第 12 回静岡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 31 年 3 月 14 日（木）　15 時～
場　所：静岡県トラック会館　会議室
　　静岡市駿河区池田１２６番地の４

議　事　次　第

１．開　会

２．議　題

（１）　協議会の経過と平成３０年度の開催計画について

（２）　平成３０年度コンサルティング事業の報告

（３）　取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインについて

（４）　最近のトラック行政の取組等について

（５）　トラック運送業の働き方改革に向けた厚生労働省の取組について

３．閉　会

議事次第、構成員・出席者名簿、配席図
資料１　静岡県トラック取引環境・労働時間改善地方協議会の記録、実施計画、
　　トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会の今後の進め方（案）
　　平成３０年度静岡県トラック取引環境・労働時間協議会　開催計画（案）
資料２　平成３０年度コンサルティング事業について
資料３　取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインの横展開について
資料４　最近のトラック行政の取組等について
資料５　トラック運送業の働き方改革に向けた厚生労働省の取組について
参考資料①　荷主のための物流改善パンフレット
参考資料②　荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間削減に向けた改善ハンドブック

第12回　静岡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

構成員・出席者名簿

委　員　　（順不同・敬称略）

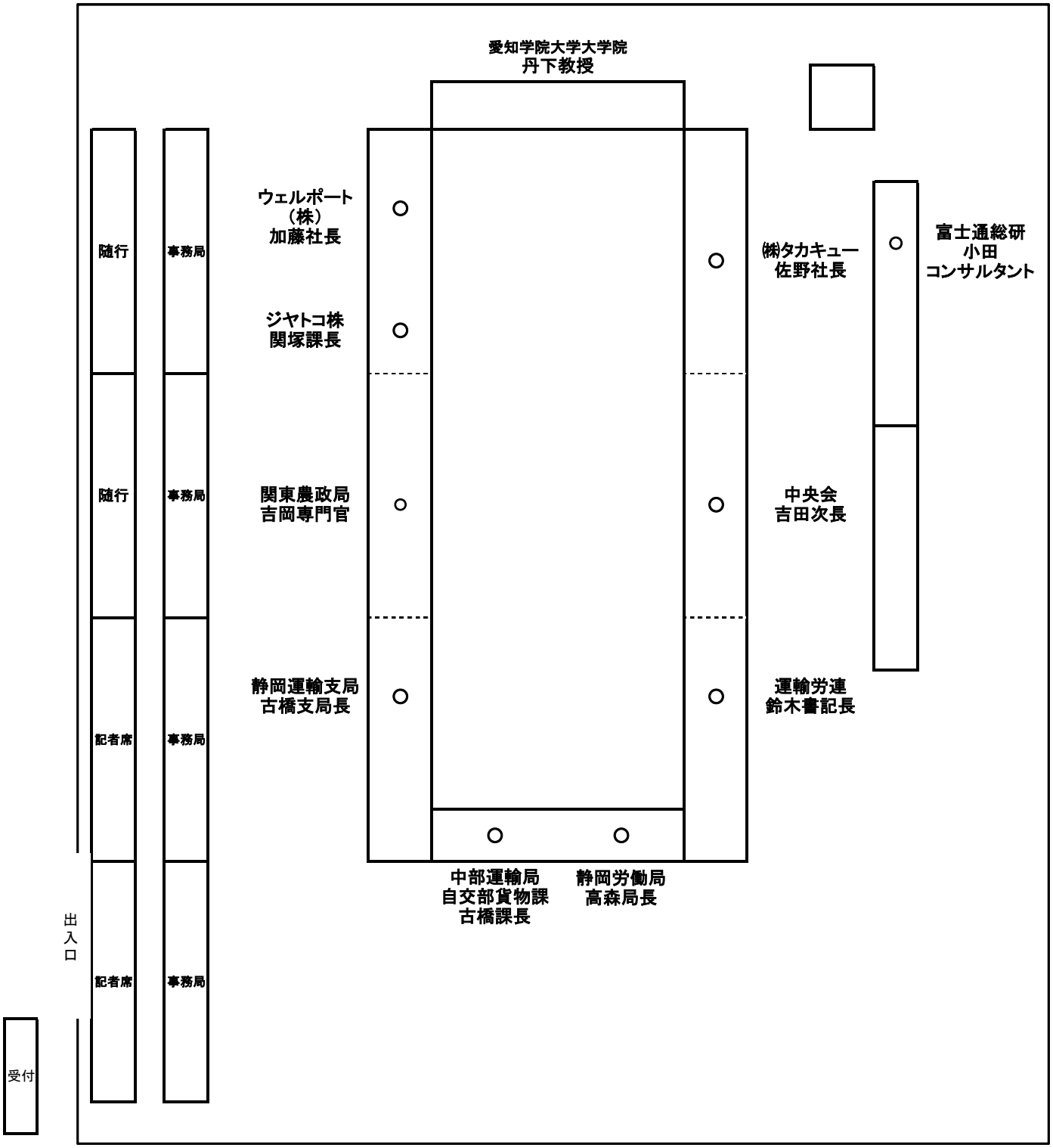
組織名	役職	委員名	代理出席者 役職	出席者名
愛知学院大学大学院	経営学研究科 教授	丹下　博文		
一般社団法人 静岡県商工会議所連合会	専務理事	中村　泰昌	欠席	
静岡県中小企業団体中央会	常務理事	田中　秀幸	事務局次長	吉田　一也
鈴与株式会社	常務取締役	杉山　克幸	欠席	
ジヤトコ株式会社	SCM推進部長	土屋　敦	SCM推進課長	関塚　清次
ウェルポート株式会社	代表取締役	加藤　浩幸		
株式会社タカキュー	代表取締役	佐野　寛		
三笠運輸株式会社	代表取締役	松浦　明	欠席	
全日本運輸産業労働組合 静岡県連合会	書記長	鈴木　英男		
全日本建設交運一般労働組合 静岡県本部	執行委員長	松澤　彰一	欠席	
静岡労働局	局長	高森　洋志		
中部運輸局	局長	石澤　龍彦	自動車交通部貨物課長	古橋　靖弘
静岡運輸支局	支局長	古橋　由忠		

オブザーバー

関東経済産業局	産業部　流通・サービス産業課 課長補佐	小林　宏光	欠席
関東農政局	経営・事業支援部　食品企業課 地域食品専門官	吉岡　崇治	
静岡県	経済産業部　就業支援局　労働政策課 課長	渡辺　加絵	欠席

第12回　静岡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

静岡県トラック協会　会議室



資料1

平成30年3月作成

静岡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の記録

【平成27年度】

		日 付	議 題 等	備 考
1	**第1回協議会**	平成27年 8月7日	1. 協議会設置 2. 長時間労働の実態調査の実施について	
2	トラック実態調査 （トラック協会）	9月	トラック輸送状況の実態調査	トラック協会が20社、運転者100名を対象に実態調査（全国集計）
3	荷主ヒアリング調査	10月、11月	荷主（元請け）ヒアリング	運輸支局、労働局がトラック協会の調査結果をもとに、5社を訪問して「荷主（元請け）ヒアリング」を実施 （静岡県独自取り組み）
4	**第2回協議会**	12月10日	1. 手待ち時間が生じている荷主に関する調査 2. 荷主（元請け）ヒアリング結果について 3. パイロット事業の概要について	○トラック協会がこれまで協会員に行ってきた調査結果 ○協議会事務局が実施したヒアリング調査結果
5	荷主調査 （中部運輸局）	12月	物流現場における課題と改善点の見える化事業	中部運輸局が荷主企業を対象に関係者のコミュニケーションを観点に郵送により調査（203件）
6	**第3回協議会**	平成28年 3月4日	1. パイロット事業の概要 2. トラック輸送状況の実態調査結果報告 3. 改善点の見える化事業の調査結果報告 4. パイロット事業の進め方について	（協議事項） パイロット事業候補の公募の実施と選考を事務局に委嘱することを決議

【平成28年度】

7	パイロット事業 候補事業者の報告	平成28年 4月28日	静岡県パイロット事業候補事業者の2社を厚生労働省、国土交通省に報告	（5／9）運送事業者A調査事業の荷主本社に訪問して調査事業の概要説明 （6／2）運送事業者Bと当該運送事業者の荷主企業、及び運送事業者Aの事案荷主事業場に訪問して調査事業の概要説明 （6／24）日通総研大島部長と打合せ （7／19）運送事業者Bに調査事業の概要を再度説明 （7／28）運送事業者B調査事業の荷主企業に調査事業の概要説明

8	パイロット事業 対象事業者の 決定の連絡	6月13日	厚生労働省から静岡県パイロット事業候補事業者の 2社について調査対象者とすることの連絡	事業の予算割り振りの連絡をもって通知
9	**第4回協議会**	8月26日	1．平成28年度パイロット事業者2者の概要報告 2．KPI導入調査事業の実施について 3．平成29年度パイロット事業候補事業者の募集	
10	平成28年度 KPI導入調査事業 協力事業者の募集	9月15日～ 9月30日	4事業者募集に期限内に4事業者から申し出あり	
11	物流フォーラム 2016	10月20日	○協議会の経過報告 ○パイロット事業、KPI導入調査事業の概要報告 ○パネルディスカッション	トラック協会主催 トラック事業者243社、荷主企業35社参加
12	平成28年度 KPI導入調査事業 協力事業者説明会	10月20日	協力事業者4者に田村先生から説明	
13	平成29年度 パイロット事業の募集	10月20日～ 11月18日	期間内に応募なし	一般公募で応募がなかったことから、静岡労働局で対象者を 選定することになった。
14	**第5回協議会**	12月15日	1，協議会の経過報告 2．パイロット事業の中間報告 3．KPI導入調査事業の中間報告	
15	平成29年度 パイロット事業 荷主説明	1月27日	荷主企業にパイロット事業の説明 （協議会事務局）	静岡労働局が候補荷主企業を選定 代表者から協力の承諾あり
16	平成29年度 パイロット事業 運送事業者説明	2月24日	実運送事業者にパイロット事業を説明、倉庫視察	
17	**第6回協議会**	3月10日	1．協議会の経過報告と平成29年度スケジュール 2．パイロット事業の報告 3．KPI導入調査事業の報告 4．29年度パイロット事業対象集団候補の決定	
18	平成29年度 パイロット事業 候補事業者の報告	3月21日	平成29年度静岡県パイロット事業候補事業者を 厚生労働省、国土交通省に報告	

