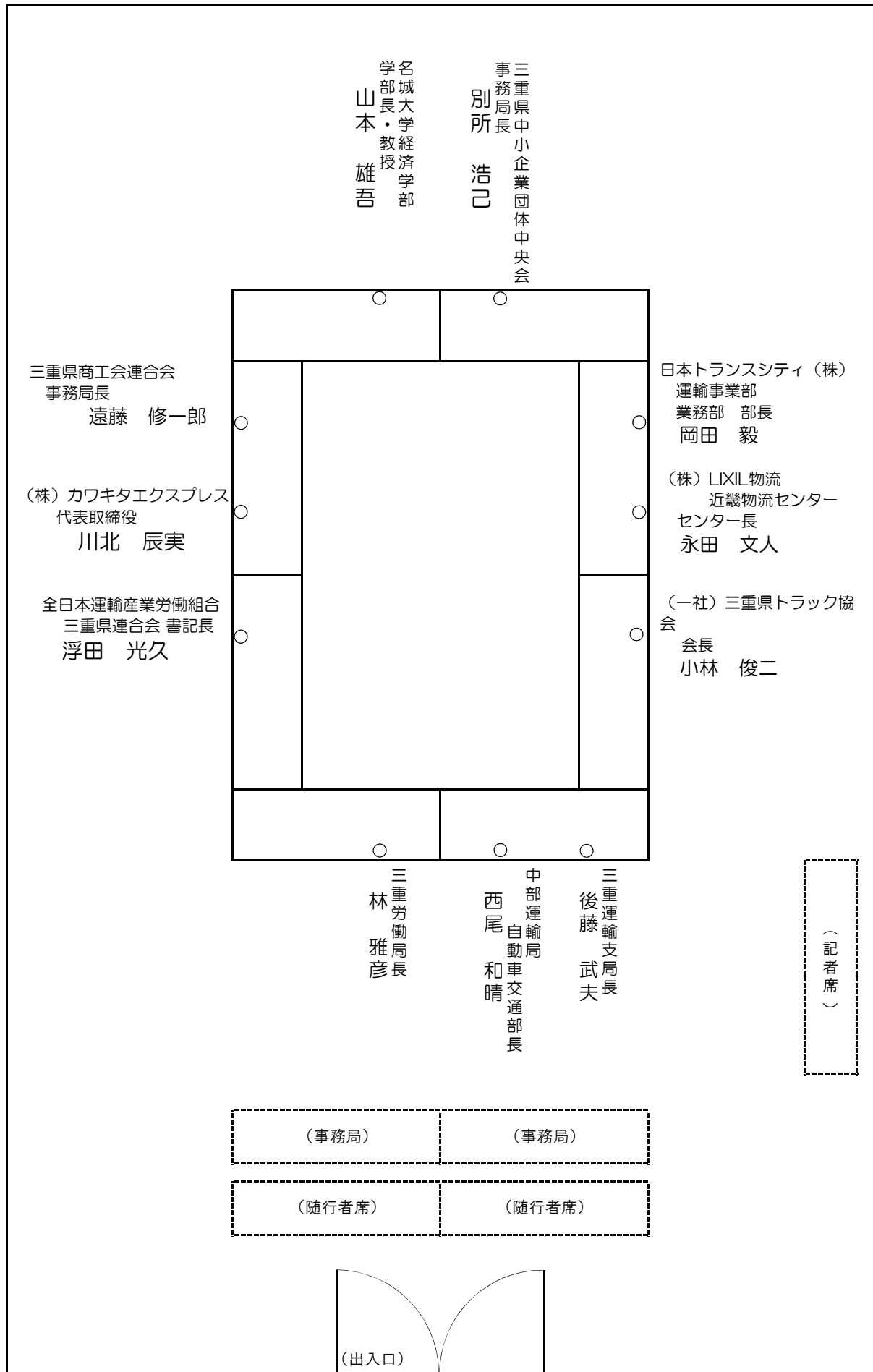
	機関代表者	組 織 名	役 職	委 員 氏 名	代理出席者等
1	学識経験者	名城大学経済学部	学部長・教授	山本 雄吾	
2	経済団体	三重県商工会議所連合会	専務理事	藤本 和弘	欠席
3		三重県中小企業団体中央会	事務局長	別所 浩己	
4		三重県商工会連合会	事務局長	遠藤 修一郎	
5	荷主及び 利用運送 事業者	日本トランスシティ株式会社	運輸事業部 業務部 部長	岡田 毅	
6		株式会社LIXIL 物流 近畿物流センター	センター長	永田 文人	
7		本田技研工業株式会社 鈴鹿製作所	生産業務室長	吉山 慎一	欠席
8	事業者団体	一般社団法人三重県トラック協会	会 長	小林 俊二	
9	労働者団体	全日本運輸産業労働組合 三重県連合会	書 記 長	浮田 光久	
10	トラック運送 事 業 者	株式会社カワキタエクスプレス	代表取締役	川北 辰実	
11		辻運送株式会社	専務取締役	辻 定	欠席
12		新成運輸株式会社	代表取締役社長	村木 尚哉	欠席
13	行政機関等	三重労働局	局 長	林 雅彦	
14		中部運輸局	局 長	鈴木 昭久	自動車交通部長 西尾 和晴
15		三重運輸支局	支局長	後藤 武夫	

オブザーバー

	機関代表者	組 織 名	役 職	委 員 氏 名	代理出席者等
1	行政機関等	東海農政局	経営・事業支援 部食品企業課 課長補佐	荒木 英輔	

第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会 配席図

平成29年5月9日(火) プラザ洞津 2階末広の間



対象集団1

区分	名称	主な荷の種類	主な課題
発荷主	ケイミュー(株)伊賀事業所	外壁材、屋根材 の製造	・出荷オーダーの締切が着日の前日12時までと遅い ・オーダー締切り後出荷製品の荷揃いを開始するため、構内での手待ちが発生し、事業者から問題提起されている
運送事業者	勢州運輸(有) 滋賀近郊運輸倉庫(株) 三重支店		・発荷主における積込みが、長距離便優先となっている ・発荷主から各社集荷時間が指定されているが、パレットの返却時間が14時までと指定されているため、近距離輸送の事業者で長時間の手待ちが発生している
荷役作業	豊栄物流(有)		
着荷主	不特定多数	住宅建材	

対象集団2

区分	名称	主な荷の種類	主な課題
発荷主	(株)おやつカンパニー	菓子・食品 製造 販売	生産性向上、物流の効率化、コスト削減等
運送事業者	(有)青山商店荷役		荷役作業の効率化と基準 告示を意識した運行管理
着荷主	ヨーカドー、イオンの物 流センター、菓子問屋		荷卸し前の手待時間の削減

対象集団1

	発荷主	運送事業者1	運送事業者2	荷役作業
企業名	ケイミュー(株)伊賀事業所	勢州運輸(有)	滋賀近郊運輸倉庫(株) 三重支店	豊栄物流(有)
事業所 所在地	伊賀市三田	三重郡菰野町千草	伊賀市三田	亀山市野村町
業種	屋根材・外壁製造	一般貨物 利用運送	一般貨物 利用運送	一般貨物
規模	本社 大阪市中央区 資本金 80億円 従業員数 1816名 (伊賀事業所 220名)	資本金 15百万円 車両数 48台	本社 滋賀県長浜市 資本金 98百万円 車両数 27台	資本金 8百万円 車両数 36台

対象集団2

	発荷主	運送事業者
企業名	(株)おやつカンパニー	(有)青山商店荷役
事業所所在地	津市一志町	津市庄田町
業種	菓子・食品の製造販売	一般貨物 利用運送
規模	本社 大阪市中央区 資本金 1億円 売上高 199億円 従業員数 380名	資本金 17.5百万円 車両数 22台

平成29年度

- 協議会の開催(4月～5月)
 - パイロット事業実施事業者等の選定
 - ガイドライン記載内容の検討

- パイロット事業実施(6月～12月)
 - 結果の分析・検討
 - 阻害要因・課題の整理、対策の検討

- 協議会の開催(10月～12月)
 - パイロット事業の状況
 - ガイドラインの記載内容の検討

- 協議会の開催(2月～3月)
 - パイロット事業の結果報告
 - ガイドラインの記載内容の整理



外壁材(ネオロック)

IGA CENTER Information

伊賀事業所案内



屋根材(ROOGA)



人に、自然に、やさしい住まいづくり、はじまる。

わたしたちは“ケイミュ”です。

環境への意識が高まり、安全性の問題に関心が集まる現在、
外装建材にも、社会と環境に対する配慮が強く求められています。
また、これまで以上に災害に強く、軽い製品を研究・開発することや、
現在の住まいにフィットするデザイン性豊かな外装材を世に送り出すことも
いま、やらなければならない大切なこと…。
私たちは、日々の仕事を通じて、こうした社会が求める外装建材をカタチにし、
みなさまのお手元に供給していきたいと願っています。
そこに暮らす人が、本当に心地よい住まいづくりを目指して……。
これからの私たち“ケイミュ”にどうぞご期待ください。



外壁材工場



屋根材工場

KMEW
ケイミュ株式会社

Profile

工場概要

名 称	ケイミュ株式会社 伊賀事業所
現 在 地	〒518-0022 三重県伊賀市三田字東大町410-1 TEL 0595-24-1811(代表)
製 品 品 目	●外壁材 ネオロック・光セラ ネオロック・親水セラ ネオロック・パワーコート ●屋根材 ROOGA(ルーガ)
生 産 能 力	外壁材 10万坪/月 屋根材 2万坪/月
敷 地	41,000坪
従 業 員 数	約220名

工場の歩み

昭和	55年	4月	松下電工(株)伊賀上野工場創業 「抄造外壁材工場」稼働
	62年	4月	「屋根材工場」稼働
	63年	5月	「押出外壁材工場」稼働
平成	元年	4月	「無機塗装工場」稼働
		12月	「品質評価センター」開設
	2年	2月	「施工スクール」開校
	8年	10月	ISO14001認証取得
	11年	5月	セラミックコート発売開始(ネオロック セラ)
	12年	5月	松下電工外装(株)伊賀上野工場に変更
	14年	9月	光セラ発売開始
	15年	12月	クボタ松下電工外装株式会社 誕生
	18年	12月	「厚物屋根材工場」稼働
	19年	4月	ROOGA発売開始
	21年	11月	親水セラ発売開始
	22年	7月	パワーコート発売開始
	22年	10月	ケイミュ(株)へ社名変更



平成8年10月伊賀上野工場は
環境の国際規格「ISO14001」の
認証を取得しました。

TECHNICAL PLAZA

ケイミュー商品をより一層知っていただくために。

ケイミュー伊賀事業所では、実際に生産された商品の特長をよりご理解いただけるよう実商品の展示及び特長説明コーナーとして「テクニカルプラザ」を設けています。



≡ トータルコーディネートを実物で体感。

ケイミューが製造・販売する外壁材・屋根材・雨とい®の外まわり建材を使ったトータルコーディネートイメージを実物を使って展示しています。
※雨といはハナソニック(株)が製造、ケイミュー(株)が販売



≡ 商品特長を分かりやすく展示。

伊賀事業所で生産している商品を中心に商品特長を分かりやすく展示しています。また、不具合なく施工するための標準施工法とその部材についてもご説明、ご紹介しております。

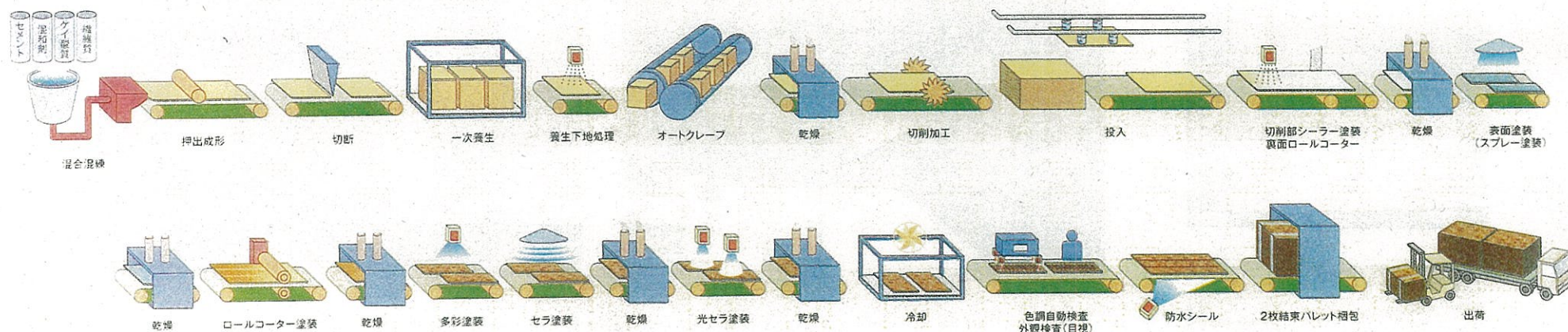


外壁材

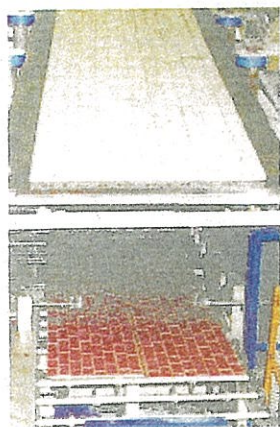
環境に優しく、そしてひとりでも多くのお客さまのご支持をいただくために、常に最先端のテクノロジーを導入。

《押出工場》

《塗装工場》



Manufacturing & Technology



伊賀事業所の外壁材製造ラインでは、流動性の高い材料+押出ロール成形工法による深彫加工が可能であり、デザイン性の高い外壁材を生産することができます。また、特殊軽量混和剤を配合する事により、水分の凍結膨張圧力を緩和して耐凍害性に優れた基材特性を持たせる事が出来ます。ケイミュー外壁材全体の特長としてモルタルより軽量に仕上げる事ができるので耐震性についても優れております。地震や寒冷気・積雪など、日本の厳しい自然環境から暮らしをまもる商品をみなさまにお届けしております。



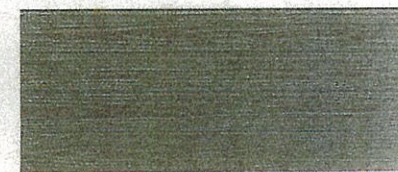
フィオット



キャストストライプ

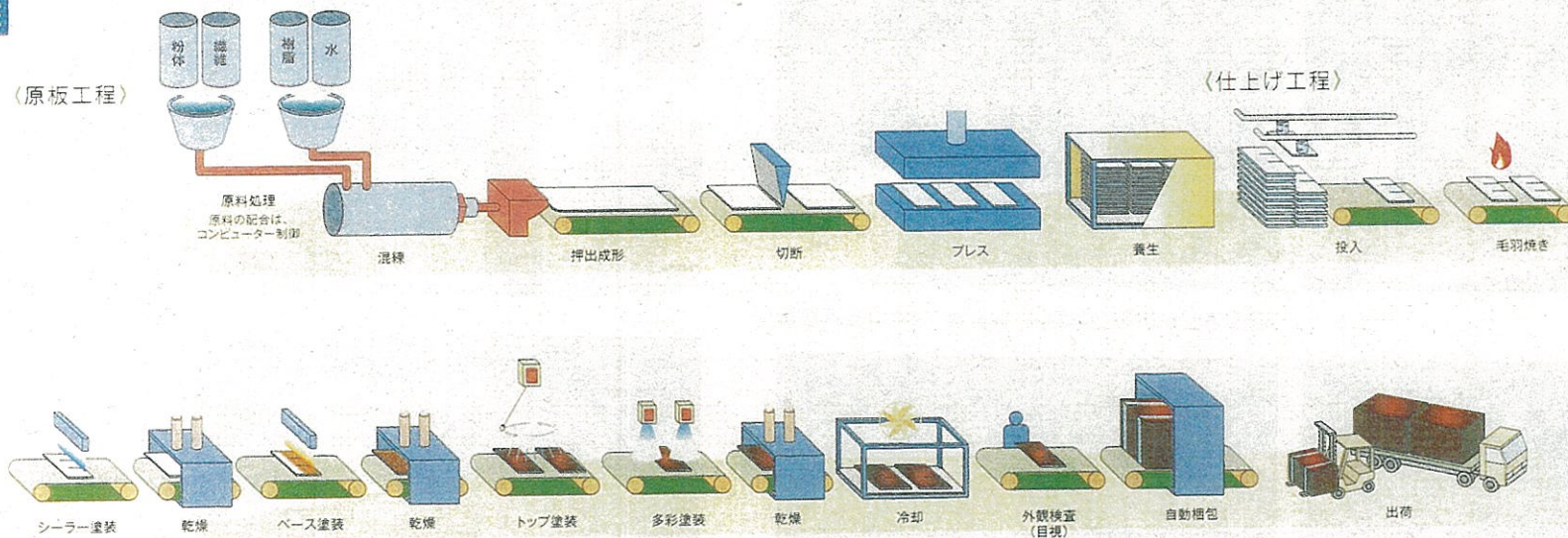


クリアシェイド

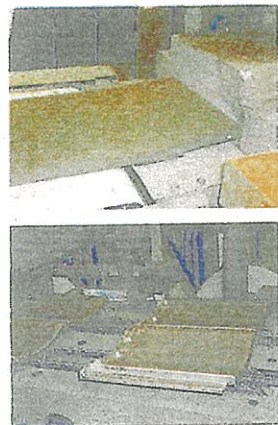


セフィロウツド

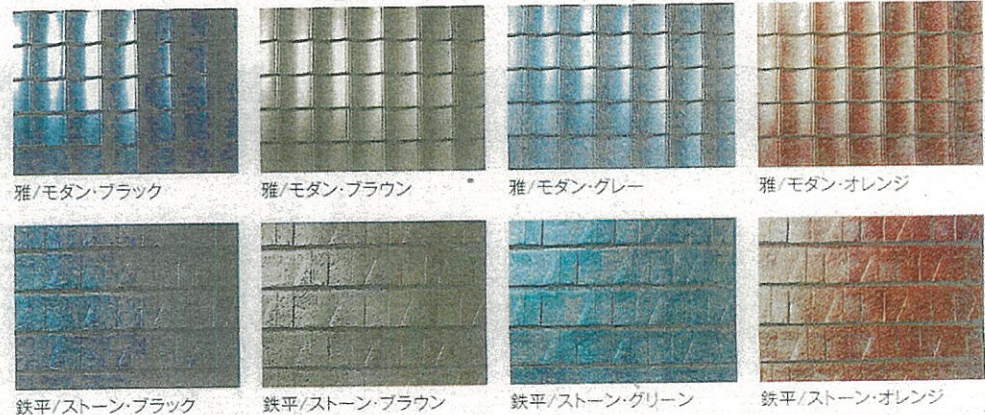
屋根材



Manufacturing & Technology



屋根材製造ラインでは、新素材ハイブリッド PIF の屋根材「ROOGA」を生産しています。厚みがあるのに軽く、割れにくい基材とガラス塗装による高耐候性が大きな特徴になります。さらに現場端材を回収・再利用するリサイクルシステムにも対応。まさにこれからの屋根材に求められる性能を有した商品として、自信を持っておすすめさせていただきます。