【平成29年度】

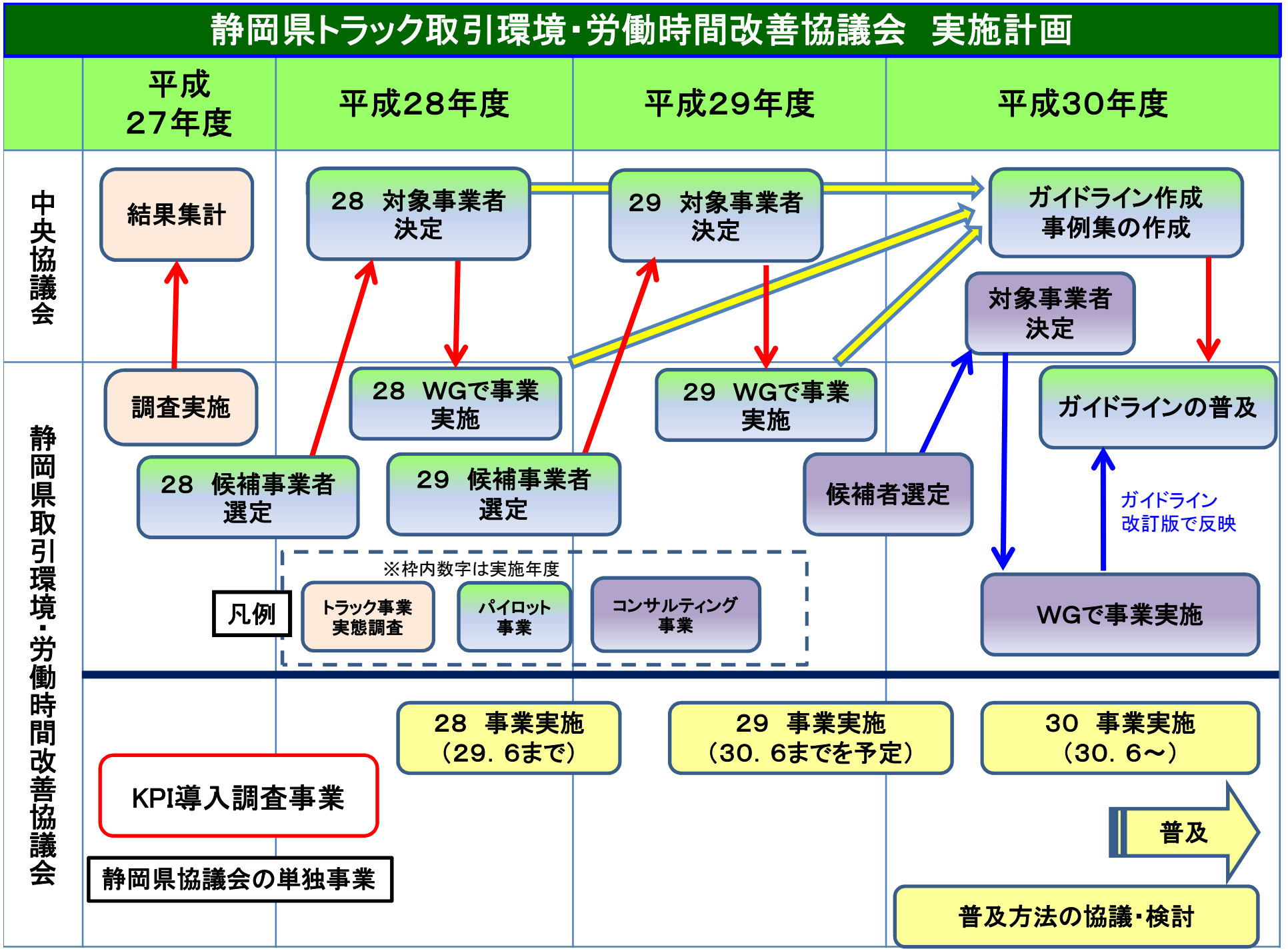
19	平成29年度 パイロット事業対象 事業者の決定連絡	平成29年 4月10日	平成29年度静岡県パイロット事業候補事業者に ついて調査対象者とすることの連絡	事業の予算割り振りの連絡をもって通知

20	平成29年度 KPI導入調査事業 協力事業者の募集	4月22日～ 5月28日	4事業者募集に期限内に5事業者から申し出あり	
21	平成29年度 KPI導入調査事業 募集説明会	5月16日	○KPIについて田村先生より説明 ○平成28年度参加事業者より事例発表 ○行政の支援施策について運輸支局より説明	
22	平成29年度 KPI導入調査事業 強力事業者の決定	6月1日	応募のあった5事業者から4事業者を決定	荷種、地域、応募理由等により事務局にて検討、決定
23	**第7回協議会**	7月24日	1．協議会の経過報告と平成29年度スケジュール 2．パイロット事業の報告 3．KPI導入調査事業の報告 4．人手不足対策について 5．働き方改革、最近の施策等について 6．労働環境改善に係る広報について	
24	生産性向上セミナー	9月7日	○適正な取引条件への改善について ○トラック運送における生産性向上方策について ○中継輸送について	
25	物流フォーラム 2017	10月31日	○パイロット事業の実施事例 ○KPI導入・取組事例 ○標準貨物自動車運送約款改正等の説明	トラック協会主催 トラック事業者264社、荷主企業32社参加
26	**第8回協議会**	11月20日	1．協議会の経過報告と平成29年度スケジュール 2．パイロット事業の報告 3．KPI導入調査事業の報告 4．荷主向け広報について 5．生産性向上の取組について 6．標準貨物自動車運送約款の改正に伴う周知活動について	
27	荷主向け広報	2月～	荷主向けリーフレットの作成および新聞へ広告掲載	
28	**第9回協議会**	3月12日	1．協議会の経過報告と平成30年度スケジュール 2．パイロット事業の報告 3．KPI導入調査事業の報告 4．第8回中央協議会について 5．コンサルティング事業について 6．30年度KPI導入調査事業について 7．荷主向け広報の実施状況について 8．働き方改革の動き等について	

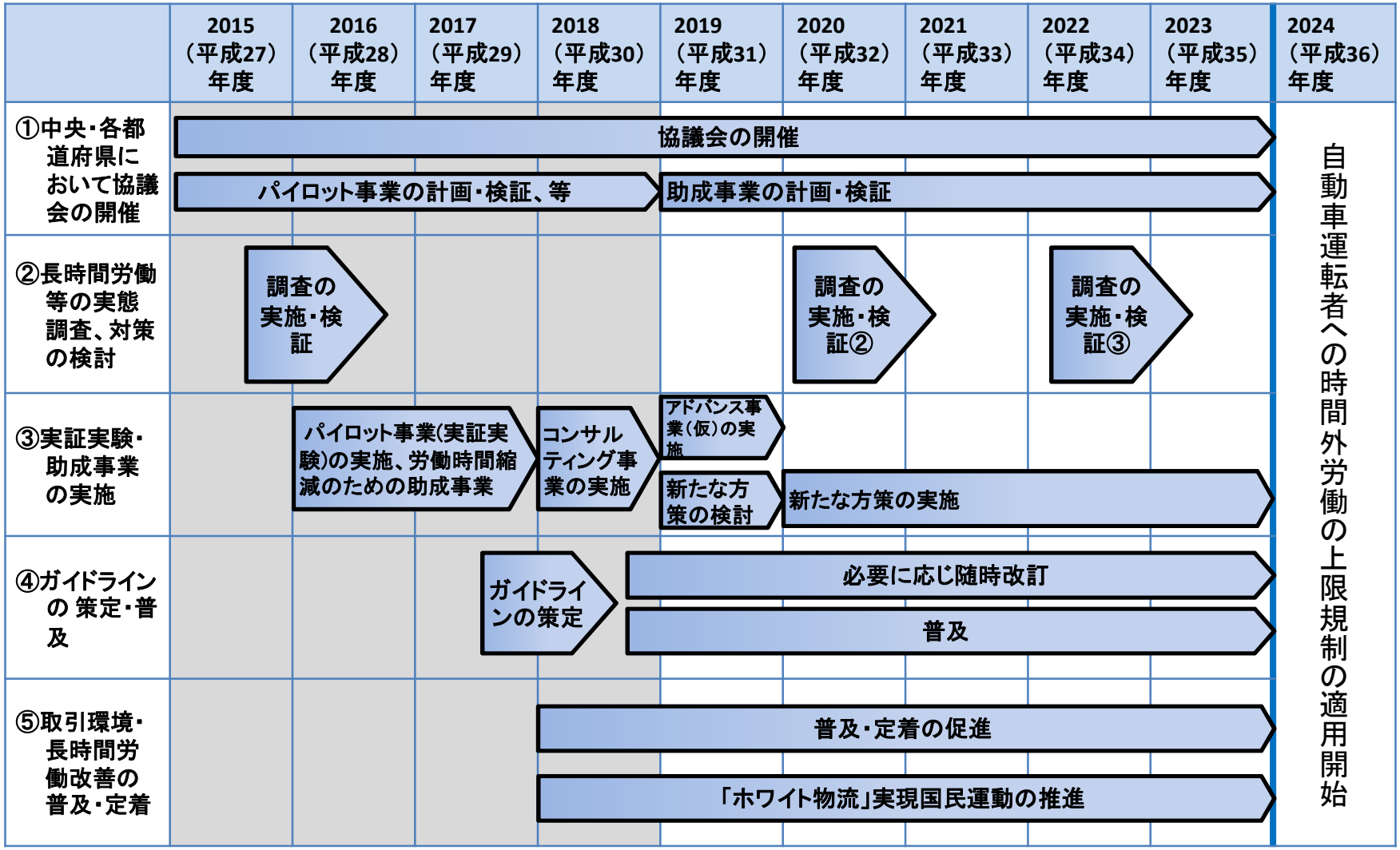
【平成30年度】

29	平成30年度 静岡県コンサルティング事対象事業者の決定報告	平成30年4月	平成30年度静岡県コンサルティング事業候補事業者について調査対象者とすることの報告	
30	平成30年度 KPI導入調査事業 実施事業者の募集	5月1日～ 5月31日	4事業者募集に期限内に4事業者から申し出あり	
31	平成30年度 KPI導入調査事業 募集説明会	5月9日	○KPIについて田村先生より説明 ○平成29年度実施事業者より事例発表	
32	平成30年度 KPI導入調査事業 実施事業者の決定	6月4日	応募のあった4事業者を決定	
33	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第1回検討会	6月27日	○コンサルティング事業実施スケジュール ○実態調査にあたっての事前準備確認	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡労働局、静岡県トラック協会、静岡運輸支局
34	**第10回協議会**	8月2日	1．協議会の経過報告と平成30年度スケジュール 2．パイロット事業の報告 3．KPI導入調査事業の報告 4．コンサルティング事業の報告 5．KPI調査事業の今後の進め方について 6．物流現場の視察について 7．自動車運送事業における「働き方改革」施策等について	
35	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第2回検討会	8月29日	○実態調査の結果報告 ○実態調査の結果を踏まえた改善方策の方向性について	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡労働局、静岡県トラック協会、静岡運輸支局