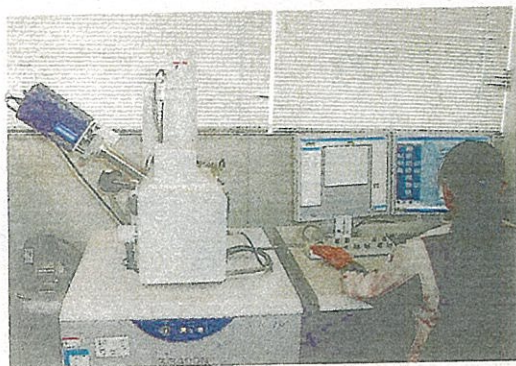


細部にいたるまで徹底される品質保証。

施工後の耐風雨試験や暴露試験による品質評価

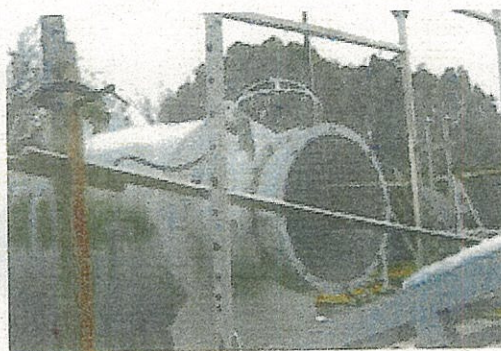
品質評価機器

製品の品質向上の実績を具体的な力タチでご確認・ご理解いただける品質評価テストを行っています。



耐風雨・暴露試験評価

耐風雨試験による、屋根・雨樋の耐久評価を行っています。



暴露試験による、屋根材・外壁材の耐候性評価を行っています。



Quality
Guaranteed

工場拠点

ケイミューは、国内7か所で外壁材、屋根材の製造工場を操業。
それぞれ、立地条件や生産の専門性を考え、
強みの活かせる商品に限定し、
製造効率アップとコスト削減を実行しています。
また、あらゆる工程で厳しい品質検査を実施。
常に均質で安定した商品の供給に努めています。



営業拠点

2015年6月現在

特需営業部	九州営業部	中国・四国営業部	近畿営業部	中部営業部	関東・首都圏営業部	東日本営業部
東京特需営業所 特需営業所(近畿)	福岡営業所 北九州営業所 長崎営業所 大分営業所 熊本営業所 宮崎営業所 南九州営業所	広島営業所 山陰営業所 岡山営業所 山口営業所 四国営業所 松山営業所 高知営業所	大阪営業所 京滋営業所 神戸営業所	名古屋営業所 北陸営業所 浜松営業所 静岡営業所 三重営業所	東京営業所 新潟営業所 東関東営業所 宇都宮営業所 千葉営業所 西東京営業所 長野営業所 北関東営業所 埼玉営業所 神奈川営業所	北海道営業所 道東営業所 東北営業所 青森営業所 奥羽営業所 秋田営業所 山形営業所 福島営業所

Profile

ケイミュー株式会社

会社概要

本社所在地 〒540-6013
大阪市中央区城見1丁目2番27号
クリスタルタワー13階

設立 2003年12月1日

資本金 80億円

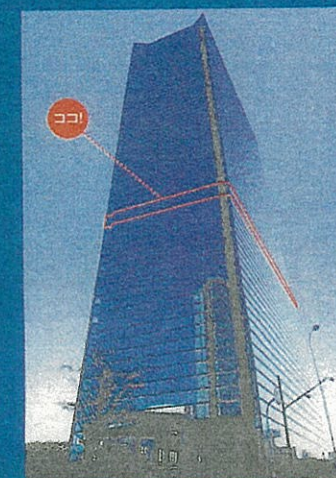
社員数 1,800名(2015年3月現在)

ホームページ <http://www.kmew.co.jp>

事業内容

屋根材、外壁材の製造・販売。
雨樋の販売及び子会社を通じての施工・管理。

- ☐ 建材及び住宅関連商品の開発・製造及び販売
- ☐ 無機質系建設資材の開発・製造・販売及び施工
- ☐ 土木建築工事の設計・施工
- ☐ 造園工事の設計・施工
- ☐ 一般・産業廃棄物の収集・運搬及び再生事業
- ☐ 労働者派遣事業





ケイミュー株式会社 伊賀事業所

〒518-0022

三重県伊賀市三田字東大町410-1

TEL 0595-24-1811 (代表)

- JR関西本線 伊賀上野駅下車、徒歩10分。
- 近鉄大阪線 伊賀神戸駅乗り換え、
第3セクター 伊賀鉄道 上野市駅下車、
タクシーで約10分。

KMEW ケイミュー株式会社
 平成27年7月 1Yr 〒540-6013
 大阪府大阪市中央区城見1丁目2番27号 クリスタルタワー13階
 第2版 © KMEW Co., Ltd. 2015

ケイミュー株式会社のホームページアドレス <http://www.kmew.co.jp/>

対象集団1

	発荷主	運送事業者1	運送事業者2	荷役作業
企業名	ケイミュー(株)伊賀事業所	勢州運輸(有)	滋賀近郊運輸倉庫(株) 三重支店	豊栄物流(有)

「課題」

- 出荷オーダーの締切が着日の前日12時までと遅い
- 発荷主から各社集荷時間が指定されているが、パレットの返却時間が14時までと指定されているため、近距離輸送の事業者で長時間の手待ちが発生
- オーダー締切り後出荷製品の荷揃いを開始するため、構内での手待ち発生
- 発荷主における積み込みが、長距離便優先



「提案」

- 出荷オーダーの仕組みの変更(着荷主の協力・理解が必要)
- パレット返却の仕組みの変更(返却先部署と出荷部署との連携不足)
- 構内作業員のスキルアップ(積み込み方法の熟練者の要請)
- 構内の待機場所・通行方法の整理(一方通行等)

対象集団2

	発荷主	運送事業者
企業名	(株)おやつカンパニー	(有)青山商店荷役

「課題」

- 初日朝一番の下し作業(前週末に積み込んだ段ボール資材)が長時間
- 休憩時間が運行計画に比べ長い、回数が多い(計画通りに運行出来ていない)
- 積み込み補助員と運転手との連携がとれていない



「提案」

- 初日段ボール下ろしを、前週最終日に行う。近距離担当ドライバーとの連携
- 運転者との意見交換、現場認識の再確認(運行計画の見直し)
- 発荷主側、3工場3倉庫→3工場1物流センターへ統合
集荷時間の短縮の期待

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県地方協議会」 におけるパイロット事業実施報告書

第1回検討会

- 目的と方針の共有
- 実態の確認

8月26日

第2回検討会

- 課題と改善策
- 実証実験プランの検討

11月24日

第3回検討会

- 結果の分析
- まとめ

3月2日

平成29年3月

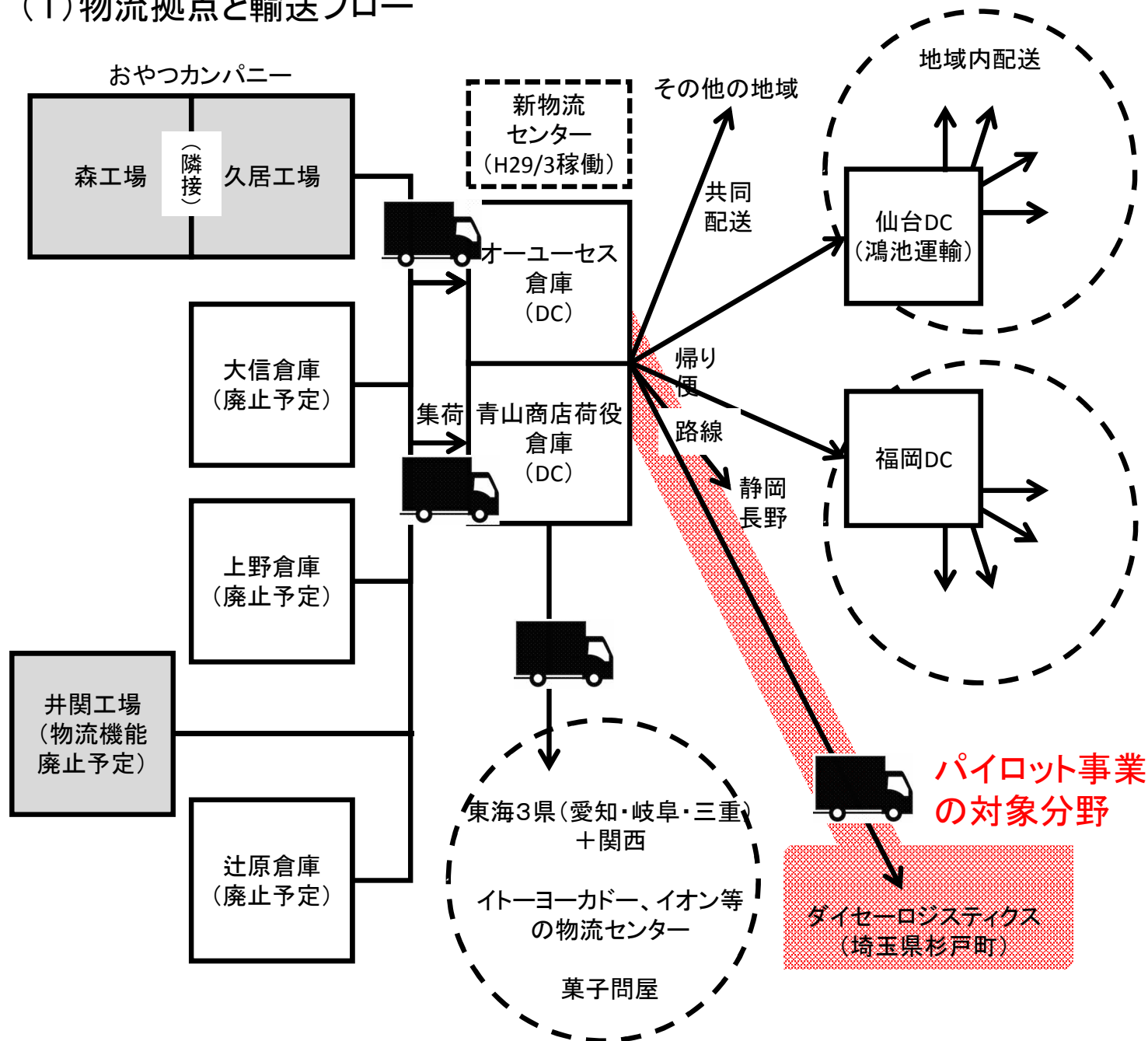
国土交通省中部運輸局

1. 対象集団の概要

	発荷主	元請け運送事業者
企業名	株式会社おやつカンパニー	有限会社青山商店荷役
事業所所在地	三重県津市一志町	三重県津市庄田町
業種	菓子・食品の製造販売	一般貨物自動車運送事業 倉庫業 荷役・梱包
規模	資本金 1億円 売上高 199億円(2016/7) 従業員 380名	資本金 1,750万円 従業員数 49人 車両数 40台

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



- 各工場・倉庫はアイテム分担。集荷トラックが巡回し、(株)オーユーセスまたは青山商店荷役の倉庫に入荷する。
- 各地方のストックポイントに、おやつカンパニー手配のチャーター便や路線便で輸送。
- 青山商店荷役は、東海3件＋関西の納品先に日帰り配送、および埼玉県杉戸町のストックポイントに週2回2泊3日運行。

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

- 横持ち集荷
- 商品保管、ピッキング、積み込み
- トラック輸送
- 配送先での荷下し

② 輸送分野

- 集荷
- 近距離配送(東海3件+関西)
- 長距離幹線輸送(埼玉県杉戸町)

③ 委託シェア

- 青山商店荷役シェア保管約50%、運送約25%

④ 使用車両(車種・台数)

- 10トン車1台、4トン車3台、傭車中型1台(臨時)

■ 物流条件

① 積込作業

- 集荷および倉庫内はパレット積みであるが、積み込み時に荷台上でパレット崩し・バラ積み。軽量低価格商品のため積載率を最優先。

② 輸送条件(高速使用等)