36	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第3回検討会	10月17日	○運行データの確認 ○トラック運転者の労働時間短縮に向けた施策抽出・合意	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡県トラック協会、静岡運輸支局
37	物流フォーラム	10月31日	○輸送の効率化・生産性の向上に向けて ○KPI導入・好事例 ○自動車運送事業の「働き方改革」について	トラック協会主催
38	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第4回検討会	12月19日	○実証実験内容（計画、検証項目、スケジュール）の共有	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡県トラック協会、静岡運輸支局
39	第11回協議会	1月15日	1. 協議会の経過報告と平成30年度スケジュール 2. 平成30年度コンサルティング事業進捗について 3. 平成30年度KPI事業の進捗について 4. 荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時労働の改善に向けたガイドラインについて 5. 働き方改革に関する状況について	
40	物流倉庫視察	2月7日	○羽田クロノゲート見学	協議会委員、関東経済産業局、静岡県トラック協議会事務局
41	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第5回検討会	2月18日	○実証実験結果共有 （・配車台数　・運転手拘束時間）	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡運輸支局
42	ガイドライン周知セミナー	2月26日	1. トラック業界を取り巻く当面する諸課題等について 2. 働き方改革関連法に関する時間外労働の上限規制について 3. 荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインについて 4. 取引環境と長時間労働改善事例の紹介	運送事業者　95社 荷主　2社 中部運輸局、静岡労働局、三菱UFJリサーチ＆コンサルティング、遠州トラック、静岡運輸支局
43	第12回協議会	3月14日	1. 協議会の経過と平成30年度の開催計画について 2. 平成30年度コンサルティング事業の報告 3. 取引環境と長時間労働改善に向けたガイドラインについて 4. 最近のトラック行政の取組等について 5. トラック運送業の働き方改革に向けた厚生労働省取組みについて	

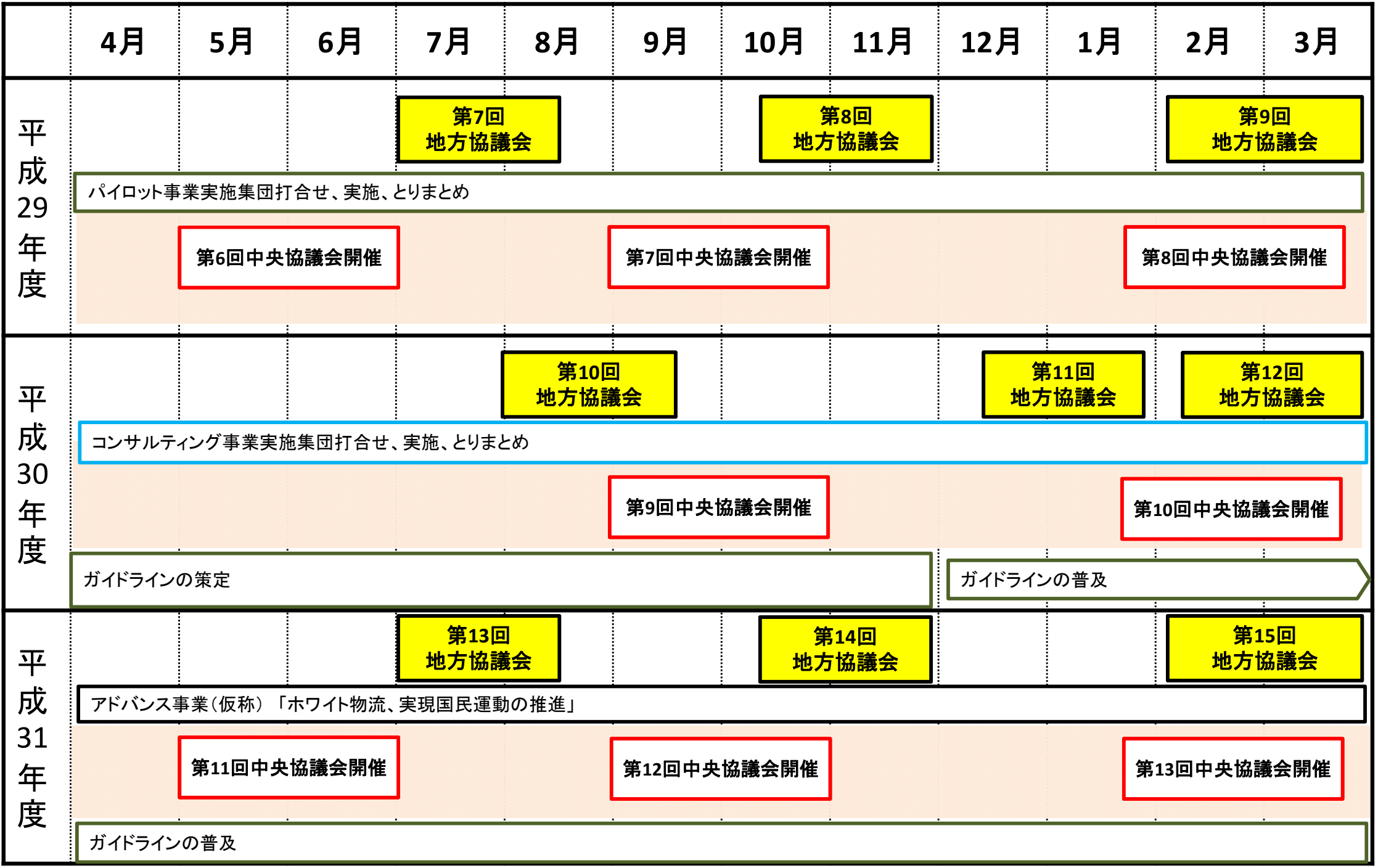

静岡県トラック取引環境・労働時間改善協議会　実施計画
平成27年度
平成28年度
平成29年度
平成30年度
中央協議会
静岡県取引環境・労働時間改善協議会
結果集計
28　対象事業者決定
29　対象事業者決定
ガイドライン作成
事例集の作成
対象事業者決定
調査実施
28　WGで事業実施
29　WGで事業実施
ガイドラインの普及
28　候補事業者選定
29　候補事業者選定
候補者選定
ガイドライン
改訂版で反映
※枠内数字は実施年度
凡例
トラック事業実態調査
パイロット事業
コンサルティング事業
WGで事業実施
28　事業実施
（29．6まで）
29　事業実施
（30．6までを予定）
30　事業実施
（30．6～）
KPI導入調査事業
普及
静岡県協議会の単独事業
普及方法の協議・検討

トラック輸送における取引環境・長時間労働改善に向けたロードマップの改訂案



※2023（平成35年）４月には、中小企業における月60時間超の時間外労働の割増賃金率引き上げ

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会の今後の進め方（案）



平成31年3月

平成30年度　静岡県トラック取引環境・労働時間協議会　開催計画（案）

	第12回協議会	第13回協議会	第14回協議会
時期	平成31年3月14日	平成31年7月	平成31年12月
議題	1. 協議会の経過報告 2. コンサルテイング事業の結果報告 3. 取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインについて 4. 最近のトラック行政の取組等について 5. トラック運送業の働き方改革に向けた厚生労働省の取組について	1. 協議会の経過報告 2. アドバンス事業について 3. KPI事業について 4.「ホワイト物流」実現国民運動について	1. 協議会の経過報告 2. アドバンス事業の中間報告について 3. KPI事業の中間報告について 4.「ホワイト物流」実現国民運動について

第12回　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

FUJITSU
shaping tomorrow with you

平成30年度トラック運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業
＜報告資料＞

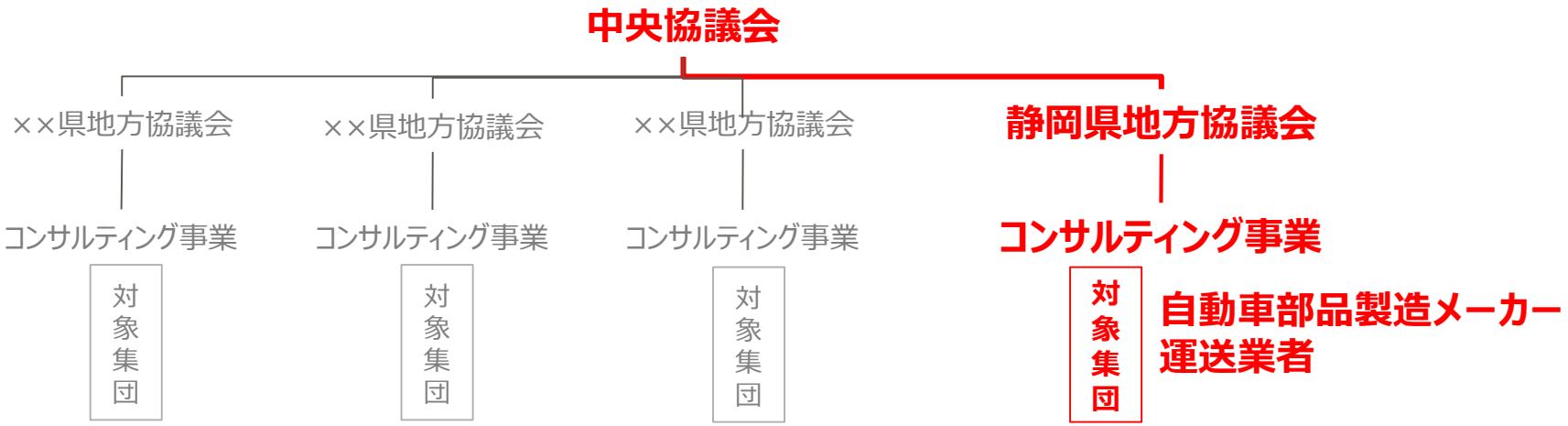
2019年3月14日
株式会社富士通総研

FUJITSU

本事業の概要

コンサルティング事業実施の「背景」と「目的」

協議会の推進体制



パイロット事業実施の「背景」と「目的」

■背景

トラック運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあり、**労働基準関係法令違反が高水準で推移**し、
また**脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い職種**となっているなど、**労働条件の改善が喫緊の課題**となっている。
これら背景として**荷主都合による手待ち時間の発生など、取引上の慣行から労働時間の短縮が進まない**等の問題が挙げられる。