- 運賃は高速料金込み。
- 実態は使用すると赤字になるためほとんど使用せず。埼玉県杉戸便は途中から高速を利用。

③ 納入時刻等の着荷主の条件

- 到着時間予約制荷主の場合、着時間を守れないと原則翌日まわしなる。
- それ以外は到着順に受付けて荷下し。

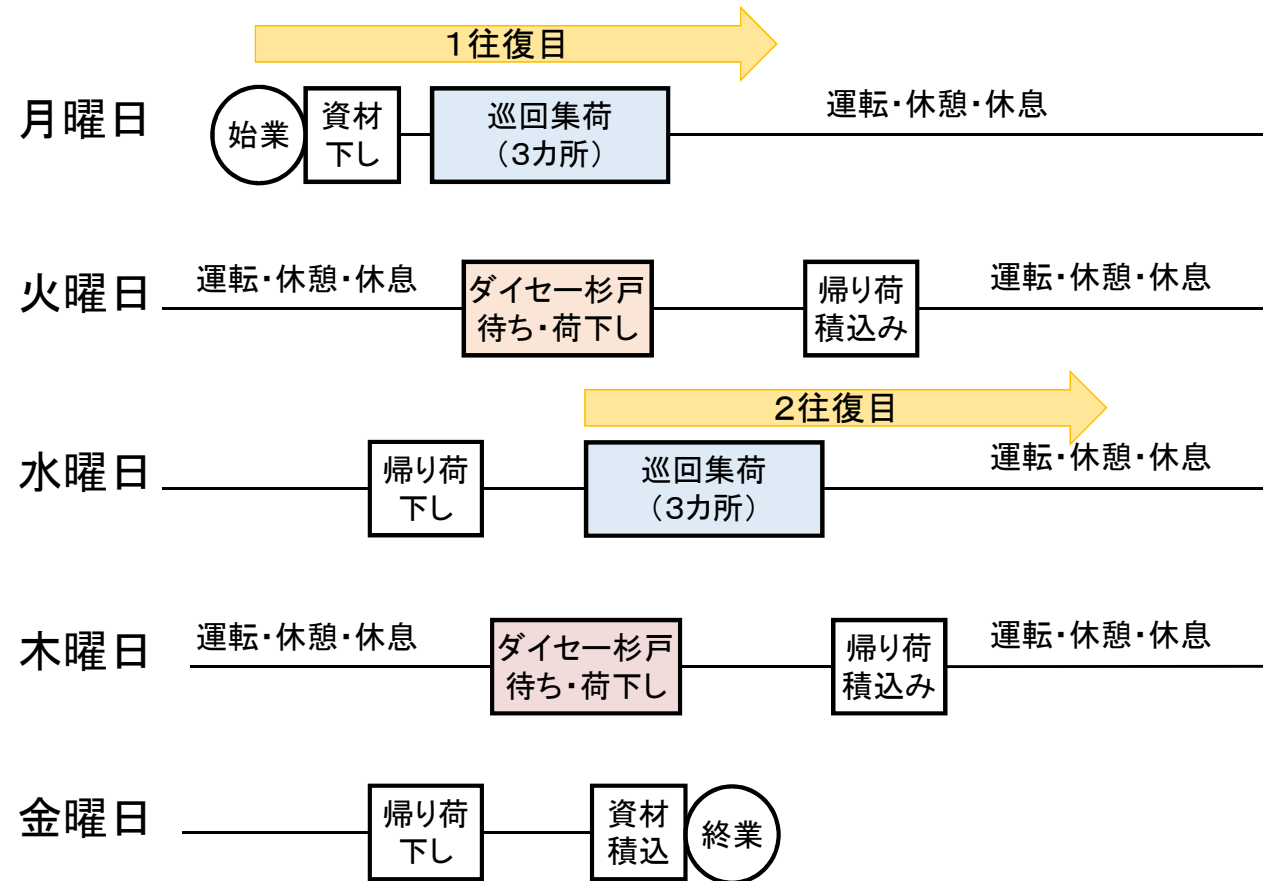
④ 運賃体系

- 専属チャーター:2台、貸切距離制:2台

3. 運転者の労働実態（埼玉県杉戸便）

(1) 運行実態と業務内容

- ① 三重県津市から埼玉県杉戸町までの5日間で2往復の運行である。
- ② 前週積込まれていた資材（ダンボール）の下し作業、貨物の集荷の後に、営業所を出発。
- ③ 3日目に営業所に戻ったのち、再び集荷して2往復目の出発。
- ④ 集荷及び杉戸での下しは、荷台上でパレットを崩し手積み、手下しである。



4. 問題点とその要因

(1) 物流の効率性からの視点

① 集荷場所が多く時間がかかる

- 集荷先が最大6箇所(3工場、3倉庫)あるため。特に久居地区から井関工場は10Km、辻原倉庫は5Km離れており非効率。

② 集荷荷役に1時間30分～3時間かかっている

- スナック菓子の商品特性(軽量・低価格)上、積載率を重視し手積みで行っているため。

(2) 労働時間短縮と告示遵守からの視点

① 杉戸便で告示未遵守が発生しやすい

- ・ 休息期間が成立しない。(拘束状態が継続)
- ・ 運転時間が2日平均9時間を超過。連続運転時間上限を超過。
- 運行計画を運転手に明確に指示せず、運転手のペースで運行することを実質的に許可しているため。
- 高速道路の利用に関しては、一定額を渡し、利用区間は運転手の裁量となっていたため、有効な区間であっても利用されない。その結果運転時間が長時間化する。

5. 改善策の分野と概要

(1)これまでの改善への取り組み

①おやつカンパニー物流拠点の集約(推進中)

- 3倉庫(大信倉庫・上野倉庫・辻原倉庫)および井関工場の在庫を、新物流センターに集約する。これにより久居工場の1Km圏内に物流拠点が集約される。
- 平成29年3月現在、新物流センターへの移行を行っている。3月末移行完了予定。

(2)現状の問題点に対する改善案

①集荷場所が多く時間がかかる

- 集荷先が最大6箇所(3工場、3倉庫)あるため。特に久居地区から井関工場は10Km、辻原倉庫は5Km離れており非効率。

②集荷荷役に1時間30分～3時間かかっている

- スナック菓子の商品特性(軽量・低価格)上、積載率を重視し手積みで行っているため。

①杉戸便で告示未遵守が発生しやすい

- 運行計画を運転手に明確に指示せず、運転手のペースで運行することを実質的に許可しているため。
- 高速道路の利用に関しては、一定額を渡し、利用区間は運転手の裁量となっていたため、有効な区間であっても利用されない。

改善案

● 物流拠点の集約(推進中)

- パレット積みによる荷役時間削減
- ベールクランプ等マテハン機器活用による荷役軽減

本案は、以下の理由により対象集団から採用されず。

- ✓ 対策をしても荷傷が予想される。返品になったら運送会社の費用負担となる。
- ✓ パレットを持ち帰る必要があり、帰り荷がとりにくくなる。
- ✓ 運べる物量が減るのは困る。

● 集荷積み込み補助員の投入

本案は採用された。

- 高速道路適正利用を前提とした運行計画の策定と指示

6. 実証実験の実施

(1) 対象分野

- 高速道路の適正利用運行と積込み作業体制の強化

(2) 実験期間

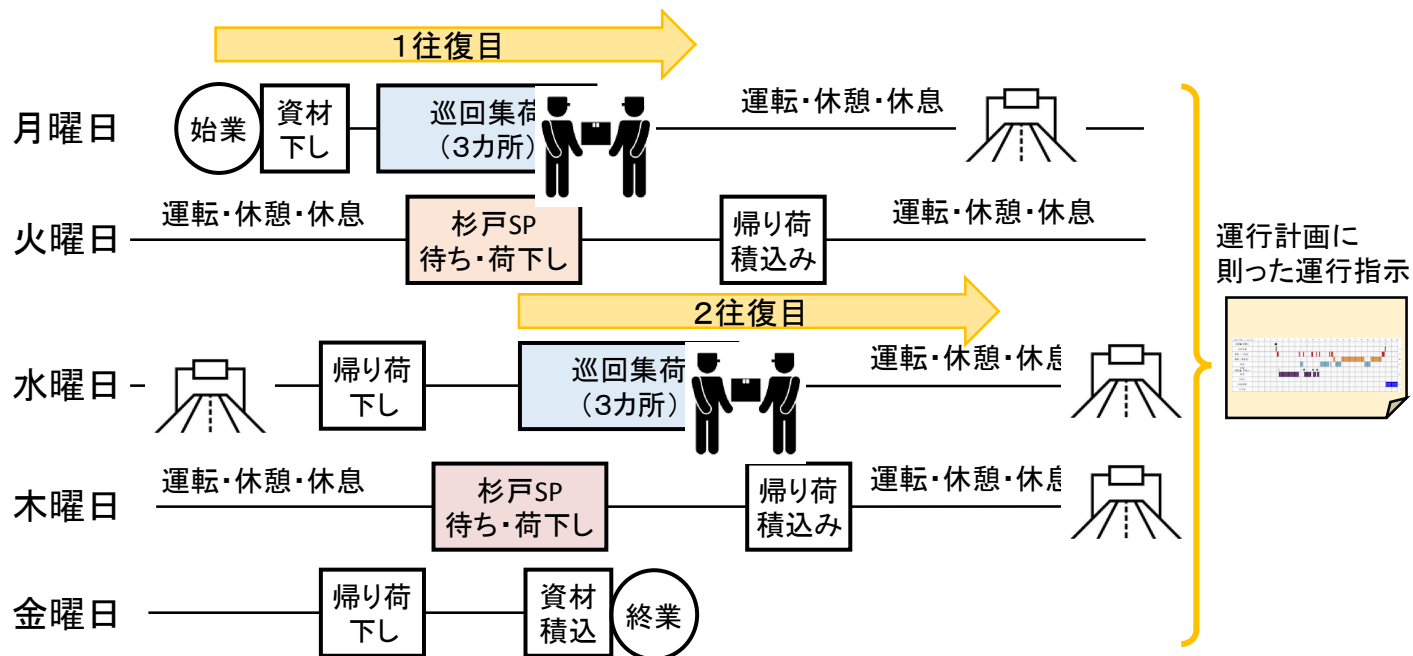
ビフォア : 平成28年12月5日(月)～9日(金)
アフター : 平成29年1月16日(月)～20日(金)

(3) 改善策の概要

- 埼玉県杉戸町のストックポイント(ダイセーロジスティクス株)行き便を対象として以下の実験を行う。
 - 高速道路の適正利用を前提とした運行計画を作成し、これに基づく運行を指示する。
 - 集荷時に積込み補助員を1名投入し2名体制で作業を行う。

(4) 実験方法

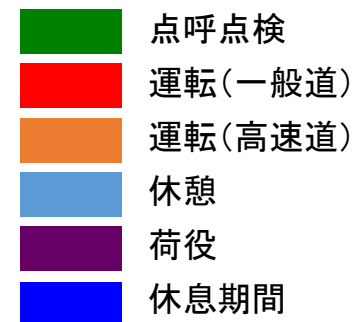
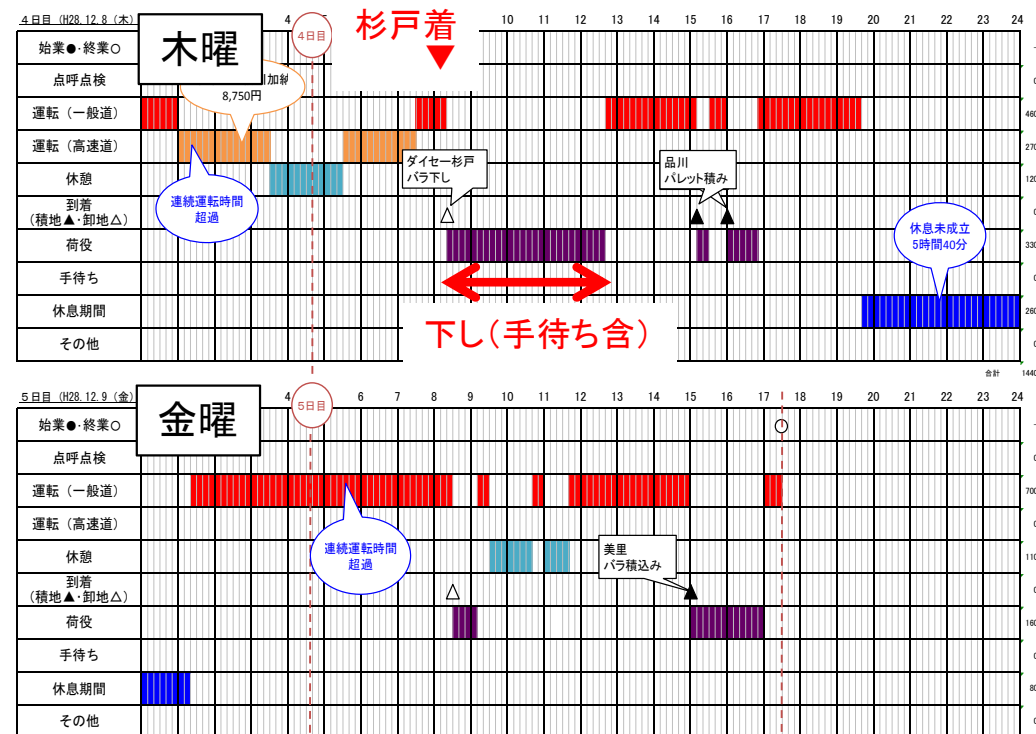
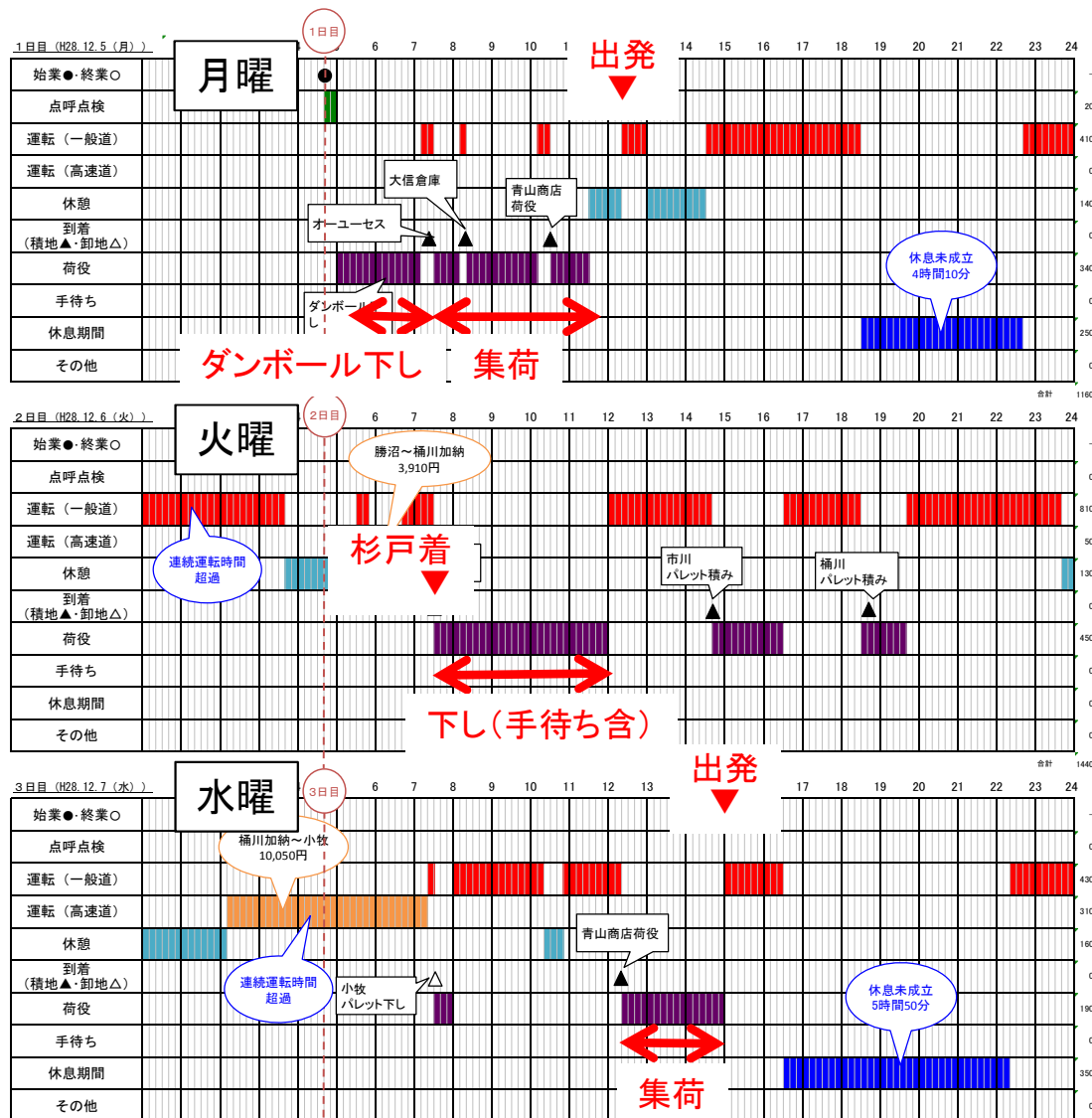
- 事前に運行管理者が高速道路を適正利用し、経由地、休憩予定地、予定時間を明確にした5日間の運行計画を作成し、運転手に指示し運行させる。
- 対象集団の荷主の集荷(1日目および3日目)において、積込み補助員が1名同乗し積込み作業を支援する。
- ビフォア(従来運行)のデータは、12/5～9の運転日報およびアナタコチャートによる。