■目的

この背景を踏まえ、**荷主及び貨物運送事業者が協力**しながらトラック運転者の**労働時間短縮を目指す実証実験**を行い、
改善モデルの蓄積、及びその**成果の業界全体への波及を目的**として本事業を実施する。

コンサルティング事業の「実施ステップ全体像」

FUJITSU

6/27 A. 実態調査準備フェーズ

『B実態調査』に向けた準備

■実態調査に向けた準備の依頼
・チェックリストの回答依頼
チェックリスト配布 / チェックリスト回答
・データ分析で使うデータ準備依頼
準備データファイル配布 / データ準備
・疲労蓄積度チェックリストの回答依頼
チェックリスト配布 / チェックリスト回答

■運行基本情報の共有
現状の運行基本情報を整理し、対象集団全員で共通認識。
＜運行基本情報＞
・輸送ネットワーク図
・運行車数 ・車種

7月下旬～ B. 実態調査・要因分析フェーズ

①チェックリスト分析 & データ分析 & 疲労蓄積度自己診断チェックリスト

「チェックリスト」の分析実施
a 遵法度
改善基準告示等のルールが遵守できてない項目
b 拘束時間業務区分別 労働時間
長時間化が常態化している業務区分(作業・手待ち等)
c 労働時間に関わるルールの知識
改善基準告示等の認識度

「データ分析」の実施

「疲労蓄積度チェックリスト」の分析実施

②過去事例の調査・整理

a 物流業界に拘らない労働時間抑制の好事例を調査・整理

9月上旬～ C. 改善策決定フェーズ

詳細実態調査結果の共有

改善策の決定
・効果度
・緊急度
・即効性
(含：汎用性)

実証実験の運用企画

改善策評価の仕組み検討
「評価指標」設定

10月下旬～ D. 実証実験実施・評価フェーズ

実証実験

実証実験推進

データ収集・分析
実験中に、改善策の「評価指標」を算出
■対象集団企業がデータ収集
■富士通総研が分析

実験終了後 アンケート※実施

【皆様との打合せ】

前々回報告

第1回打合せ（2018/6/27）
■活動の全体ステップを説明
■富士通総研の実態調査実施に向け対象集団に準備を依頼
・チェックリストの回答
・データ分析のデータ準備
・疲労蓄積度自己診断チェックリストの回答
■運行基本情報をヒアリング

■実態調査・分析結果共有（事前共有）

改善施策アイデア出し

第2回打合せ (2018/8/29)
■実態調査・分析結果共有
■改善の方向性の検討/合意
■改善施策アイデアの共有
■改善施策の検討

第3回打合せ (2018/10/17)
■改善施策アイデアの具体化
■改善施策の決定
■実証実験運用企画/時期等

前回報告

第4回打合せ (2018/12/17)
■実証実験計画の共有

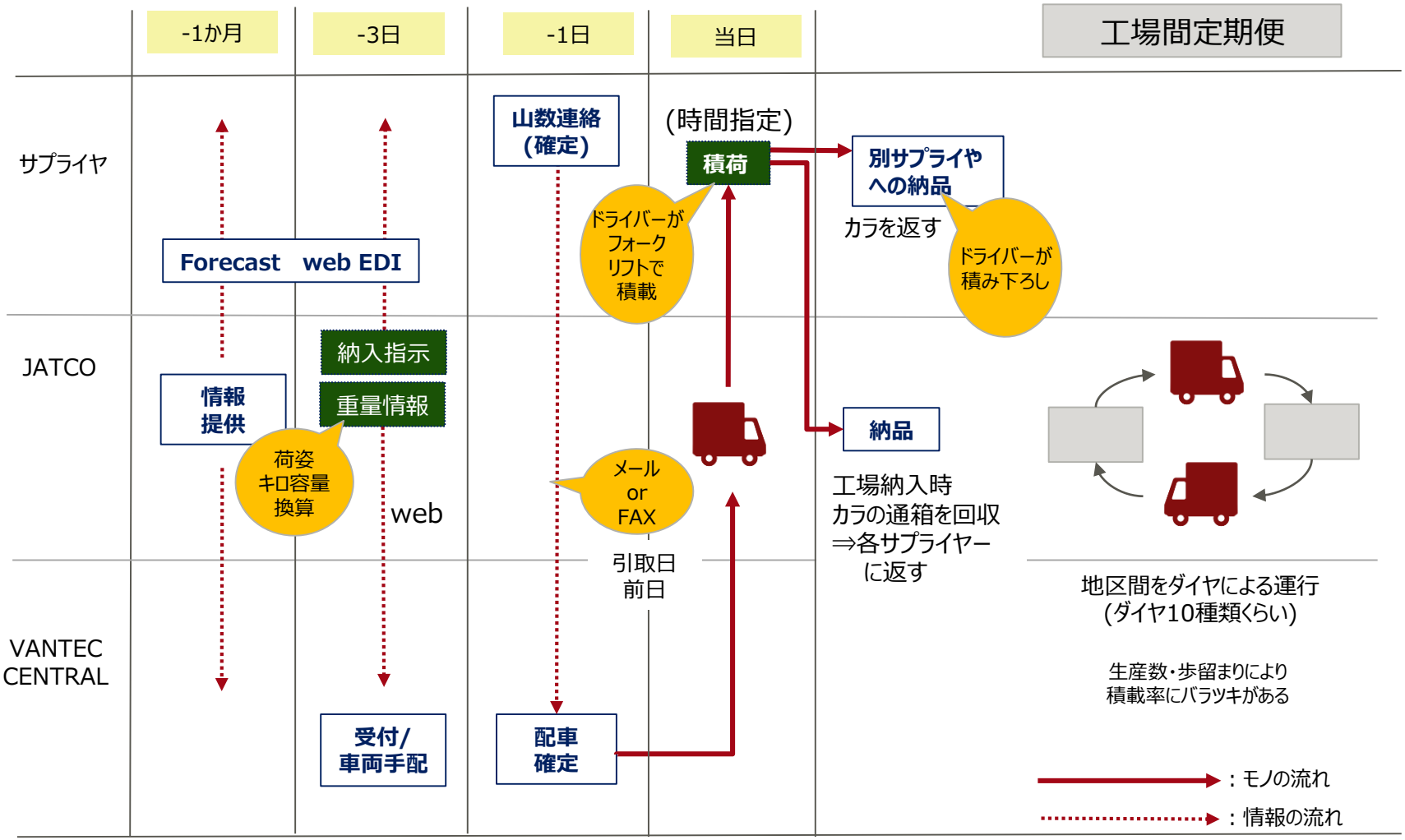
今回

第5回打合せ (2019/2/18)
■実証実験評価結果の共有

静岡県事業の検討内容

静岡県における運行基本情報

運行の概要	積載商品	納入便数／日（　≠　車数／日）	納入サイクル	荷扱い作業
荷主 ⇔ サプライヤー	●変速機(部品)	便数／日＝？**便/日**	毎日(▲土日)	**全てドライバー** ※パレットで仮置されている製品を、フォークリフトで積載。



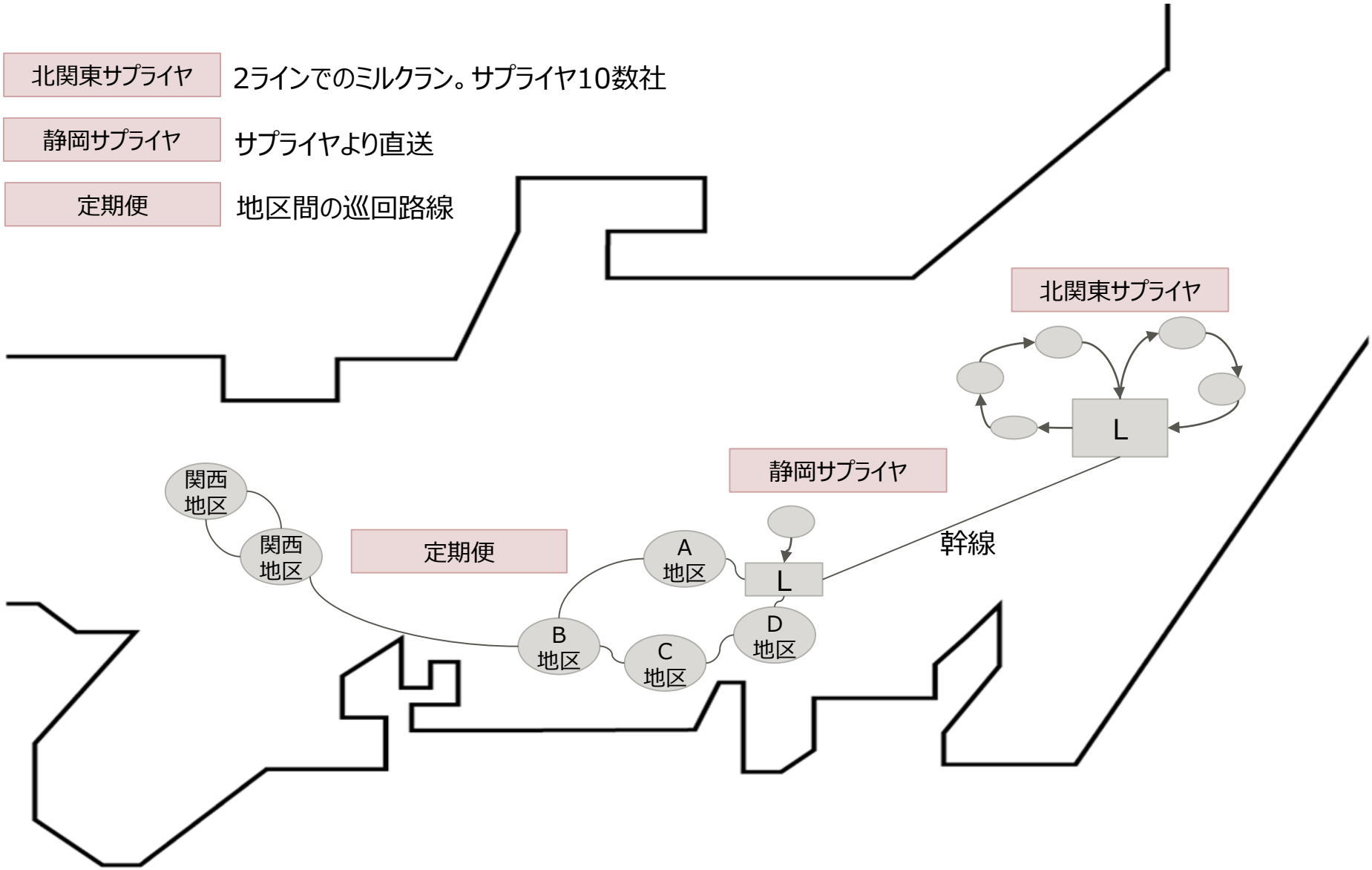
ご参考）物流ネットワーク

FUJITSU

北関東サプライヤ　2ラインでのミルクラン。サプライヤ10数社

静岡サプライヤ　サプライヤより直送

定期便　地区間の巡回路線



実態調査の「３つのアプローチ」

FUJITSU

実態調査は３つのアプローチで実施し、改善方策検討につなげます。

アプローチ①：チェックリスト　　アプローチ②：データ分析　　アプローチ③：現場視察

【アプローチ　①】

チェックリスト

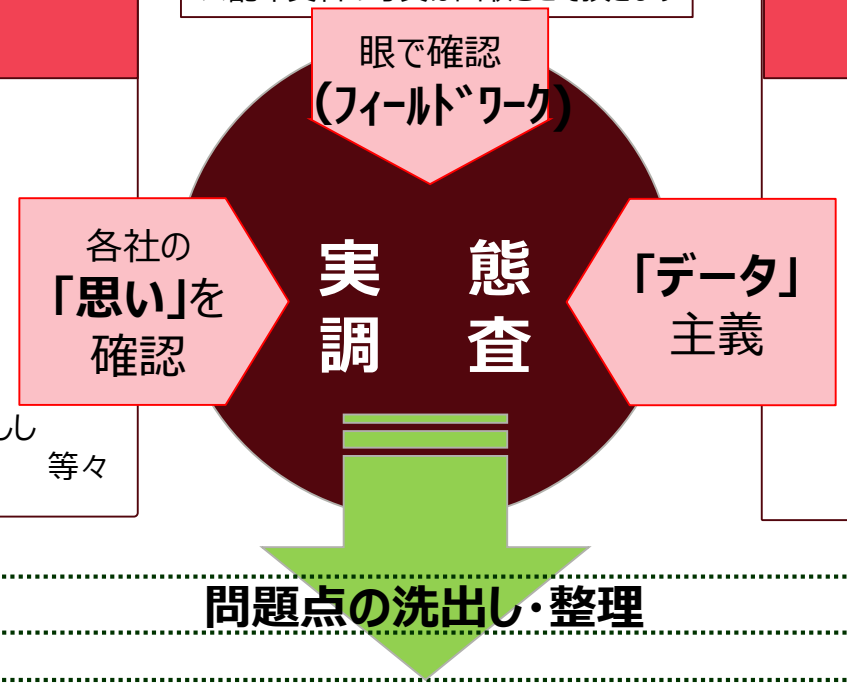
【自己診断チェックリスト】
荷主様 / 運送業者様が
それぞれアンケートにて回答。

アンケート項目は下記。
- ■問題となりそうな部分の洗い出しし
- ■発生原因と解決の方向性　　等々

【アプローチ　③】

現場視察

※配布資料の写真は回収させて頂きます



【アプローチ　②】

データ分析

【データ分析】
運送業者様保有の
運行実績データを確認。

業務区分(拘束・運転・荷扱・荷待時間)
ごとに労働時間の実態がどうなっているか
を確認。

問題点の洗出し・整理

改善方策　検討

実態調査から見えた「主要問題」と「発生原因」の整理と施策案

FUJITSU

問題認識

業務区分		荷主	運送会社
運行時間	長距離輸送	長距離便には、対策が必要と認識	長距離便（立ち寄りあり）が拘束時間が長くなる
作業	荷卸し時仕分け	荷卸し時の改善要望あると認識	仕分け作業の負荷がある
	積込場所集約	提案として実施可能性あり	指摘なし
手待ち時間	バース予約	提案としての実施可能性あり	指摘なし

解決の方向性

■長距離運送の見直し
- ●立ち寄りありを別便として運行。⇒　直行便として所要時間の削減。
- ●実施しているトレーラーヘッド交換等の施策の可能性あり

■作業分担の見直し
- ●仕分け作業、集荷作業（集荷場の集約）の分担見直しの可能性あり。

■バース予約
- ●手待ち時間の短縮に向けては有効な手段であるが、すぐに実施するにはハードルが高すぎる。
  システム化　⇒　コストと準備期間に課題。　　一旦は人手　⇒　管理側の工数増加。　他運送事業者へも影響あり

「疲労蓄積度チェックリスト 」の集計
5名のドラーバーの方からアンケートを回収：5名とも「仕事による負担度が低いと考えられる」という結果

データ確認まとめ

FUJITSU

- 運行ダイヤとは異なる動きをしている
  → ドライバーの経験と現場の調整で、フレキシブルな運用

- 積載率の変動しない区間が存在する。
  → 積荷がないケースも存在（ルート的には回ることになる）

現場からの要請により不定期に見直しは実施していたものの、
ベースのダイヤは大きく変更されていない状態

結果
荷主：効率よく拠点物流ができていない状態
運送会社：適切な人員配置ができていない

FUJITSU

実証実験における実施施策検討

施策検討

FUJITSU

- 対象集団の皆さまから頂いた改善アイデアをもとにしたトラック運転者の労働時間短縮に向けた施策を検討

- 施策候補

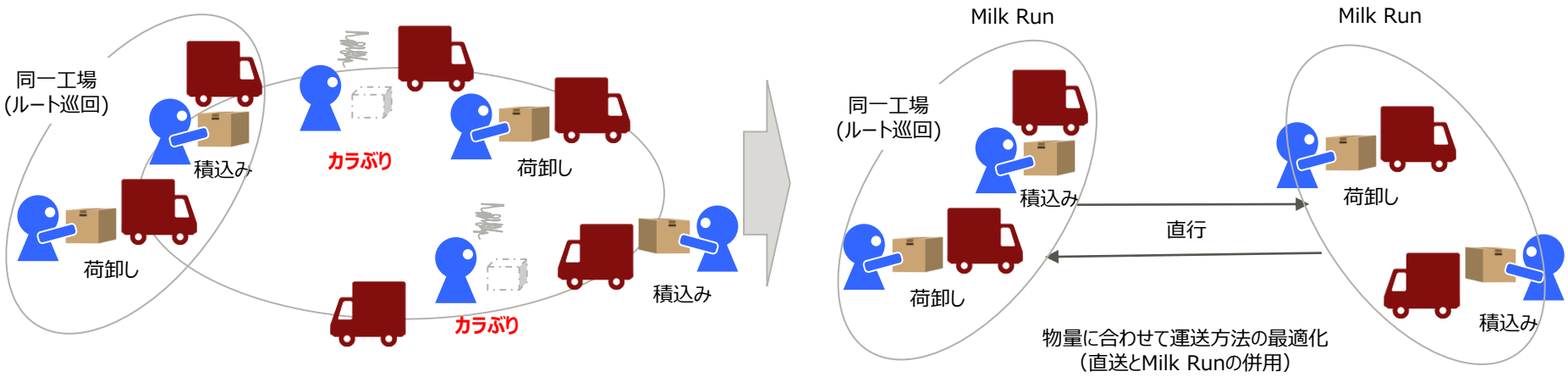
① 運行スケジュールの変更によるトラック台数の削減 ⇒ 実証における施策として合意

② バース予約

③ トレーラーヘッドの交換(経路途中での積荷交換)

施策：運行ルートの変更

回答者(企業名)	削減を狙う時間	改善施策の概要	狙う効果
荷主・運送会社	移動時間およびドライバーの拘束時間	ドライバーの運転時間・拘束時間削減のため、ルートを最適化し、現状の生産状況に応じたルート運行の見直し	＜運送業者＞ ・定期便ドライバーの運転時間の短縮 ・定期便ドライバーの拘束時間の短縮 ・機材の効率的な運用 ＜荷主＞ ・積載量の向上 ・物量に合わせた適切な輸送回数



FUJITSU

実証実験結果

実施内容（概要）

FUJITSU

- プレーヤー
  - 発着：自動車部品品製造業　(静岡県富士市)
  - 運搬：輸送業者　　(　　同上　　)
- 特色
  - 特定地域内を周回する定期便の運行ダイヤを見直し
  - 現状の物量、積載率等の現状把握
  - 配車台数を削減の状態で、必要な物量に対応できるかの検証
    (結果としてトラック労働者の拘束時間の削減)

＜実施予定便数＞

	平日便（月～金）	土日便	週合計
昼便	12便/日→　9便/日（▲3便）	7便/日	133便/週 →　113便/週 （▲20便）
夜便	9便/日→　8便/日（▲1便）	7便/日	
合計	21便/日→17便/日（▲4便）	14便/日	