6. 実証実験の実施

(5) 実証実験の結果 ～ 高速道路の適正利用運行

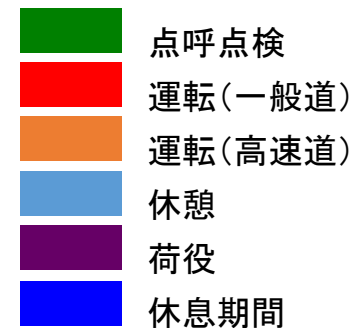
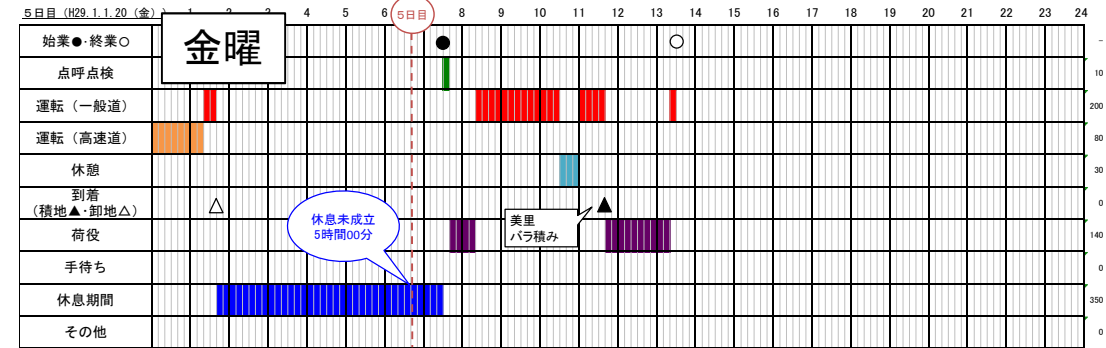
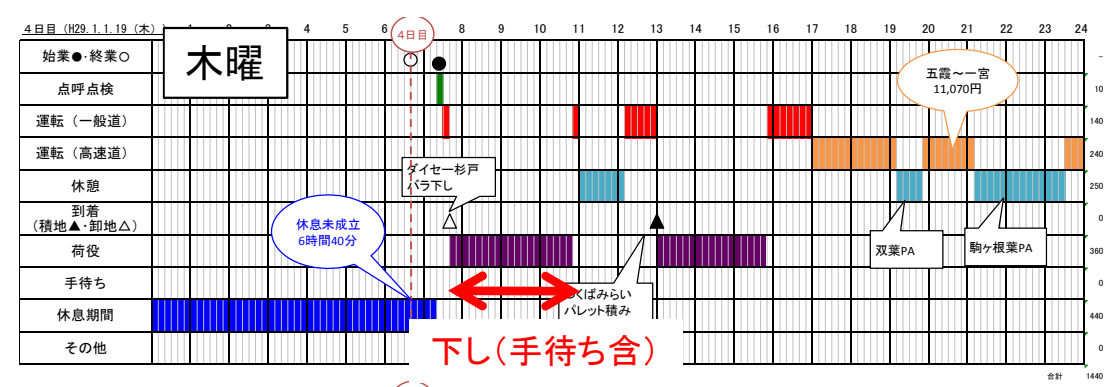
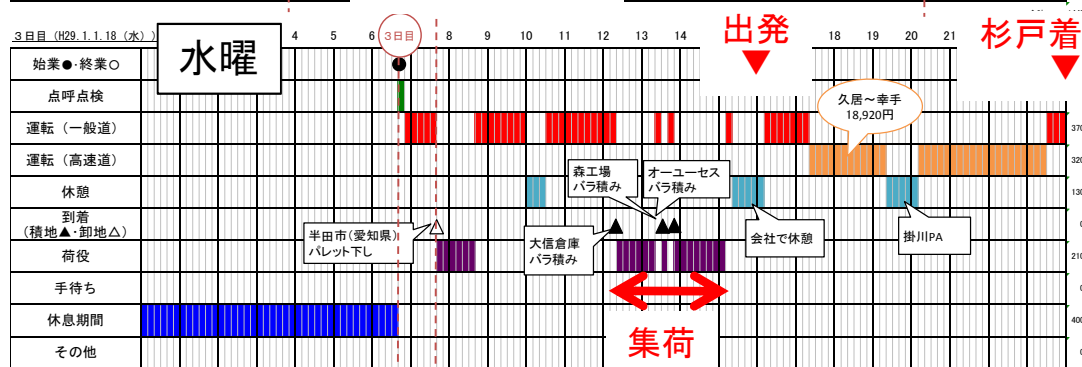
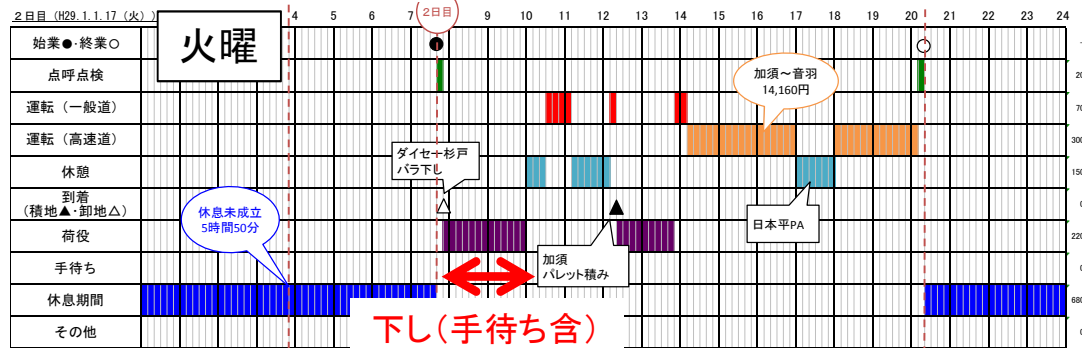
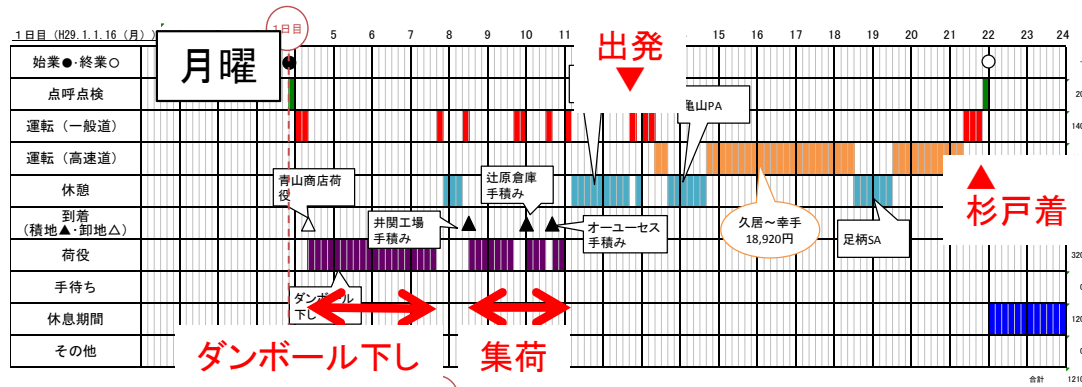
① ビフォア(従来運行) 運行実績



(注) 今回の調査では、4時間以上の休憩は、分割休憩を試みたが成立しなかったものとみなし、休息期間として扱った。

6. 実証実験の実施

②アフター(実験運行)運行実績



6. 実証実験の実施

③高速道路の適正利用運行の結果

労働時間比較

	従来運行						実験運行						平均差
	12/5	12/6	12/7	12/8	12/9	平均	1/16	1/17	1/18	1/19	1/20	平均	
始業時刻	04:40	04:40	04:40	04:40	04:40		03:50	07:40	06:40	06:40	06:40		
運転時間	10:30	13:10	13:20	12:00	08:20	11:28	08:20	07:00	11:30	08:00	03:00	07:34	▲3:54
荷役 (手待ち含)	05:40	07:30	03:10	05:30	02:40	04:54	05:20	03:40	03:30	06:00	02:20	04:10	▲0:44
休憩時間	03:20	03:20	01:40	00:50	01:50	02:12	04:10	02:30	02:10	04:10	00:30	02:42	+0:30
その他時間	00:20	00:00	00:00	00:00	00:00	00:04	00:20	00:30	00:10	00:10	00:10	00:16	+0:12
拘束時間	24:00	24:00	24:00	24:00	12:50	21:46	24:00	13:40	24:00	24:00	06:50	18:30	▲3:16
休息期間	(04:10)	00:00	(05:50)	(05:40)		03:55	(05:50)	10:20	(06:40)	(05:40)		07:07	+3:12
合計	24:00	24:00	24:00	24:00			24:00	24:00	24:00	24:00			

拘束時間

- 従来:4日目まで24時間の拘束状態が続いていた。
- 実験:3度16時間を超過したが平均では3時間16分の短縮となった。

運転時間

- 従来:12/6～8が前後2日平均9時間超となった。
- 実験:1/18のみ前後2日平均で9時間を超過した。平均で3時間54分の短縮となった。

連続運転時間

- 従来:5時間3回、7時間1回
- 実験:4時間超は無し

休息期間

- 従来:8時間以上が成立した日無し
- 実験:16、18、19未成立。平均では1日あたり3時間12分の改善となった。(4時間以上の休憩を休息とみなした場合)

運送コスト比較

	従来運行	実験運行	備考
高速道路料金	22,710円	63,070円	40,360円増加
燃料費	78,660円	56,810円	21,850円削減(軽油95円/Lで計算、推定区間含む)
計	101,370円	119,880円	18,510円増加

6. 実証実験の実施

(6) 積込み作業体制の強化の結果

	従来運行	実験運行	備考
積込み立米	1日目:46.91m ³ 3日目:46.46m ³	1日目:45.73m ³ 3日目:46.45m ³	
荷役時間	1日目:3時間30分 3日目:2時間40分	1日目:2時間00分 3日目:2時間30分	
単位(立米)あたり 荷役時間	3.96分/m ³	2.93分/m ³	荷役時間26.0% 向上

(7) 運転手の感想

- 翌日のダイセー荷下しに間に合わせるために、一般道だと休息の余裕がなかったが、高速利用だと十分な休息が取れた。
- これまでは自分のペースで休憩できたが、運行計画に則った高速道路運行だと、自分のコンディションに関係なく決められた場所までは必ず走らなければならない。
- 積込み補助により時間が1/3位短縮できた感触だ。
- 初めてなので動線が交差するなど邪魔になる場面もあったが、慣れればもっとうまくやれるだろう。
- 体の負担は軽減できた。夏場は特にありがたいだろう。

6. 実証実験の実施

(8) 対象集団のメリット／デメリット

	メリット	デメリット
発荷主 (株)おやつカンパニー	● 積込み時間短縮によりバースの車両回転率が高まる。(実験では26.0%短縮)	● 高速代、積込み作業員補助の運送コスト増加分の負担を求められる懸念がある。
運送事業者 有限会社青山商店荷役	● 拘束時間が3時間16分短縮。(1日平均。以下同じ) ● 運転時間が3時間54分短縮。 ● 連続運転時間4時間超が解消。 ● 運転手が運行時間に余裕を感じるようになった。 ● 高速道路走行による燃費向上。 ● 積込み作業26.0%時間短縮。 ● 運転手の荷役による疲労の軽減。	● 高速料金の負担が増加。燃費向上分を織り込んでも18,510円のコスト増。 ● 運転手が自分のペースで自由に走り休憩できないための不自由さを感じた。 ● 積込み補助員人件費が1回あたり2.5人時発生する。

6. 実証実験の実施

(9) 結果に結びついたポイント／結びつかなかったポイント／今後の課題 等

拘束時間、運転時間それぞれ一定の改善ができたが、運行を通じての改善基準告示の遵守には至っていない。

- 拘束時間と休息期間が5日中3日未遵守
- 休息期間の確保については、一部改善が見られたものの未だ不足している

その要因

初日朝一番の下し作業(前週末積み込んだダンボール資材)に時間が掛っている。(実験日3時間30分)

今後の改善策

初日ダンボール下ろしを、前週最終日に行う。または近距離担当などの他の運転手に移管する。

拘束時間を15時間内に収めれば、始業24時間内の休息期間を9時間確保できる

休憩時間が運行計画に比べ長い、回数が多い(休息期間をまとめてとれない)など、運転手が計画通りに運行しなかった部分があった。

今後の改善策

運転手の意見や現場認識を再確認し、運行計画を見直し精度を高める。
運行計画に則った運行を行うよう、運転手指導を強化する。

積込補助員:

初めての試みで運転手と補助員の協力体制がうまくとれなかった。

荷台までのフォーク作業で、他車両との兼ね合いでボトルネックとなり手待ちが発生することがあった。

荷主の取組み

新物流センター4月稼働により、集荷時間の短縮が期待できる。

7. 参考資料

(1) 検討会の開催

① 検討会構成員(敬称略)

<対象集団>

株式会社おやつカンパニー 物流購買部部長	川口 謙次
有限会社青山商店荷役 代表取締役専務	青山 好一
有限会社青山商店荷役 統括課長	渡邊美智代

<事務局>

一般社団法人三重県トラック協会専務理事	伊藤 信彦
一般社団法人三重県トラック協会事務局長	西口 豪時
流通経済大学 物流科学研究所教授	小野 秀昭
株式会社運輸・物流研究室 主任研究員	中田 愛子
株式会社運輸・物流研究室 客員コンサルタント	長島 孝善

② 検討会の開催

1) 第1回検討会

日時: 平成28年8月26日(金) 13:00～15:00
場所: 株式会社おやつカンパニー 本社会議室
内容: パイロット事業の進め方、意見交換、実態調査の実施方法について

2) 第2回検討会

日時: 平成28年11月24日(木) 16:30～18:30
場所: 株式会社おやつカンパニー 本社会議室
内容: 課題と改善策、実証実験プランの検討

3) 第3回検討会

日時: 平成29年3月2日(木) 14:30～16:00
場所: 株式会社おやつカンパニー 本社会議室
内容: 実証実験結果の報告、意見交換、報告書全体についての討議、確認、その他(アンケート実施、協議会へ報告する資料の確認等)について

(2) 事業場に対する訪問、調査指導

① チェックリスト調査

配布: 平成28年8月26日(金)

② ヒアリング調査・打ち合わせ

回収: ～ 10月5日(水)

平成28年8月10日(水) 13:00～15:00(中部運輸局、三重運輸支局)

平成28年8月26日(金) 15:00～16:30(対象集団)

平成28年12月13日(火) 14:00～15:30(対象集団)

平成29年1月20日(金) 16:00～17:30(対象集団)

石川県パイロット事業 【荷役・荷待ち時間短縮による拘束時間の削減】

- パイロット事業(実証実験)は、知識を有するコンサルの助言・提案のもと、石川県地方協議会によりトラック輸送状況実態調査結果や地域の実情踏まえ選定された対象集団(発荷主:コマニー株式会社 運送会社:上田運輸株式会社)が、トラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。
- 以下のように①荷主及び運送事業者の現状の把握、長時間労働の原因や抑制の阻害要因等の分析 ②課題に対する改善策の検討 ③解決手段の実証 ④検証等を行う。
- 実施内容は平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、トラック業界全体の長時間労働是正につなげる。

①現状分析

対象集団自己チェックリストにより現在の労働環境の把握。コンサルによる分析。

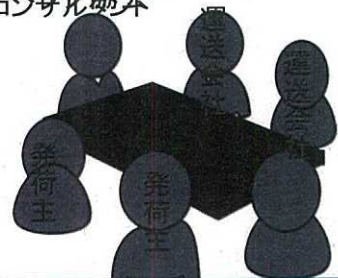
対象集団と、コンサルタントが連携し、運送取引の実態を把握。(事業場の訪問を複数回実施)

＜対象集団＞

- ・発荷主:コマニー(株)
- ・運送事業者:上田運輸(株)

＜コンサルタント＞

石川県地方協議会



②課題解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

＜課題＞

- 荷役作業関係
出荷製品の集荷・荷造り・積載方法の検討

➢ 手待ち関係

- 出荷日にあわせた生産体制の構築の検討

③解決手段の実証

設定した課題に対する解決策を実証する。

ロケーション変更し。効果をだす。

＜実験＞

- 入庫時間のコントロール
- 出荷時間に合わせた製品造りの取組
- (出荷前日までの完成品準備率の向上)
- (ピッキング数の調査、回数を減らすための検討)
- (荷主側、梱包作業側、運送事業者側での出荷体制情報の共有化)

④結果検証

11～1月

1～2月頃

2月以降

愛知県パイロット事業

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働是正につなげる。

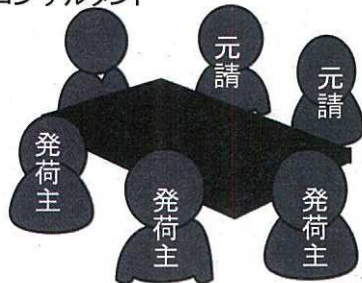
現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

<参加集団>

- 発荷主
中部セキスイハイム工業
- 運送事業者
豊橋センコー運輸

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

事業場訪問(1回目:11/11、2回目:1/27)、現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

【業務のながれ(工場出荷後)】

出庫 → 待機場到着・作業 → 現場搬入・据付開始 → 帰着 → 翌日分積荷

<課題>

- 手待ち時間関係
 - ・ 現場指揮のもと順番に据え付けるため、職人の数や段取りにより、待ち時間が発生
- 荷役作業関係
 - ・ 待機場で積替えが必要
- 拘束時間関係
 - ・ ユニット数の大きな物件は地場輸送でも16H超過が発生
 - ・ 帰りの最終便は、空のラックや資材関係を積み込むため、据付完了まで現場を離れられない