- 実施期間
  - 2019年1月14~26日

各実証実験結果（サマリー）

	改善前			改善後			効果			
	No		拘束時間	No		拘束時間				
昼勤	1	C部品便	10.0	1	A部品便	10.0				
	2	定期便1号車	10.1	2	B部品便	10.9				
	3	定期便2号車	11.2	3	C部品便	10.6				
	4	定期便3号車	11.2	4	A地区1号便	9.5				
	5	定期便4号車	10.5	5	A地区2号便	10.5				
	6	定期便5号車	11.3	6	D製品1号便	8.9	配車台数	-3	台	-25%
	7	定期便6号車	9.9	7	D製品2号便	9.4				
	8	定期便7号車	11.0	8	D製品3号便	9.1				
	9	定期便8号車	10.3	9	B地区便	10.1				
	10	定期便10号車	11.8							
	11	B部品便	11.0							
	12	混載便	10.5							
		TTL	128.6		TTL	89.1	拘束時間	-39.5	h/日	-31%
		AVG	10.7		AVG	9.9				
夜勤	1	C部品便	10.0	1	A部品便	9.6				
	2	定期便1号車	10.5	2	B部品便	10.8				
	3	定期便2号車	12.0	3	C部品便	10.0				
	4	定期便3号車	10.1	4	A地区1号便	8.7				
	5	定期便4号車	11.0	5	A地区2号便	9.9	配車台数	-1	台	-11%
	6	定期便5号車	10.1	6	D製品1号便	8.8				
	7	定期便6号車	11.9	7	D製品2号便	9.5				
	8	定期便7号車	11.0	8	D製品3号便	9.0				
	9	B部品便	10.1							
		TTL	96.7		TTL	76.3	拘束時間	-20.4	h/日	-21%
		AVG	10.7		AVG	9.5				
合計		配車台数	21		配車台数	17	配車台数	-4	台	-19%
		TTL	225.3		TTL	165.3	拘束時間	-59.9	h/日	-27%
		AVG	10.7		AVG	9.7				

計画通り、昼便▲３便、夜便▲１便　▲4便/日を実現
効率よく配送できることにより、平均拘束時間も約▲1時間となっている。

拘束時間詳細(実証後)

昼勤			拘束時間			拘束時間			拘束時間			拘束時間		Total	Count	AVG
	1月14日		1月14日	1月15日		1月15日	1月16日		1月16日	1月17日		1月17日				
	ｽﾀｰﾄ	終了		ｽﾀｰﾄ	終了		ｽﾀｰﾄ	終了		ｽﾀｰﾄ	終了					
A部品便	7:55	17:55	10.00	8:20	17:10	8.83				7:07	18:15	11.13		29.97	3	9.99
B部品便	5:50	16:50	11.00	5:50	16:30	10.67	5:50	16:50	11.00	5:50	16:50	11.00		43.67	4	10.92
C部品便	8:00	18:45	10.75	6:50	17:45	10.92	7:00	17:35	10.58	7:20	17:20	10.00		42.25	4	10.56
A地区1号便	8:00	16:09	8.15	7:40	16:09	7.82	7:05	17:40	10.58	7:15	18:30	11.25		37.80	4	9.45
A地区2号便	8:00	18:02	10.03	7:56	17:55	9.98	7:00	18:04	11.07	7:00	18:05	11.08		42.17	4	10.54
D製品1号便	8:05	16:22	8.45	8:00	17:15	9.25	8:00	16:55	8.92	8:00	17:05	9.08		35.70	4	8.93
D製品2号便	8:00	18:00	10.00	8:00	17:15	9.25	8:00	17:30	9.50	8:00	17:00	9.00		37.75	4	9.44
D製品3号便	8:00	16:38	8.63	7:05	16:40	9.58	7:00	16:00	9.00	7:00	16:14	9.23		36.45	4	9.11
B地区便	7:55	16:40	8.75				7:05	17:25	10.33	7:05	18:25	11.33		30.42	3	10.14
夜勤			拘束時間			拘束時間			拘束時間			拘束時間		Total	Count	AVG
	ｽﾀｰﾄ	終了		ｽﾀｰﾄ	終了		ｽﾀｰﾄ	終了		ｽﾀｰﾄ	終了					
A部品便	20:00	4:50	8.83	20:00	4:55	8.92	19:00	5:30	10.50	19:05	5:05	10.00		38.25	4	9.56
B部品便							17:50	3:55	10.75					10.75	1	10.75
C部品便	19:55	6:00	10.08	19:55	5:55	10.00	19:05	5:05	10.00	19:10	4:55	9.75		39.83	4	9.96
A地区1号便	20:00	4:15	8.25	19:58	3:46	7.80	19:08	4:25	9.28	19:20	4:45	9.42		34.75	4	8.69
A地区2号便	20:00	5:20	9.33				19:05	5:15	10.17	19:05	5:20	10.25		29.75	3	9.92
D製品1号便	20:00	4:55	8.92	20:00	5:00	9.00	20:00			20:05	4:40	8.58		26.50	3	8.83
D製品2号便	20:00	5:55	9.92	20:20	5:50	9.50	20:00	5:35	9.58	20:00	5:10	9.17		38.17	4	9.54
D製品3号便	20:00	5:10	9.17	20:00	5:03	9.05	19:00	4:00	9.00	19:00	3:50	8.83		36.05	4	9.01

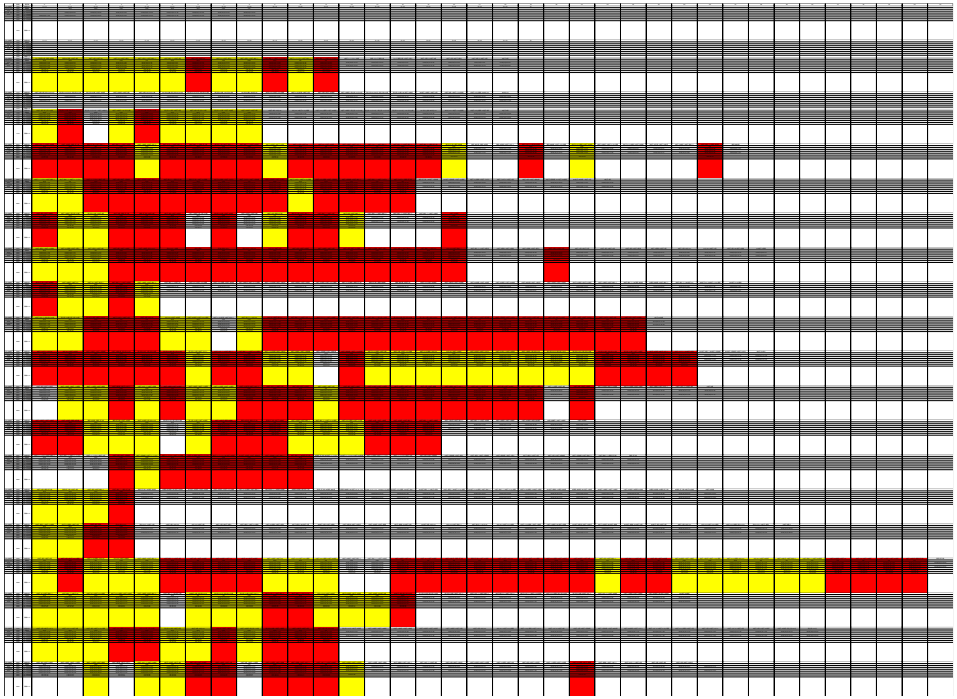
効率よく配送できることにより、平均拘束時間も約▲1時間となっている。
ただし、路線よりばらつきがあるため、ドライバーのローテションを実施し月次での
労働時間の平準化を図る必要がある（B部品便とD製品1号便で２時間の差）

運行状況の予実

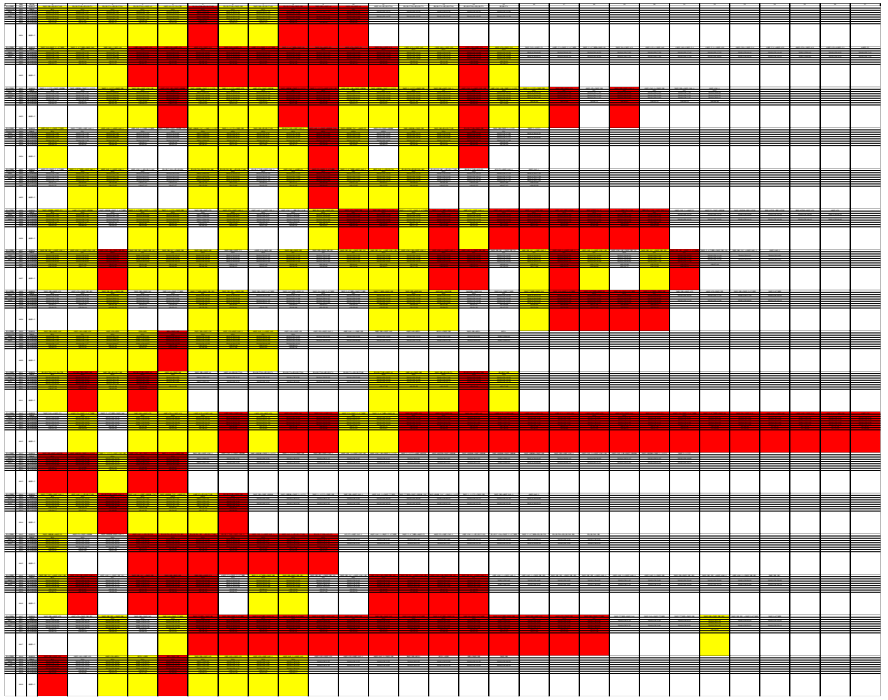
予定ダイアに対する実績の差異

黄	±10分以上±30分未満
赤	±30分以上

実証前：2018/10



実証後:2019/1



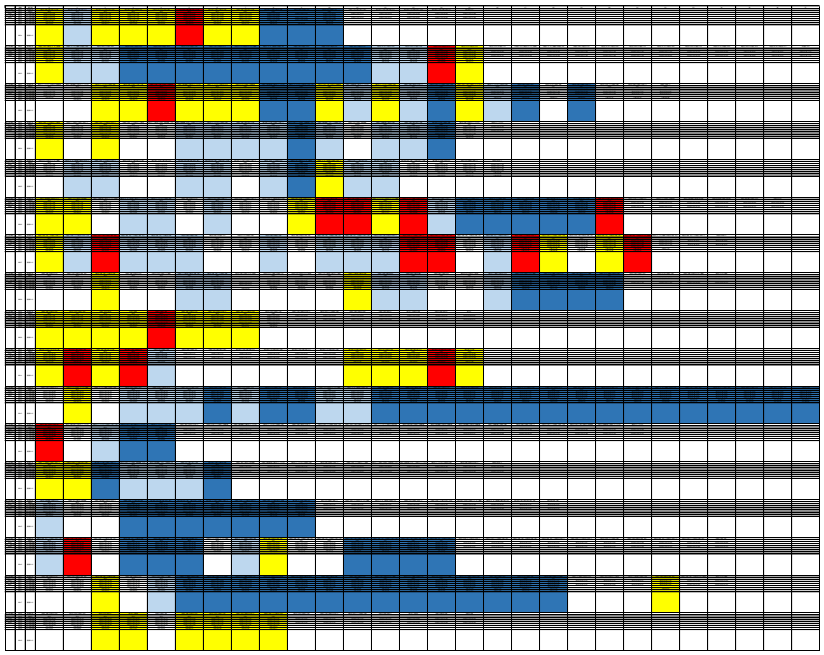
路線によりばらつきはあるものの、全体的には予実の差が縮まっている。
（赤が少ないほど、予定に近づいていくく）

運行状況の予実（ご参考）

予定ダイアに対する実績の差異

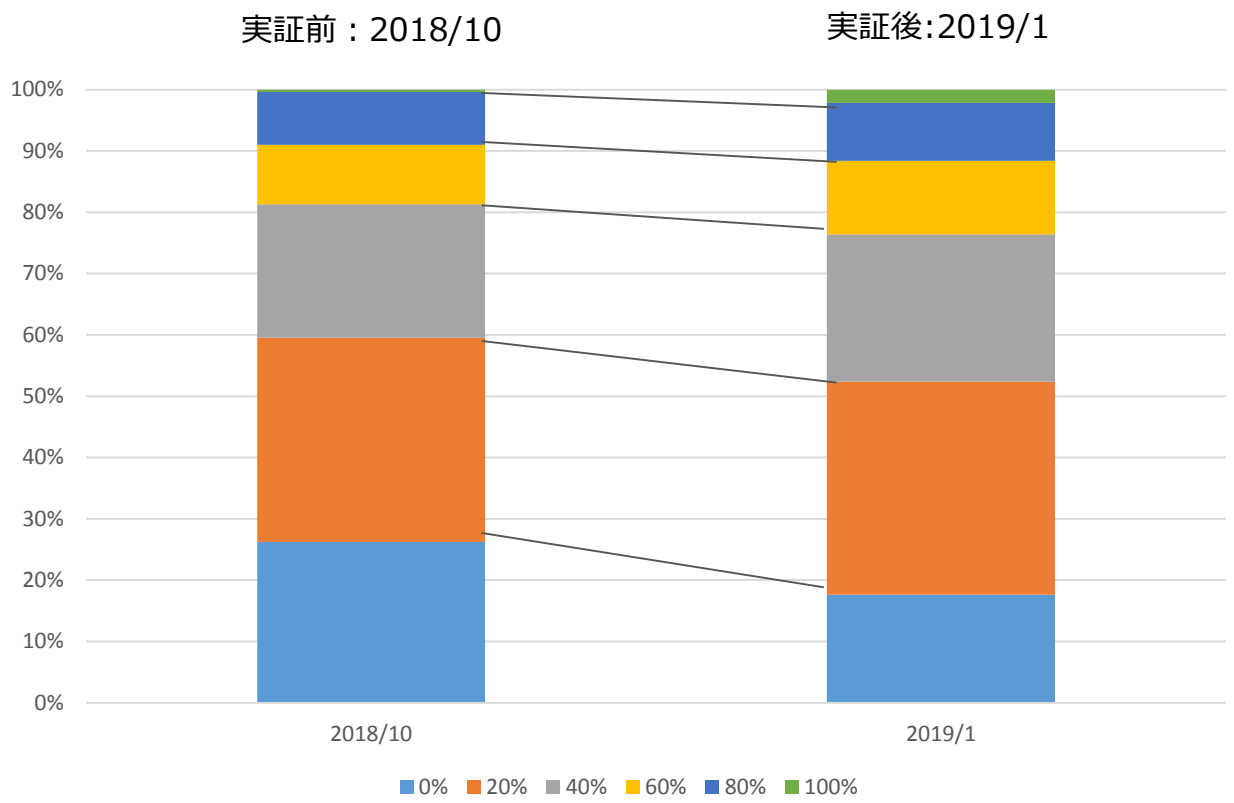
青	-30分以上
水色	-10分以上-30分未満
城	-10分以上+10分以内
黄	±10分以上±30分未満
赤	±30分以上

実証後:2019/1



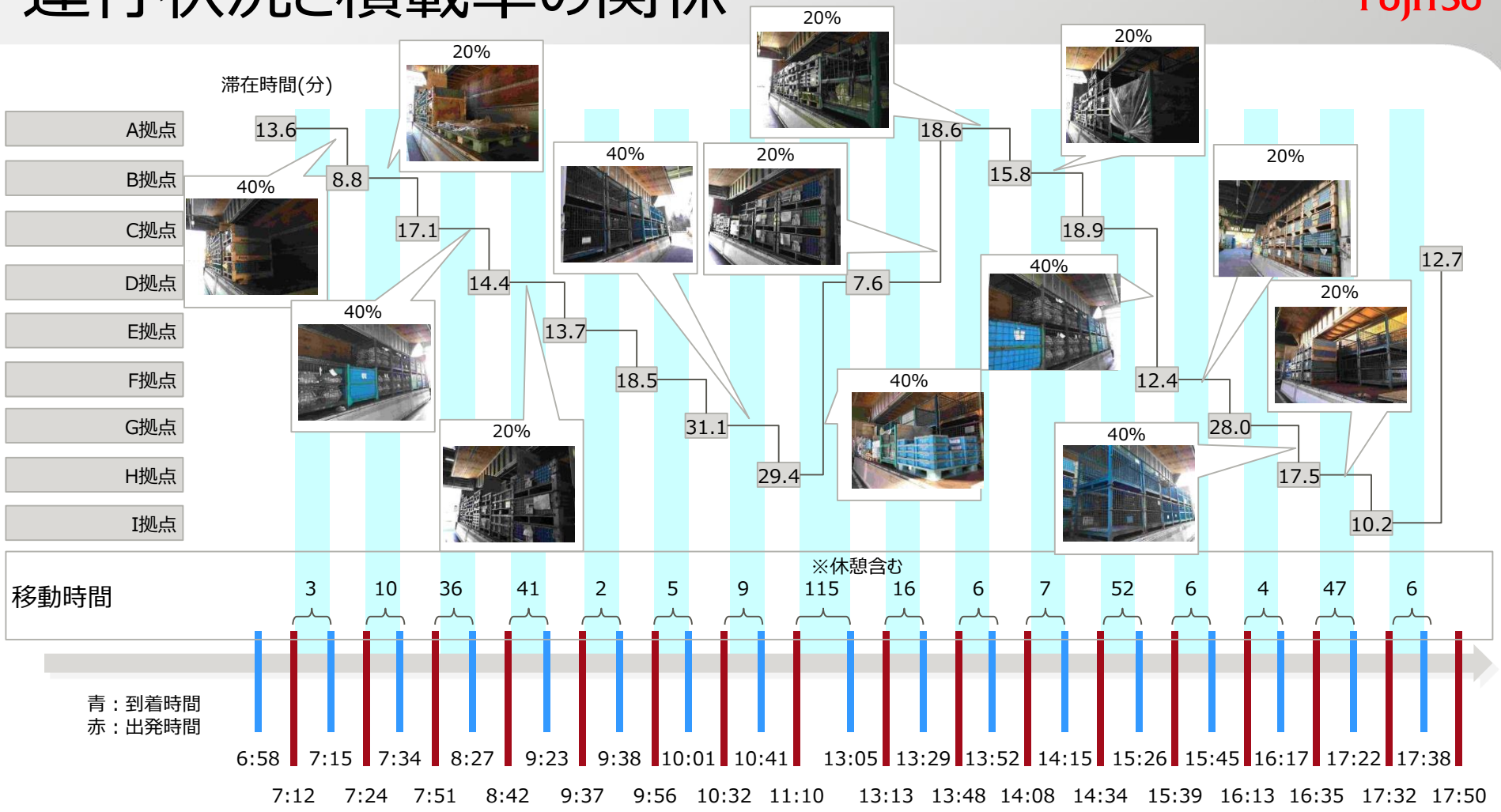
今回のデータのみ、プラスとマイナスを加味して表現した。

積載率の比率



上記は、実績集計で集計が取れている積載率の数値を%別に
集計したものになります。
積載率0%の比率が下がっており、全体的に積載率向上の傾向がみられる。

運行状況と積載率の関係

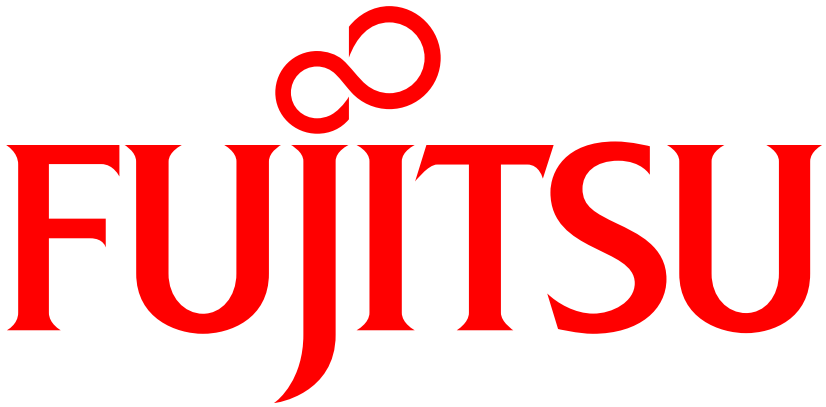


上記は、実績集計で集計が取れているルートの一つ(昼A地区２号便)の運行をグラフ化※実施期間外のデータ
・各納場名称におけるボックス内の数値は滞在時間。吹き出し内の数値は積載率。
・吹き出しの数値なし(いわゆる空振り)が少なくなっていることおよび一定時間の滞在後に積載(あるいは荷卸し)されている関係がわかる。