実証実験

設定した課題の「計画以上の拘束時間が発生した要因」に着目し、真の課題を明らかにする。

<実験>

- 【運転(出庫～待機場)】
 - ・ 交通集中／事故渋滞
 - ・ 天候不順
 - ・ 入場規制
- 【運転(横持ち～現場搬入)】
 - ・ 進入路変更／進入難
 - ・ 進入時間規制
 - ・ 長距離の横持ち
 - ・ 単車不足
- 【荷役作業(現場)】
 - ・ 電気工事待ち
 - ・ 据付け待ち
 - ・ 現場管理(休憩)
 - ・ 直送部材の搬入遅れ
- 【運転(待機場～帰庫)】
 - ・ 交通集中／事故渋滞
 - ・ 天候不順

実験結果検証

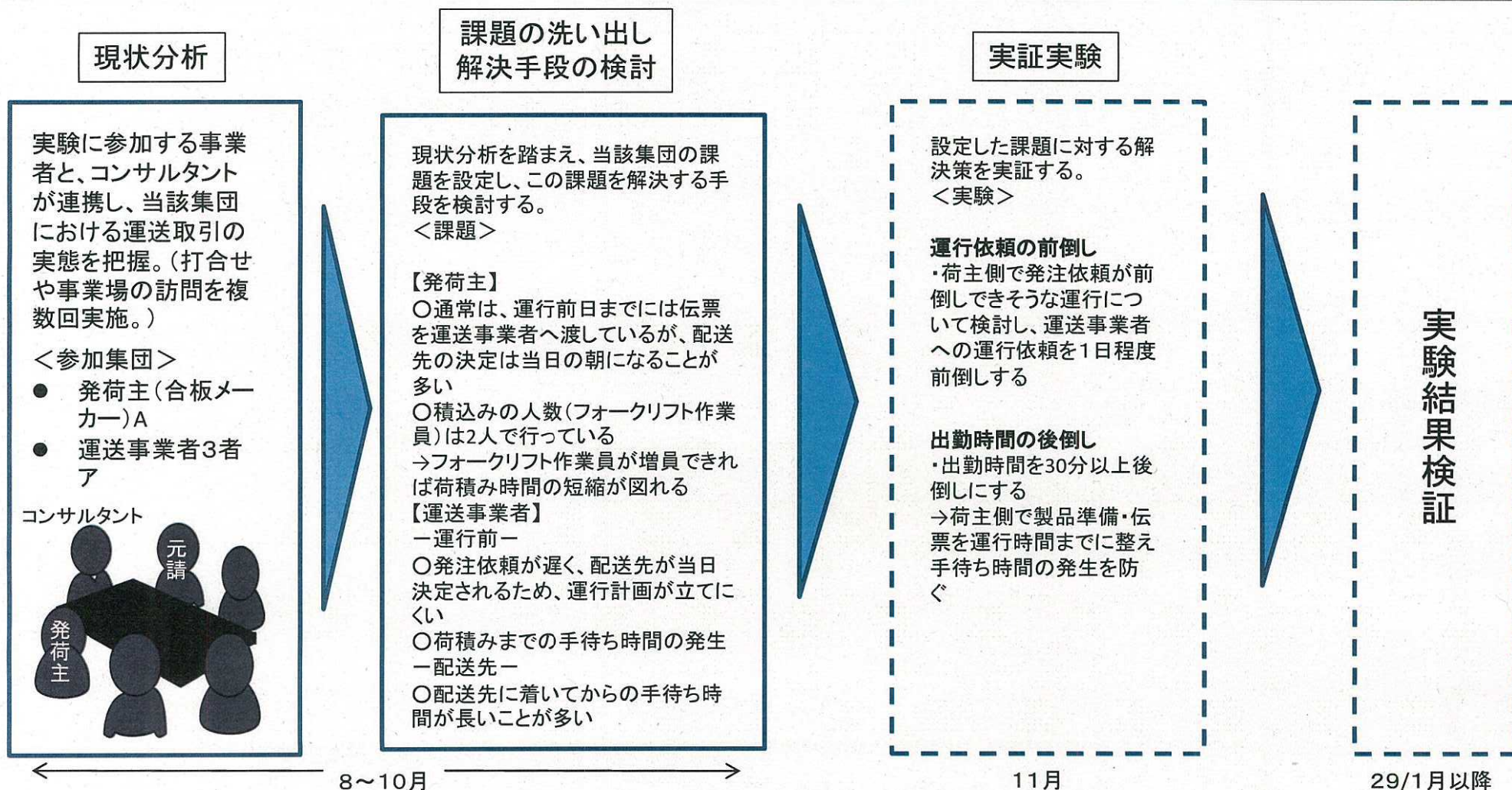
10～11月

12～1月

2月末頃

岩手県パイロット事業 【運行依頼の前倒し・出勤時間見直しによる拘束時間の削減】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働是正につなげる。



新潟県パイロット事業 【荷待ち時間短縮による拘束時間の削減】

- パイロット事業(実証実験)は、知識を有するコンサルの助言・提案のもと、新潟県地方協議会によりトラック輸送状況実態調査結果や地域の実情踏まえ選定された対象集団(発荷主:岩塚製菓株式会社 運送会社:魚沼運輸株式会社)が、トラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである
- 以下のように①荷主及び運送事業者の現状の把握、長時間労働の原因や抑制の阻害要因等の分析 ②課題に対する改善策の検討 ③解決手段の実証 ④検証等を行う。
- 実施内容は平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、トラック業界全体の長時間労働是正につなげる。

①現状分析

対象集団自己チェックリストにより現在の労働環境の把握。現場確認によるコンサルによる分析。対象集団と、コンサルタントが連携し、運送取引の実態を把握。(事業場の訪問を複数回実施)

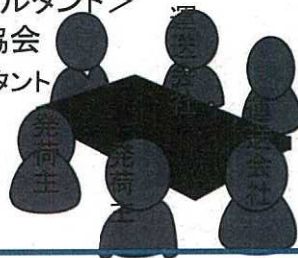
着地(スルーセンター)でのドライバーの状況調査分析

＜対象集団＞

- ・発荷主:岩塚製菓(株)
- ・運送事業者:魚沼運輸(株)

＜コンサルタント＞

- ・ペック協会
- ・コンサルタント



②課題解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

＜課題＞手待ち時間関係

予定積込み開始終了時刻に対して遅れる場合がある。

予定ピッキング開始終了時刻に対して遅れる場合がある

人によりピッキング作業時間(効率)にばらつきがある(標準作業時間より長くなる場合がある)

- ・積込待ちの解消
- ・積込み完了遅れの解消

＜原因の明確化作業＞

▶トラック1台分1人作業化の実施→ピッキングを1人1台作業とすることで、問題見える化し、有効な対策を講じていく

(見えてきた原因)

- ・運搬距離が長い(ピッキング場所が広域にまたがる)
- ・ピッキング場所(作業場所の空き状況)
- ・賞味期限の混在

③解決手段の実証

設定した課題に対する解決策を実証する。

＜実験＞

手待ち時間関係

▶ピッキング作業の改善
(中間ストアの活用)

▶倉庫内、ロケーション変更

▶トレース(バーコード)システムの導入

▶トラックの付け方変更検討

④結果検証

1～2月頃

2月以降

11～12月

山梨県パイロット事業 【荷待ち時間短縮等による拘束時間の削減】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働是正につなげる。

現状分析

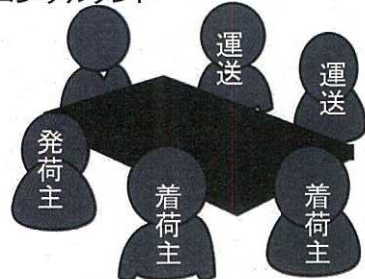
コンサルタントと対象集団による第1回検討会を10月に実施。

また、流通センターへの現地確認を実施したうえで当該集団における運送取引の実態を把握。

<参加集団>

- 発荷主(食品メーカー)
- 運送事業者
- 着荷主(流通センター)

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、コンサルタントによる課題の洗い出しをもとに、第2回検討会にて課題の解決方法を検討。

<課題>

- 手待ち時間関係
 - ・ 流通センター到着後、受付開始時間前にトラックが集中し、搬出作業の順番待ちにより多大な手待ち時間が発生。
- 荷役作業関係
 - ・ 発荷主側では積載効率を重視したパレット積みを行う一方、流通センター側ではサイズ的に収容不可能なため、手下ろしを強いられている状況。

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>

- 手待ち時間の短縮
 - ・ 流通センターで試験運用中の「受付予約システム」を活用し、予約した時間帯に搬出を行うことにより、手待ち時間の短縮を図る。
- 荷役作業のパレット化
 - ・ 統一したパレット積みを実施し、流通センターでの手下ろしをパレット下ろしへ変更することにより、荷下ろし時間の短縮を図る。

実験結果検証

10~11月

1月頃

2月以降

高知県パイロット事業 【積み込み及び荷降ろし作業改善による拘束時間の短縮】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働是正につなげる。

現状分析

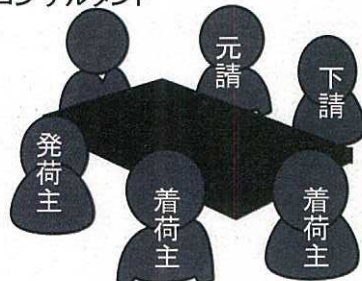
実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

荷種 菓子

<参加集団>

- 発荷主(製造業)
- 元請運送事業者(運輸A)
- 下請運送事業者(運輸B)
- 着荷主(卸売業)

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題>

- 荷役作業関係
 - ・手荷役での積み込み及び荷降ろし作業のため時間がかかっている。(パレットの利用無し)
- 検品作業関係
 - ・多品種少量の発注により積み込み及び荷降ろし作業における検品作業が複雑で時間がかかっている。

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験予定内容>

- 荷役作業時間の短縮化
 - ・パレットを利用して、パレット単位に荷物を集約、荷物は、積み込み時にビニールで固縛して車両荷室の下段に積み込みを実施、少量荷物はパレットの上段に積み込みを実施することで、積み込み及び荷降ろしの作業時間の短縮を図る。
- 発注量の平準化
 - ・多品種少量の発注が毎日されており、積み込み及び荷降ろし作業時の検品作業に時間がかかっているため、パレット単位になるように発注方式を見直し作業の効率化を図る。

実験結果検証

← 11~12月 →

1~2月頃

2月以降

第4回 トラック運送業の適正運賃・料金検討会

平成29年4月26日（水）14時00分～16時00分
於） 中央合同庁舎第2号館 1階 国土交通省第1会議室

【議 事 次 第】

I. 開会

II. 議題

1. 運送以外のコストを適切に収受するための方策について
2. 運賃のあり方について
3. その他

III. 閉会

【配 布 資 料】

議事次第、委員名簿、配席図

資料1 運送以外のコストを適切に収受するための方策について

資料2 運賃のあり方について

資料3 その他

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

「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」

委員名簿

(順不同・敬称略)

(委 員)

藤井	聡	京都大学大学院工学研究科教授 (座 長)
野尻	俊明	流通経済大学学長
柳澤	宏輝	弁護士
藤枝	茂	厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
正田	聡	経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長
川上	泰司	国土交通省総合政策局官房参事官 (物流産業)
加藤	進	国土交通省自動車局貨物課長

(オブザーバー)

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
坂本	克己	(公社) 全日本トラック協会 副会長
馬渡	雅敏	(公社) 全日本トラック協会 副会長

1. 運送以外のコストを適切に 収受するための方策について

-
- The diagram illustrates the structure of freight charges, comparing the current status (現状) with a revised case (整理案1).
- 現状 (Current Status):**
- 発地 (Origin):** はい作業 (Loading), 荷造り (Packing), 出庫仕分け (Outbound sorting), 検収・検品 (Inspection), 縦横持ち (Vertical/Horizontal holding), 手待ち (Waiting), 積み込み・積み付け (Loading).
 - 運送 (Transportation):** 車両による発地→着地の荷物の移動 (Vehicle-based movement of goods from origin to destination).
 - 着地 (Destination):** 手待ち (Waiting), 取卸し (Unloading), 縦横持ち (Vertical/Horizontal holding), 検収・検品 (Inspection), 入庫仕分け (Inbound sorting), はい作業 (Unloading), ラベル貼り等 (Labeling, etc.).
 - 運賃 (Freight):** Represented by a large blue arrow spanning the transportation section.
 - 付帯業務料 (Incidental business charges):** Represented by light blue arrows pointing outwards from the origin and destination sides.
 - 車両留置料 (Vehicle detention charge):** Represented by green arrows pointing inwards towards the transportation section.
- 整理案1 (Revised Case 1):**
- 発地 (Origin):** 付帯業務料 (Incidental business charges), 待機時間料 (Waiting time charge), 積み込み料 (Loading charge).
 - 運送 (Transportation):** 運賃 (Freight).
 - 着地 (Destination):** 取卸し料 (Unloading charge), 待機時間料 (Waiting time charge), 付帯業務料 (Incidental business charges).
 - 整合性 (Integration):** A red line connects the 待機時間料 (Waiting time charge) and 積み込み料 (Loading charge) on the origin side to the 取卸し料 (Unloading charge) and 待機時間料 (Waiting time charge) on the destination side, indicating a consolidated charge structure.

現行の規定の課題等

- 運送状の記載事項に「運賃、料金、燃料サーチャージ、立替金その他の費用の額」が含まれているが、「料金」「その他の費用」の内容についての詳細な記載はない。
- 貨物の「積込み又は取卸し」については、運送事業者が行うこととされているが、その費用(コスト)については約款に記載がない。
- 附帯業務について、「品代金の取立て」、「荷掛金の立替え」等が挙げられているが、「横持ち及び縦持ち」、「棚入れ」等は例示されていない。

改正案

- ① 運送状の記載事項を「運賃、燃料サーチャージ、料金(待機時間料、積込み料、取卸し料等)、有料道路利用料、立替金その他の費用」とし、料金の詳細を記載することとする。
- ② 発地及び着地における積込み及び取卸し作業に対する対価を「積込み料」及び「取卸し料」とし、発地及び着地における荷待ちへの対価として「待機時間料」と整理する。
- ③ 「附帯業務」の例示を実態に合わせて整理し、現行約款の「横持ち及び縦持ち」、「棚入れ」を新たに加えることとする。

現行の規定の課題等

- 必要記載事項として、運賃以外に「[燃料サーチャージ](#)」「[有料道路利用料](#)」「[附帯業務料](#)」が明示されているが、それ以外の費用は「その他」としてまとめられている。（なお、記載要領には「[車両留置料](#)」「[荷役機械使用料](#)」「[架装費等](#)」についても明示はされている。）
- 「[車両留置料](#)」について、ガイドライン本文に「[運送受託者の規定する車両留置時間を超える場合に収受するもの](#)」との記載はあるが、モデル様式において「運送受託者の規定する車両留置時間」を確認できるようにはなっていない。
- モデル様式について、「[車両留置料](#)」を収受する場合の時間あたり単価を記載できるものになっていない。

改正案

- ①必要記載事項として「⑦料金」を追加し、その例として示す料金を「[待機時間料](#)」「[積込み料](#)」「[取卸し料](#)」「[附帯業務料](#)」、等と整理する。
- ②必要記載事項の記載要領に「[待機時間料](#)」「[積込み料](#)」及び「[取卸し料](#)」についての記載を追加し、これらの料金の定義を明確化する。
- ③運送とその他の作業を明確に区別するため、「[運賃](#)」を「[貨物の運送（場所的移動）に対する対価](#)」と定義し、運送以外の役務に対する対価を「[料金](#)」と定義することとする。
- ④運送引受書様式を以下の通り改正する。
 - ・「[附帯業務料](#)」の詳細を記載する欄を設ける。
 - ・「[積込み料](#)」及び「[取卸し料](#)」を記載する欄を設ける。
 - ・「[待機時間料](#)」を「○時間あたり○円」と記載できるようにする。

○航空貨物及び海運貨物の運賃・料金については通達によって定義づけられている。

モード	運賃の定義	料金の定義
トラック	<u>貨物の運送(場所的移動及び、運送に必要な典型的な積み付け業務(シート、ロープなど通常貨物自動車運送事業者が備えている積付用品による業務等))に対する対価</u> (トラック運送業における書面化推進ガイドライン)	① <u>運送以外の貨物自動車運送事業者の役務であり、異なる業務へのそれぞれの対価</u> (トラック運送業における書面化推進ガイドライン) ② <u>運賃により一律に収受しがたい運送サービス</u> (平成15年国自貨第85号通達)
航空	<u>貨物の輸送サービスの対価</u> (平成22年国空国第1855号通達)	<u>旅客及び貨物の輸送サービスに直接関係するもので別に定めるもの</u> →受託手荷物料金、座席指定料金、2席使用旅客座席料金、改良座席料金、ストレッチャー料金、アップグレード料金、非同伴小幼児取扱手数料 (平成22年国空国第1855号、1856号通達)
海運	<u>貨物運賃:船舶により物品(旅客が携帯する手回り品を除く。)を運送する場合の対価</u> (昭和52年海定第96号通達)	<u>船舶による物品等の運送に係る対価であって運賃以外のものをいう</u> (昭和52年海定第96号通達)

※鉄道については省令において旅客に係る料金が定義づけられているが、貨物に関する運賃・料金は定義づけられていない。

2. 運賃のあり方について

貨物自動車運送事業法(抜粋)

(標準運賃及び標準料金)

第63条

国土交通大臣は、特定の地域(特別積合せ貨物運送に係る運賃及び料金にあつては、特定の地域間。以下この項において同じ。)において、一般貨物自動車運送事業に係る運賃及び料金がその供給輸送力及び輸送需要量の不均衡又は物価その他の経済事情の変動により著しく高騰し、又は下落するおそれがある場合において、公衆の利便又は一般貨物自動車運送事業の健全な運営を確保するため特に必要があると認めるときは、当該特定の地域を指定して、一般貨物自動車運送事業の能率的な経営の下における適正な原価及び適正な利潤を基準として、期間を定めて標準運賃及び標準料金を定めることができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定による標準運賃及び標準料金を定めたときは、遅滞なく、これを告示しなければならない。

貨物自動車運送事業法(抜粋)

(事業改善の命令)

第26条

国土交通大臣は、一般貨物自動車運送事業の適正かつ合理的な運営を確保するため必要があると認めるときは、一般貨物自動車運送事業者に対し、次に掲げる事項を命ずることができる。

一～四 略

五 運賃又は料金が利用者の利便その他公共の利益を阻害している事実があると認められる場合において、当該運賃又は料金を変更すること。

六 略

貨物自動車運送事業報告規則(抜粋)

第2条の2

一般貨物自動車運送事業者、特定貨物自動車運送事業者及び貨物軽自動車運送事業者は、運賃及び料金を定め又は変更したときは、運賃及び料金の設定又は変更後三十日以内に、次の各号に掲げる事項を記載した運賃料金設定(変更)届出書を、(中略)それぞれ提出しなければならない。

一 氏名又は名称及び住所並びに法人にあっては、その代表者の氏名

二 事業の種別(一般貨物自動車運送事業、特定貨物自動車運送事業又は貨物軽自動車運送事業の別をいう。)

三 設定し、又は変更しようとする運賃及び料金を適用する運行系統又は地域

四 設定し、又は変更しようとする運賃及び料金の種類、額及び適用方法(変更の届出の場合に

2 あっては、新旧の対照を明示すること。)

五 実施日

運賃及び料金に対する事業改善命令の発動に係る処理方針について（平成15年通達 国自貨第86号）

1. 運賃及び料金に対する事業改善命令発動基準について

多種多様な運賃及び料金に対し、改善命令を発動する基準を一律に示すことは困難であることから、個別の事案に応じて判断することが必要であるが、例えば、以下のような事例が該当するものと考えられる。

(1) 荷主に対し不当な差別的取扱いとなるおそれがある場合

- ・特定の大口荷主や長距離輸送の利用者だけを不当に割安にしたり、一見客や近距離輸送の利用者に不当に割高となっているもの。
- ・貨物の重量、距離等に関係なく一律に1個〇〇円としているもの
- ・貨物の商品価格の〇〇%としているもの

(2) 他のトラック事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがある場合

- ・特定の市場を対象に、他の事業者の排除のみを目的として、一定期間にわたり継続的に著しく原価を下回るような極端な運賃・料金を提供して、その収奪を狙うようなもの
- ・同様のサービスを提供する他の事業者との関係において、著しく安く、継続的に過積載や過労運転など安全性を阻害した不当な条件での競争を前提としているもの

(3) 社会経済情勢に照らし不当に高すぎる運賃・料金の場合

(4) 宅配、引越等個人を対象とする運賃・料金について、利用者が容易に理解することが困難なものや利用者に不測の損害を与えるおそれがある場合

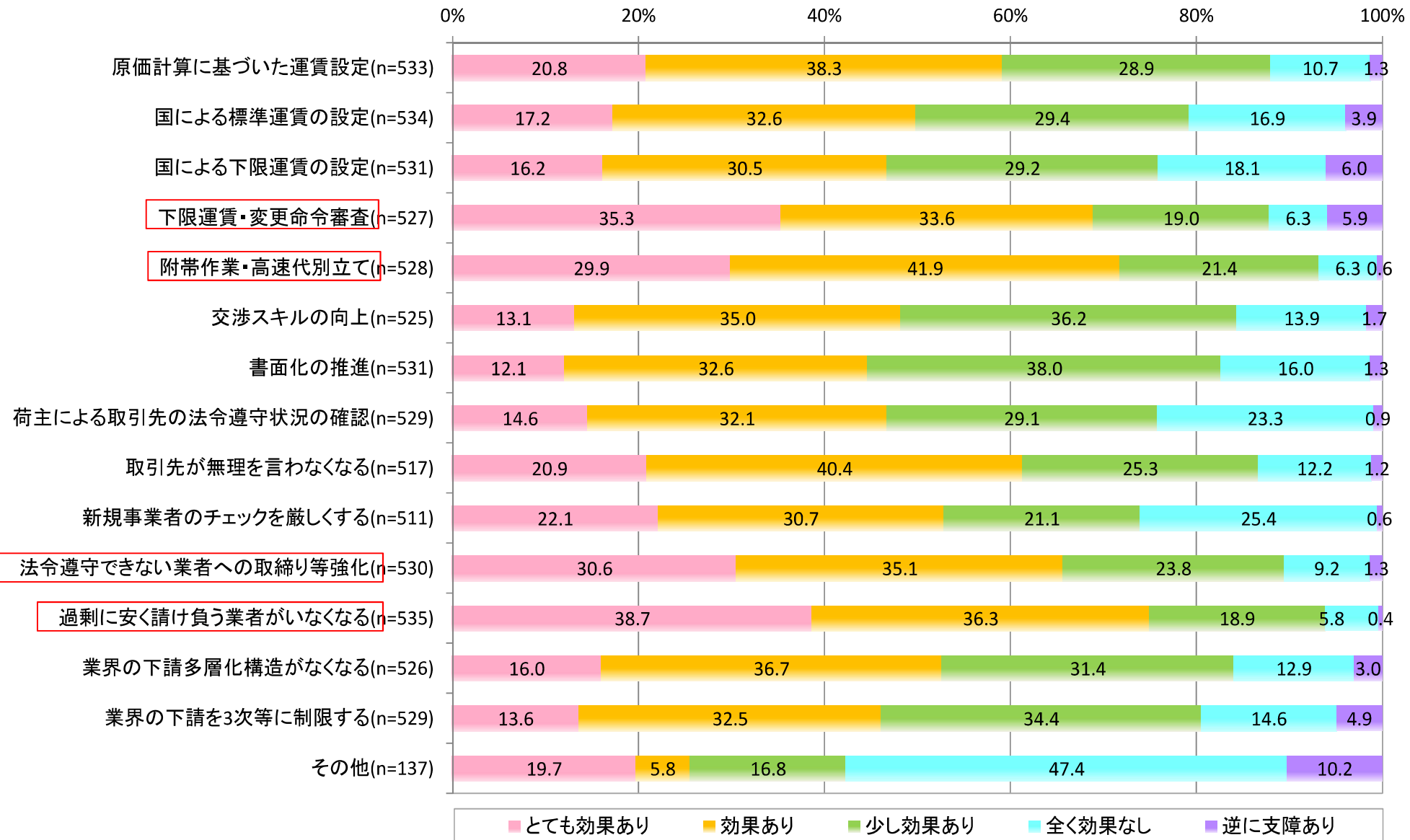
- ・割増又は割引の適用範囲が不明確なもの
- ・実費の範囲が不明確なもの

3

(5) 及び2. 以下 略

Q49:「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)

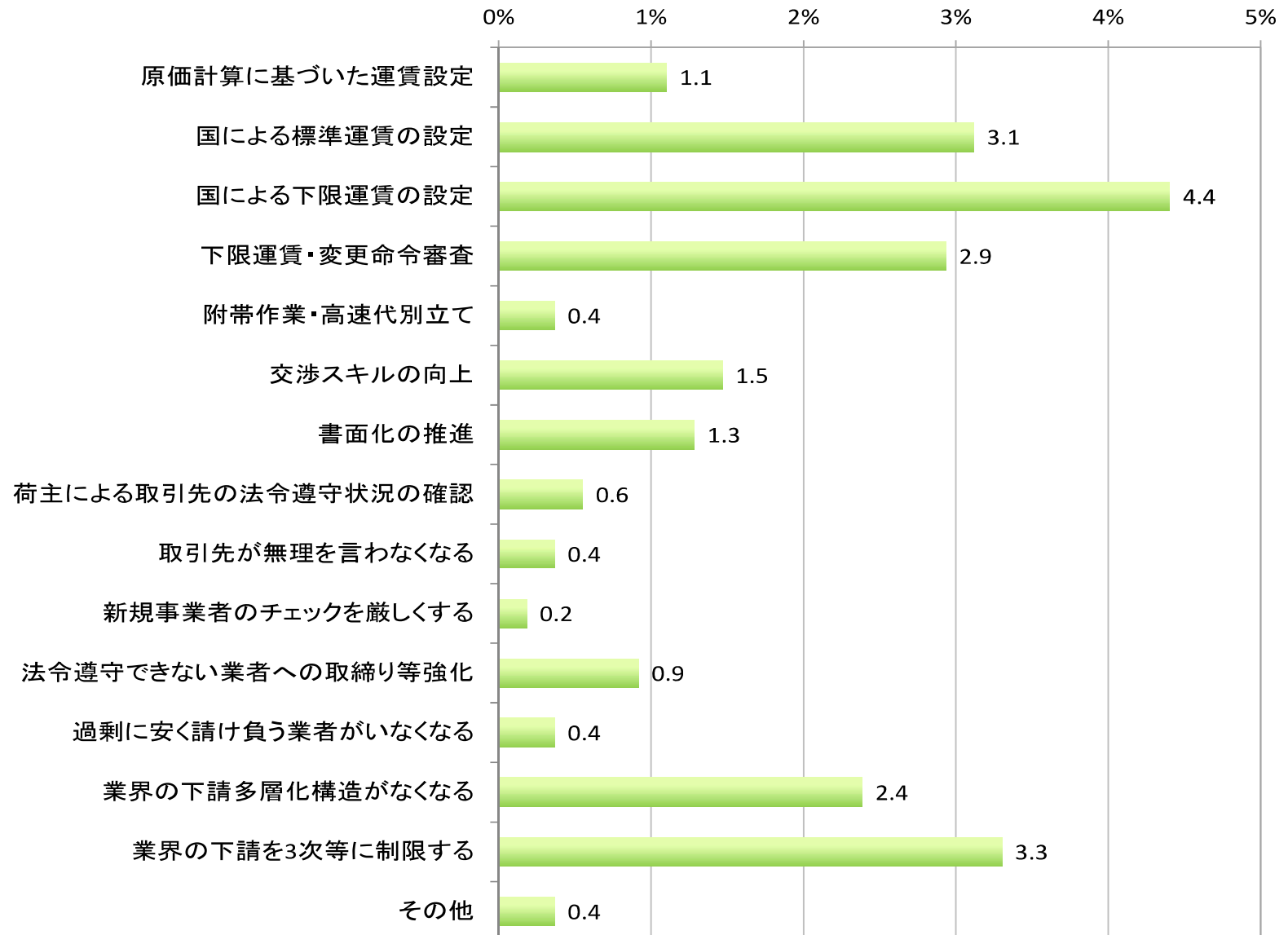
Q49 効果的な収受方法



Q51: 運賃・料金収受方法において、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)

Q51 特に支障がある方法

(複数回答,n=545)



1位:国が「目安となる下限運賃」を提示する(ただし「強制」はしない)

記述内容
・下限価格が基準運賃となってしまう、運賃を下げられる可能性がある(12件)
・標準運賃は各県のインフラ事情で違うと思う。
・強制力がなければ意味が無い。
・目安となる下限運賃の提示は、正規の運賃交渉に支障があると思う。
・顧客により契約料金が下がる場合がある。
・荷主が最低限の運賃でもできるのかと誤解する可能性がある。
・絶対に法律の間をぬってくる業者がいるため。
・その価格をベースに議論がされて、原価の話合いや効率化が進まなくなる。

2位:トラック業界における下請を2次、3次等に制限する

記述内容
・繁忙期の車両確保が困難になる(4件)
・仕事がなくなる(2件)
・繁忙期に手配がつかなくなる。
・全ての業務に対応する事が難しくなる。
・トラックドライバー不足による下請け依頼は必須。
・運送業者間の助け合いできないパターンが出てくる。
・大手運送業界のみ生き残り、中小企業倒産の恐れ。
・荷物をさばきにくくなる。
・元請と下請のバランスが崩れる(下請同士ででけんかになる)。
・下請けを使用しにくくなる
6 水屋でない一般運送業者が、引受先を探すのは簡単ではなく、手間や時間がかかる。いろんなところに声を掛け合うことになるので、3次までなどと制限するのには無理がある。

3位: 国が「目安となる標準運賃」を提示する(ただし、「強制」はしない)

記述内容
・標準運賃が低く設定され、最低料金を希望する荷主が増える(4件)
・強制力がなければ意味がない(2件)
・付加価値が求めづらくなる。
・その価格をベースに議論がされて、原価の話合いや効率化が進まなくなる。
・運賃のベースがどこなのかわからない。

4位: 国が「下限運賃」を提示し、かつ、違反があれば運賃・料金の変更命令審査を行う

記述内容
・他社に仕事が行ったり、その後の取引に支障が出る(4件)
・下限運賃(最低)での契約となり、コスト負担を強いられることとなる(4件)
・荷主と運送事業者間で話し合いによる解決を図るという構図が崩れる。
・自分達を含めて地域のかかなりの数の事業者が指導対象になるので。
・荷物に態様が千差万別であり問題がでる。
・運送方法が多様化しているため、1運行あたりの下限が事業者ごとに異なる。生産性向上に努めた事業者ほど低価格かつ高収益を実現しているため、政府決定の下限価格がもし上回るようなことがあれば、消費者余剰と需要が減りかねない。

5位: トラック業界における「下請けが多層化した構造」がなくなる

記述内容
・忙しい時期に仕事を他社に依頼したり、車両確保が困難になるなど仕事がまわらなくなる(9件)
・トラック輸送は地域、車種、温度帯の多様にわたり、協力会社の存在は不可欠。仲介料だけを目的としている業者が問題であり、多層化自体は業界的に必要。
・仕事を受けるに当たり下請けも大事。

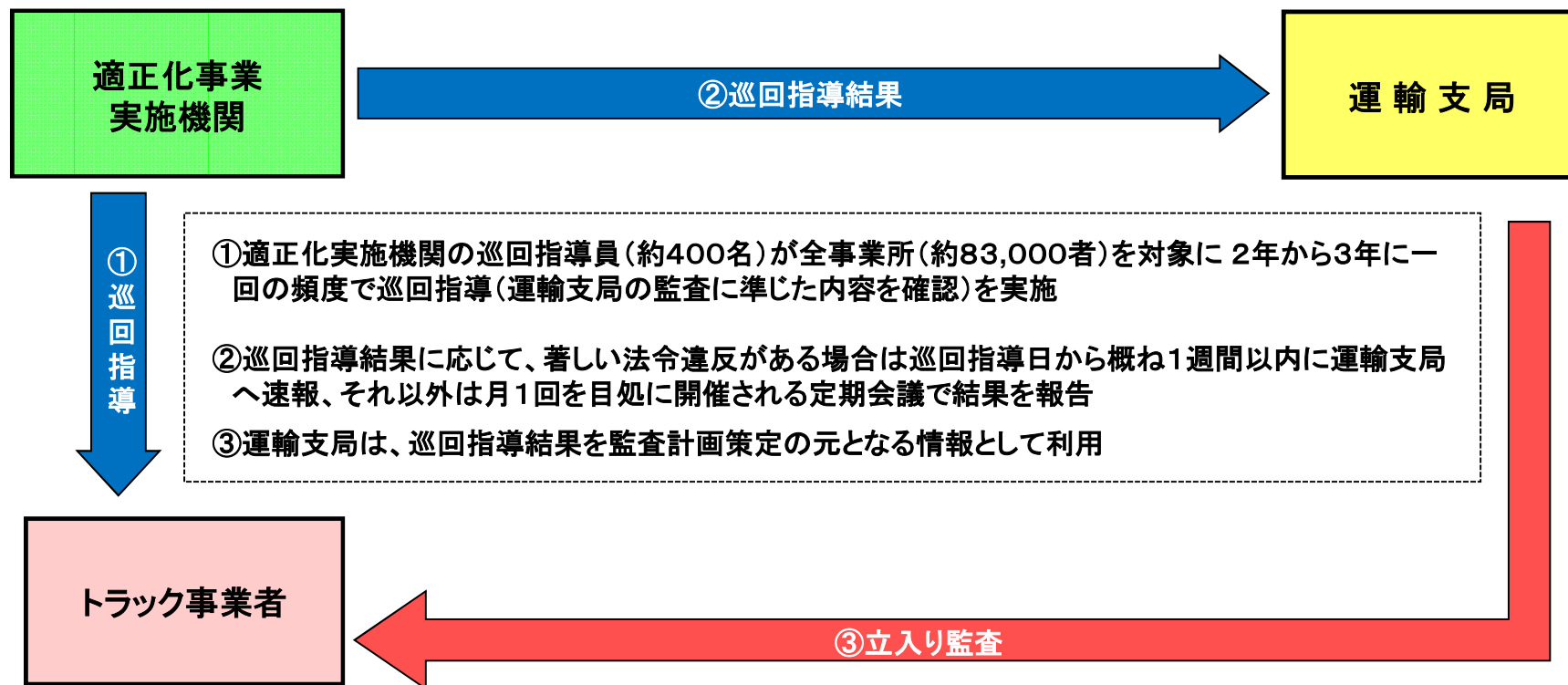
方策	期待される効果・メリット	課題・懸念
①個々の事業者が各々の原価計算に基づき運賃を設定する。	・価格交渉実施の際の一つの目安となる。 ・事業者が独自のコストを付加して原価を算出することが可能	・原価計算を活用しない者に対しての強制力ある指導は困難。
②国が一定の条件（モデル）を基に標準運賃を試算し公にする。	・価格交渉実施の際の一つの目安となる。 ・事業者が個々に原価計算をしなくても、「国が定めた一定の目安」として交渉が可能。	・貨物自動車運送事業法で定める標準運賃とは異なる。（なお、同法で標準運賃を設定できる場合は極めて限定的な場合に限られている。） ・独占禁止法上問題がないか、整理が必要。 ・荷物、車両、運行形態等が多種多様であり、原価もそれぞれ異なる中で、「モデル運賃」を定めることが可能か、さらに、仮に定められたとしても、それがどれだけ現実的なものとなるかは未知数。 ・荷主との交渉が不利になる（既に高い水準の運賃を収受している事業者が収受できなくなる）おそれがある。 ・「モデル運賃」によらない場合でも、強制力ある指導は困難。
③国が一定の条件（モデル）を基に下限運賃を試算し公にする。	・価格交渉の際の下限が明確に示される。	・独占禁止法上問題がないか、整理が必要。 ・荷物、車両、運行形態等が多種多様であり、原価もそれぞれ異なる中で、「下限運賃」を定めることが可能か、さらに、仮に定められたとしても、それがどれだけ現実的なものとなるかは未知数。 ・荷主との交渉が不利になる（既に高い水準の運賃を収受している事業者が収受できなくなる）おそれがある。 ・「下限運賃」によらない場合でも、強制力ある指導は困難。
④国が下限運賃を設定し、これを下回る運賃の報告があった場合には変更命令を行うかどうか審査する。	・価格交渉の際の下限が明確に示される。 ・下限遵守のインセンティブが働く	・独占禁止法上問題がないか、整理が必要。 ・荷物、車両、運行形態等が多種多様であり、原価もそれぞれ異なる中で、「下限運賃」を定めることが可能か、さらに、仮に定められたとしても、それがどれだけ現実的なものとなるかは未知数。 ・荷主との交渉が不利になる（既に高い水準の運賃を収受している事業者が収受できなくなる）おそれがある。 ・実効性の確保が大きな課題（特約運賃も多い中で運賃の実態の把握が極めて困難。また、事業者が下限運賃をどの程度遵守するか見極める必要がある。）。

3. その他

①不適格事業者の排除について

適正化実施機関の巡回指導と運輸支局の立入り監査の関係

適正化実施機関の巡回指導結果を監査計画策定の元となる情報として利用。
これにより著しい法令違反のある事業所や評価の悪い事業所を優先的に監査を実施することが出来る。



適正化実施機関における巡回指導実績、運輸支局における監査実績

		平成25年度	平成26年度	平成27年度
適正化実施機関	(巡回指導件数)	27,470	28,020	26,767
運輸支局	(監査事業者数)	7,507	7,148	7,016

監査方針の改正 (H25. 10施行)

- 悪質な事業者に対する集中的な監査の実施
関係機関からの通報、法令違反の疑いに関する情報、違反歴等の当該事業者に係る情報等をもとに、**重大かつ悪質な法令違反の疑いのある事業者に対して優先的に監査を実施**

行政処分等の基準の改正 (H25. 11施行)

- 悪質・重大な法令違反の**処分を厳格化 → 事業停止(30日間)**
 - 運行管理者の未選任
 - 整備管理者の未選任
 - 全運転者に対して点呼未実施
 - 監査拒否、虚偽の陳述
 - 名義貸し、事業の貸渡し
 - 乗務時間の基準に著しく違反
 - 全ての車両の定期点検整備が未実施
- 事業停止後も引き続き法令違反の改善なし → **許可取消**
- その他、**記録類の改ざん、交替運転者の配置違反、日雇い運転者の選任等 → 処分量定の引き上げ**

トラック事業者に対する行政処分の実施状況

	平成26年度	平成27年度	平成28年度《1月末まで》
許可取消	29	21	9
悪質・重大な法令違反による 30日間の事業停止	4 (6)	7 (10)	16 (20)
車両停止	1, 499	1, 493	941

※()内は、その他の事業停止処分を含む

改善基準告示の遵守違反に係る処分量定等について

改善基準告示等の概要

- 拘束時間：1日13時間まで
(16時間まで延長可。ただし15時間超は週に2回まで)
- 休息期間：1日継続8時間以上
- 運転時間：2日を平均して1日9時間まで
- 連続運転時間：4時間毎に30分以上の休憩を確保
(1回につき10分以上で分割可)

ポイント

- ・ 改善基準告示は労使で合意した内容を厚生労働大臣が告示しているもの。平成9年から内容について変更なし。
- ・ 行政処分基準は平成26年1月から変更。
- ・ 「改善基準告示が著しく遵守されていない場合は、30日間の事業停止処分」と局長通達で規定。(⑤。厳罰化)
- ・ それ以外の場合(①～④)については、処分は軽くなっている。(課長通達)

改善告示の遵守違反	旧	新
①各事項の未遵守 5件以下	警告 (再違反:20日車)	警告 (再違反:10日車)
②各事項の未遵守 6件以上 15件以下	20日車 (再違反:60日車)	10日車 (再違反:20日車)
③各事項の未遵守 16件以上 30件以下	30日車 (再違反:90日車)	20日車 (再違反:40日車)
④各事項の未遵守 31件以上	120日車 (再違反:240日車)	事業停止30日間
⑤未遵守が1ヶ月間で計31件以上あった運転者が3名以上確認され、かつ、過半数の運転者について告示に規定する拘束時間未遵守		

- 効果的に不適正事業者を市場から退出させるため、平成25年10月から速報制度を導入。
- 適正化実施機関は、巡回指導で重大・悪質な法令違反が疑われる状況を確認した場合は、運輸支局に速報。
速報を受けた運輸支局は、速やかに監査に着手し当該法令違反が確認された場合は、行政処分等を実施。

【速報制度の運用状況(平成25年10月～平成28年12月)】

	事業所数	監査 (予定含む)	行政処分	行政指導※1	事業の 休廃止※2
速報	362	163	106	175	28

※1 監査着手前に運行管理者等選任届出がなされた場合に行う行政指導

※2 監査着手前の事業休廃止14件、監査着手後の事業休廃止14件

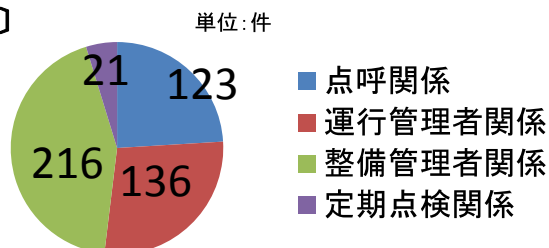
【速報を端緒とした事業停止処分】

処分日	支局	違反事実	事業停止
H27.4.13	大阪	点呼未実施	30日間
H27.7.14	栃木	運行管理者未選任	30日間
H27.8.3	青森	運行管理者未選任	30日間
H28.4.6	大阪	運行管理者未選任	30日間
H28.10.18	栃木	点呼未実施	30日間

【速報事案に係る違反の内容】

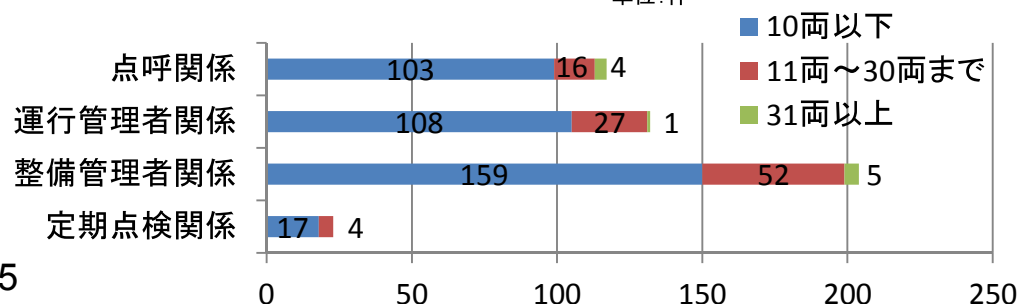
○ 項目別の違反件数 (H25.10～H28.12末)

違反件数合計496件



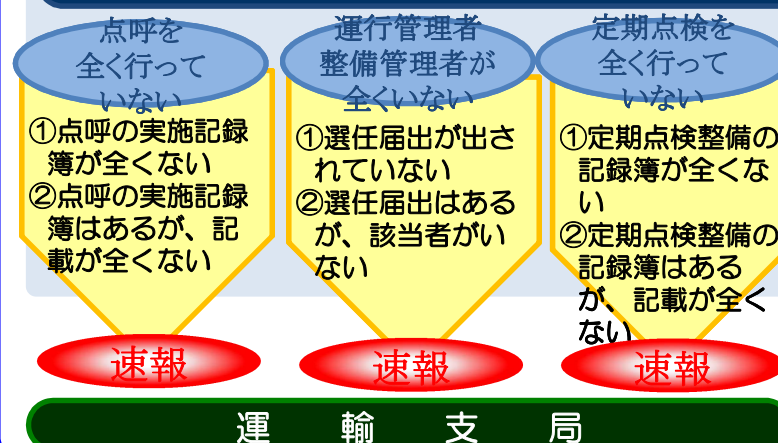
○ 車両規模別の違反件数(H25.10～H28.12末)

単位:件



速報制度の概要

地方貨物自動車運送適正化事業実施機関



- 平成26年5月、全日本トラック協会が『トラック運送事業の新規許可手続き要件の見直しに関する要望書』
- 同年7月、トラック産業の健全化・活性化に向けた有識者懇談会から「不適正事業者の市場への参入を未然に防止するため、運輸開始時の許可基準遵守のためのチェックの厳格化が必要」との提言
- 関係通達を改正し、平成27年6月から運輸開始時における許可条件の遵守状況のチェックを厳格化するとともに、適正化事業実施機関による運輸開始後の新規巡回指導を強化

地方運輸支局

1. 許可条件の遵守状況のチェックの厳格化

① 許可に付す条件の追加

許可に付す条件として、運輸開始前に運行管理者・整備管理者の選任届を提出することを追加

② 運輸開始前に、許可に付された条件等の遵守状況の確認

許可に付された条件の遵守状況の報告様式を定め、事業用ナンバー交付手続の際に提出を求める(運行管理者・整備管理者選任届(写)、選任運転者の自動車運転免許証(写)、社会保険等に参加した員数がわかる書類を添付)

【平成28年1月～6月の実績(速報値)】

新規許可 (1月以降申請分)	遵守状況報告	運輸開始届
478件	333件	244件

(参考)新規許可申請標準処理期間:3月～4月、運輸開始届提出期限:許可から1年以内

地方適正化事業実施機関

2. 運輸開始後の新規巡回指導の強化

① 新規巡回指導の前倒し

運輸開始から6ヶ月以内に実施していた新規巡回指導を、運輸開始の届出後1ヶ月以降3ヶ月以内に前倒し

② 悪質な事業計画違反は運輸支局へ速報

新規巡回指導の結果、許可基準を逸脱するような悪質な事業計画違反が疑われる場合には、速報制度に準ずるものとして取扱い、運輸支局へ通報

【平成28年1月～6月の実績(速報値)】

新規巡回指導	新規巡回予定	速報 ※
46件	198件	0件

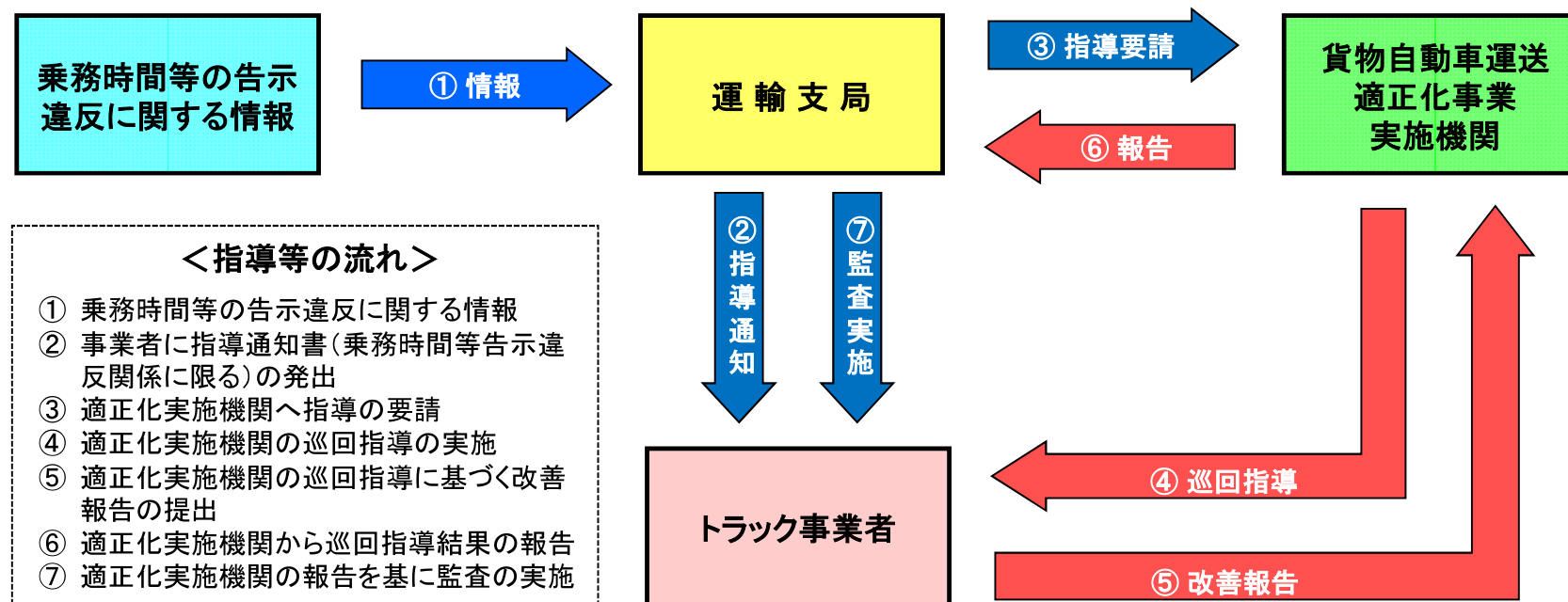
※ 悪質な事業計画違反の疑いで、運輸支局へ通報した件数

不適正事業者の市場への参入を未然に防止

平成27年7月21日付(課長通達)
国自安第40号、国自貨第40号
【平成27年9月1日施行】

- 過労防止に係る違反のおそれのあるトラック事業者に早期に改善させる必要があるため、適正化事業実施機関による巡回指導を早期(運輸支局の要請から概ね1～2ヶ月の間)に実施する仕組みを導入
- 適正化事業実施機関の巡回指導による改善効果を検証するため、運用状況を定期的に報告(実施機関→国交省)

事業者に対する指導方針の概要



※ 当該指導手続き中であっても、重大事故が発生した場合や通報の内容から早急の対応が必要な場合等は、監査を実施する場合がある。

○ 運用状況(平成27年9月～平成28年8月末)【速報値】

① 情報	②、③ 指導通知・要請(予定含む)	④～⑤巡回指導	④～⑤巡回指導予定	⑥ 報告	⑦ 監査(予定含む)
565件	516件	458件	58件	390件	29件

厚生労働省との連携強化

運転者の労務・健康管理の改善

- 自動車運転者の労働条件改善のための相互通報制度を**改正**し、**健康管理に関する違反事案**について、厚生労働省との**相互通報の対象に追加**（H28. 8. 8 施行）

労働安全衛生法に基づく**健康診断の未受診**を新たに追加（平成28年8月～）



国土交通省

○ 地方運輸局、運輸支局等

監査において確認された、労働基準法、最低賃金法、自動車運転者の労働時間等の改善のための基準等に重大な違反の疑いがあると認められるものについて通報

《通報事案》

- ・運転者の拘束時間、休息期間、休日等に係る違反
- ・最低賃金に係る違反

厚生労働省

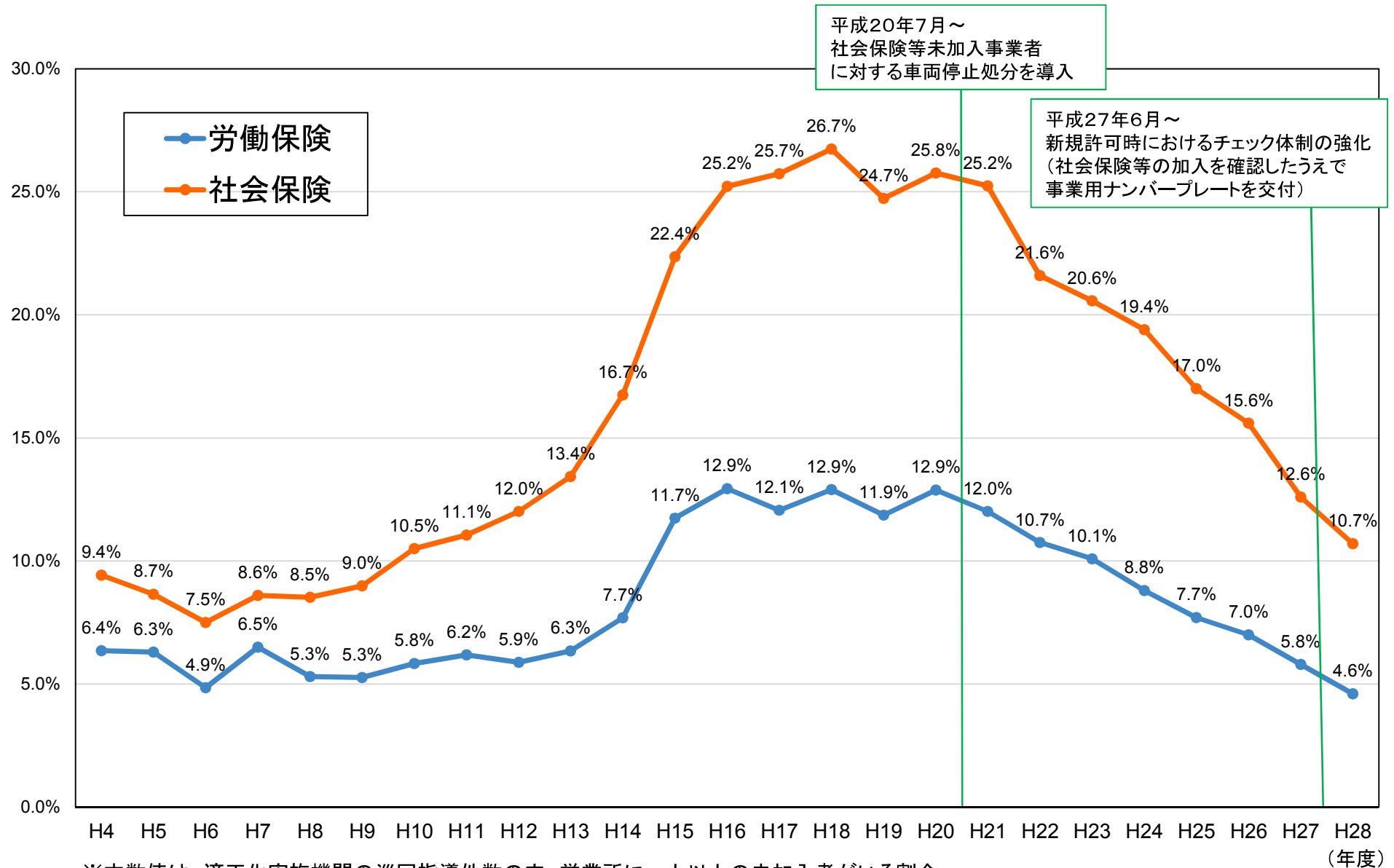
○ 労働基準監督機関

臨検監督の結果、運行管理に関する規定に重大な違反の疑いがあると認められたものについて通報

通報を端緒とした監査を実施し、違反内容に応じ処分を実施

通報を受けた事案について、事業場に対する監督指導等を実施

貨物運送事業における社会保険等未加入率の推移



※本数値は、適正化実施機関の巡回指導件数の内、営業所に一人以上の未加入者がいる割合。

※平成28年度は、平成28年4月1日～平成28年12月31日までの結果で速報値。

②自主行動計画の策定について

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



国土交通省

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

自主行動計画の概要

I.計画の概要

【1.計画の目的】

個々の事業者における適正取引推進等のための取組を一層推進させること

【2.計画を実践する事業者】

全日本トラック協会物流ネットワーク委員会を構成する大手運送事業者19者が実施。

【3.計画が対象とする取引範囲】

下請法規制対象外の取引についても適用。

【4.計画取組上の留意点】

本計画に基づき、**平成29年6月末までに各社独自の自主行動計画を策定。**

II.適正取引推進に向けた重点課題に対する取組事項

【1.コスト負担の適正化】

①作業内容や時間単価を明らかにし実費を別建てで支払うなど、**附帯作業料、荷待ち料金、高速道路料金等のコスト負担に関するルールの明確化及び燃料・人件費等の上昇分を考慮した負担ルールの設定**

②運送、取引条件については、**十分な協議**を実施 等

【2.運賃・料金の決定方法の適正化】

下請事業者の原価を考慮した運賃・料金の設定 等

【3.契約書の書面化推進】

下請事業者とは基本契約を締結するなど、**原則100%の書面化を実施。** 等

11【4.支払条件の適正化】

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

自主行動計画の概要

Ⅲ. 荷主と下請事業者の協働による課題解決に向けた取組事項

【1. 多層化取引に係る取引適正化】

- ① 適正取引や安全義務の観点から、全ての取引について、**原則、2次下請(※)までに制限**
- ② **改善基準告示違反**の可能性があることを理由に、自社運行せずに下請事業者に対して**運送依頼をすることを禁止**
- ③ **高速道路料金等の実費**について、下請事業者から実運送事業者に対し**支払いが確実になされているか確認** 等
(※) 例：荷主⇒元請⇒1次下請⇒2次下請

【2. 改善基準告示の遵守及び長時間労働抑制】

- ① **荷主からの運送依頼**を受ける時点で、**改善基準告示を遵守できるかどうか確認**
- ② **改善基準告示を遵守できない事例**が確認された場合、**発着荷主と十分に協議し、改善基準告示の遵守、長時間労働改善**に向けた取組を実施 等

【3. 生産性向上（付加価値向上）】

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

Ⅳ. 下請ガイドラインの遵守

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

Ⅴ. 推進体制の整備

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

【2. 人材育成】 本計画の実効性の確保に向け、研修会等を実施

【3. フォローアップ(FU)】

- ① 各社のセルフ・FU：本計画取組事業者は、フィードバック手法等について検討を行い、ルールを整備し、確実に実施
- ② 全日本トラック協会によるFU：中企庁・経産省が定める業種横断的なフォローアップ指針を踏まえ実施 等

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

○ 全日本トラック協会物流ネットワーク委員会委員名簿(19事業者)

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

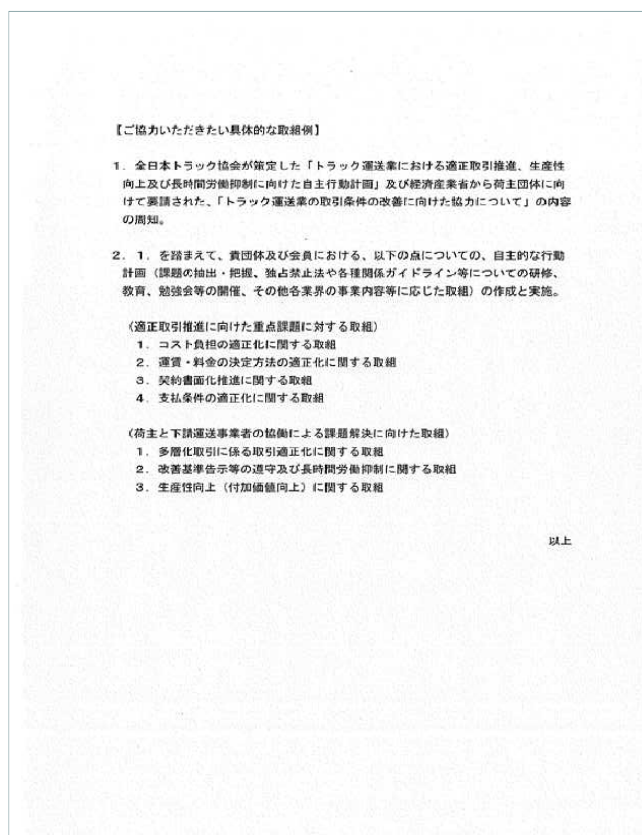
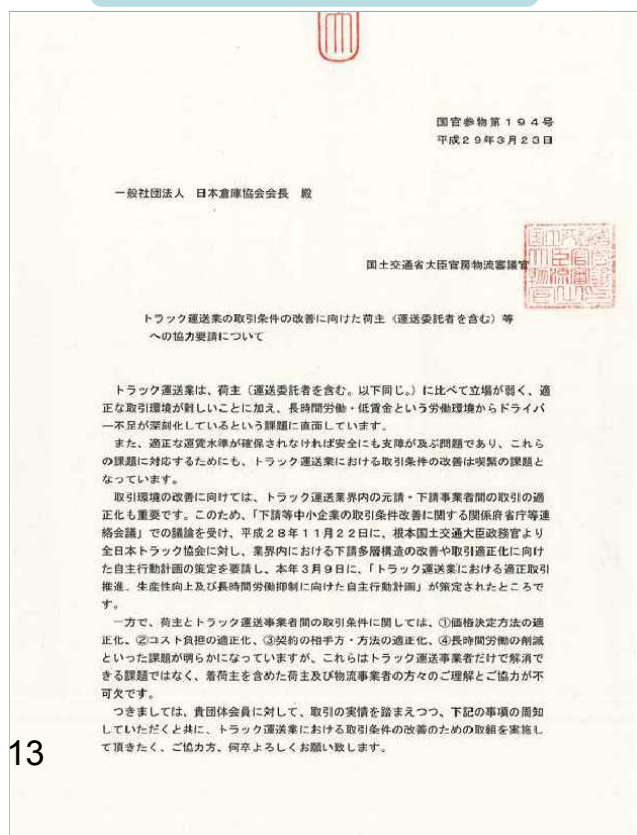
トラック運送業の取引改善に向けた荷主(運送委託者を含む)等への協力要請について(倉庫業・貨物利用運送事業者)

平成29年3月23日、物流審議官から、倉庫業及び貨物利用運送事業の6団体あてに、「トラック運送業の取引条件の改善に向けた荷主(運送委託者を含む)等への協力要請について」を発出。

＜要請内容＞

- ・全日本トラック協会が策定した「自主行動計画」及び経済産業省から荷主団体に向けて要請された「トラック運送業の取引条件の改善に向けた協力について」の各会員事業者への内容周知。
- ・各団体の事業内容に応じた、自主的な行動計画の策定。

団体あて協力要請文書



要請先団体

日本倉庫協会
日本冷蔵倉庫協会
全国通運連盟
航空貨物運送協会
国際フレイトフォワードーズ協会
日本内航運送取扱業海運組合

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（案）について （概要）

1. 背景

トラック運送業は、国内貨物輸送の4割強を担う重要な産業である一方、平成2年以降の規制緩和後、事業者数は約1.6倍に増大し、全体の約99%が中小企業となっている。そのため、荷主に比べて立場が弱く、荷待ち時間の負担を強いられる等の取引環境上の課題がある。

今般、トラックドライバーの長時間労働の要因の1つとなっている荷待ち時間の削減を図る上で、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、貨物自動車運送事業輸送安全規則に定める乗務記録の内容等について、所要の改正を行う必要がある。

2. 概要

（1）乗務等の記録（第8条関係）

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

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

についても乗務記録の対象として新たに追加することとする。（ただし、車両総重量が7.5トン以上又は最大積載量が4.5トン以上の車両を対象とする。）

（2）適正な取引の確保（第9条の4関係）

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

3. 今後のスケジュール（予定）

公 布 平成29年5月
施 行 公布の一月後

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（案）に関する意見募集について

平成29年3月29日

＜問い合わせ先＞国土交通省自動車局貨物課

TEL：03-5253-8111（代表）（内線：41-334）

国土交通省では、別紙案のとおり貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正について検討しています。

つきましては、下記の要領にて広く国民の皆様から本案に対するご意見を募集いたします。お寄せいただいたご意見につきましては、最終的な決定を行う際の参考とさせていただきます。

《意見募集要領》

1. 意見募集の対象

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（案）について（別紙参照）

2. 意見募集の期間

平成29年3月29日（水）～平成29年4月27日（木）

3. 意見送付方法

別添の意見提出用紙にご記入の上、次のいずれかの方法で送付して下さい。

（※宛て先は「国土交通省自動車局貨物課宛て」で共通です。）

なお、ご意見を正確に把握するため、電話による意見の受付は致しかねますので、ご了承ください。

（1）郵送の場合

〒100-8918 東京都千代田区霞が関2-1-3

（2）電子メールの場合（テキスト形式でお願いいたします。）

電子メールアドレス：g_TPB_KMT@mlit.go.jp

※電子メールの件名を、【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（案）に関するパブリックコメント】として下さい。

（3）FAXの場合

FAX番号：03-5253-1637

4. ご意見の取扱等

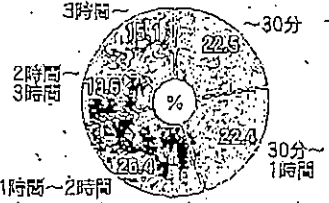
皆様から頂いたご意見に対して個別の回答はいたしかねますので、その旨ご了承ください。また、頂いたご意見は、住所、電話番号、電子メールアドレスを除き公開される可能性があることをあらかじめご承知おき下さい。（匿名を希望する場合は、意見提出時にその旨お書き添え願います。）

積み下ろし長時間待機も

荷待ち記録義務付け

国土交通省「ドライバー待遇改善へ」

1運行あたりのトラック運転手の荷待ち時間



(注)国土交通省調査に基づき作成。12537運行数の分布

国土交通省はトラック運送会社に
対し、荷物の積み下ろしの時に運転
手が待機する「荷待ち時間」を業務
記録に記録するよう義務付ける。長
時間労働の要因となっている上、待
ち時間分の人件費を荷主が負担しな
い違法な事例も相次いでいた。

荷待ち時間の問題が、
運送会社が荷主に運賃用
金請求をせず、ドライバー
の待機時間について
負担しないケースも。同省は
人手不足が深刻化する運
送業界の人材確保に
も効果があると考えてい
る。

荷待ち時間の問題が、
運送会社が荷主に運賃用
金請求をせず、ドライバー
の待機時間について
負担しないケースも。同省は
人手不足が深刻化する運
送業界の人材確保に
も効果があると考えてい
る。

国土交通省は、運送会社
が荷主に運賃用金請求を
せず、ドライバーの待機
時間について負担しない
ケースを調査している。同
省は、荷待ち時間の問題
が、運送会社の経営に
悪影響を及ぼしている
と指摘している。同省は、
荷待ち時間の問題が、
運送会社の経営に悪影響
を及ぼしているとして、
運送会社に荷待ち時間の
記録を義務付けることを
検討している。

同省は平均約1時間45分
で、1時間以上が約6割
を占めた。「出発予定時
刻から4～5時間待たせ
る荷主もおり、長時間待
機の原因になっている」

(国土交通省)。
同省は荷待ち時間短縮
のため、運送会社が荷主
に荷待ち時間の記録を必
ず行うよう、記録義務化
を検討している。

荷待ち時間を短縮する
ための対策として、荷
主の側から待機時間を
短縮させることが必要
とされている。同省は、
荷待ち時間の問題が、
運送会社の経営に悪影響
を及ぼしているとして、
運送会社に荷待ち時間の
記録を義務付けることを
検討している。