実証実験まとめ

FUJITSU

- 効果
  - 便数削減　　133便/週　　⇒ 113便/週　（▲20便/週）
  - 拘束時間短縮　　1便平均 10.7時間 ⇒ 9.7時間　（▲1.0時間）
  - 運行ダイヤ見直しにより、積載率の向上が図れた
  - 配車台数及びトラック労働者の改善前後の差分を新たなビジネスチャンスへ活用可能となった
- 今後の見込まれる展開
  - 定期的なダイヤの見直し（年,半年,四半期サイクルなど）
  - 土日便への拡大
  - 北関東サプライヤエリアへの拡大
- 課題
  - 運行ダイヤの定期的な見直しなどの運用面
    - ダイヤ組み換え、という新しい業務の発生(削減方法の検討)
    - 出荷バース担当者など、現場担当者の理解・協力体制
    - トラック運送業者との運行ダイヤの共有(定期的見直しサイクルの定着化　など)
  - 運行記録（実績集計）の確実な実行
    - 記録忘れ、着・発同時記録など、運用面に課題。実運賃の把握に向け徹底が必要



shaping tomorrow with you

ガイドラインの横展開について（静岡運輸支局）

国土交通省

静岡管内おけるガイドラインの周知活動　（3月14日現在）

日付	依頼先	依頼方法	内容	周知の数
11月6日	県トラック協会	メール	傘下会員へ普及用チラシ、製本をそれぞれ送付	約1361者
1月15日	静岡県協議会委員	資料配付	各委員への情報展開	ー
1月15日	静岡県	メール、会議	メールマガジン等で荷主企業等へ周知	約500者
2月26日	荷主・運送事業者	説明会	ガイドライン説明会（セミナー）の開催により、参加荷主・運送事業者に周知	運送事業者約95社　荷主2社
3月11日	（一社）静岡県経営協会	訪問	ガイドライン製本版を持って訪問し、説明を行うとともに傘下会員等に対しての周知を依頼	ー
3月11日	静岡経済同友会　静岡協議会	訪問	ガイドライン製本版を持って訪問し、説明を行うとともに傘下会員等に対しての周知を依頼	ー
3月11日	静岡県中小企業団体中央会	訪問	ガイドライン製本版を持って訪問し、説明を行うとともに傘下会員等に対しての周知を依頼	ー
3月11日	静岡県農業協同組合中央会（JA静岡中央会）	訪問	ガイドライン製本版を持って訪問し、説明を行うとともに傘下会員等に対しての周知を依頼	ー
3月18日	（一社）静岡県商工会議所連合会	訪問	ガイドライン製本版を持って訪問し、説明を行うとともに傘下会員等に対しての周知を依頼	ー

【資料４】

最近のトラック行政の取組等について

平成31年3月14日
中部運輸局 自動車交通部 貨物課

目　　次

１．貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律について・・・・・・・１

２．平成３１年度アドバンス事業及び今後の協議会について・・・・・・３

３．「ホワイト物流」推進運動の進め方について・・・・・・・・・・・５

４．荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組について・・・・・１９

１．貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律について

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（議員立法）の概要 （平成30年法律第96号）

国土交通省

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、平成36年度から時間外労働の限度時間が設定される（＝働き方改革法施行）こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要

【公布日 ： 平成30年12月14日】

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- 欠格期間の延長（2年⇒5年）
- 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- 密接関係者（親会社等）が許可の取消処分を受けた者の参入制限　等

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- 安全性確保（車両の点検・整備の確実な実施等）
- 事業の継続遂行のための計画（十分な広さの車庫等）
- 事業の継続遂行のための経済的基礎（資金）　等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

→ 原則として運賃と料金とを分別して収受

＝「運賃」：運送の対価　「料金」：運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

（許可後、継続的なルール遵守）

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施　等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- 車庫の整備・管理
- 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化

※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難（例：過労運転、過積載等）

→ **荷主の理解・協力**のもとで**働き方改革・法令遵守**を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度（既存）の強化

- 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【平成35年度末までの時限措置】

(1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合

→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有

② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ

(2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合

→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請

(3) 要請をしてもなお改善されない場合

→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告＋公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合→ 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入

【平成35年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等

→ 必要なコストに見合った対価を収受しにくい

→ 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない

⇒ 法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

標準的な運賃の告示制度の導入

（労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため）

国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

施行日 ：（1. ～3. ）公布日から起算して1年6月を超えない範囲内において政令で定める日　（4. ）公布日から起算して2年を超えない範囲内において政令で定める日

２．平成３１年度アドバンス事業及び今後の協議会について

平成31年度アドバンス事業及び今後の協議会について（案）

輸送品目別の取組の強化

○パイロット事業では様々な輸送品目について取組みを行ってきたが、個々の輸送品目ごとに抱える課題等に違いがあることから、輸送品目ごとの課題や実態を把握し、改善方策を検証する。

○地方によって輸送品目ごとに課題が異なる面もあることから、中央・地方の両方において関係者と取組みを進める。

具体的取り組み（案）

○荷待ち件数が特に多い分野で平成30年度に設置した輸送品目別懇談会（加工食品、建設資材、紙・パルプ）について、引き続き輸送品目別懇談会を開催し議論を行い、輸送品目に応じた課題の抽出及び改善策の検討・検証を実施

○懇談会で得られた改善策について展開・浸透を図るべく、各運輸局単位で地方懇談会（既存の地方協議会を活用することも想定）を設置し、輸送品目別懇談会から地方懇談会への縦展開を図るとともに、地方懇談会から管内の各地方協議会に対して横展開を実施

○アドバンス事業として、地方懇談会ごとに輸送品目に係る実証実験を実施し、改善策に係る効果を検証

○検証で得られた有用な効果について、適宜ガイドラインや事例集へ反映

３．　「ホワイト物流」推進運動の進め方について

「ホワイト物流」推進運動の概要

みんなで、もっと働きやすい
「ホワイト物流」
推 進 運 動
生産性の高い物流を。

トラック運転者不足に対応し、我が国の国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保するとともに、我が国経済のさらなる成長に寄与するため、
①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
②女性や高年齢層を含む多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現
に取り組む運動を、関係者が連携し、強力に推進する。

企業等

コンプライアンス（法令遵守）
企業の社会的責任（CSR）

運動の趣旨へ賛同する（第１段階）とともに、具体的な取組項目について自主行動宣言を提出・公表するとともに、取組を実施（第２段階）。

（イメージ）
- ✓ 荷待ち時間の削減
- ✓ 荷役の機械化
- ✓ 契約の書面化　等

安定的な事業継続
物流システム効率化・トータル物流コストの最適化

期待・評価

国民

便利で快適な日常生活の維持

以下のような点への国民の理解と協力をお願いする。

（イメージ）
- ◆ 宅配便の再配達の削減
- ◆ 集荷・配達サービスの見直しへの理解
- ◆ 引越時期の分散
- ◆ SA・PAの大型車ｽﾍﾟｰｽには駐車しない 等

連携・協力

物流事業者

トラック運転者の確保のため、労働条件・労働環境の改善に取り組むとともに、荷主企業・元請事業者等に対し、物流の改善に関する提案を行い、実施する。

（イメージ）
- ➢ 働きやすい環境の整備
- ➢ 女性運転者の活用
- ➢ 物流の改善提案　等

働き方改革の実現
多様な人材の確保
労働生産性の向上

理解・協力

「ホワイト物流」推進運動の推進体制

みんなで、もっと働きやすい
「ホワイト物流」推進運動
生産性の高い物流を。

「ホワイト物流」推進会議

（有識者）
野尻　俊明　流通経済大学学長（座長）
齋藤　　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

（関係団体）
日本経済団体連合会
日本商工会議所
全国農業協同組合中央会
日本農業法人協会
日本ロジスティクスシステム協会
全日本トラック協会
日本物流団体連合会

（労働組合）
交運労協
運輸労連
交通労連

（事務局）
国土交通省（主管）
農林水産省
経済産業省
全日本トラック協会

（設置期限：平成36年3月末）

連携

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

（議長）
野上　浩太郎　内閣官房副長官

（議長代理）
大塚　高司　国土交通副大臣

（副議長）
古谷　一之　内閣官房副長官補（内政）

（構成員）
内閣府政策統括官（経済財政運営担当）
警察庁交通局長
財務省大臣官房総括審議官
厚生労働省労働基準局長
農林水産省食料産業局長
経済産業省大臣官房商務・サービス審議官
国土交通省自動車局長
環境省地球環境局長

連携

トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会・地方協議会

有識者、トラック事業者、荷主、労働組合等の関係者から構成され、中央及び各都道府県に設置されている。

「ホワイト物流」推進運動の進め方

みんなで、もっと働きやすい
「ホワイト物流」
推 進 運 動
生産性の高い物流を。

「ホワイト物流」推進会議

- 運動の趣旨と推進方針を決定

トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会

- 企業等や国民への詳細な呼び掛け内容等を検討・調整

「ホワイト物流」推進運動HPの開設

企業等向け

- 関係団体を通じた運動への参加の呼び掛け
- 主要企業等に対し、運動への参加を要請
- 賛同企業等を公表

国民向け

- 政府広報や関係団体の広報媒体を活用した広報の実施。

【政府広報の媒体例】

参加企業等に期待するアクション

- 自主行動宣言（第1段階：賛同表明）・実施
- 自主行動宣言（第2段階：推奨項目宣言）・実施
- 自主行動宣言のアップデート（随時）

運動の拡大・深化

問題意識の喚起（トラック運転者不足が国民生活や産業活動に与える影響）

【トラック事業者】

現状のままでは
さらなる深刻化
が懸念される。

運転者不足の深刻化

・中高年齢層の大量退職
・罰則付きの時間外労働の
上限規制の導入
・宅配便需要の増加　等

トラック運転者の確保
のため、運転者の労
働条件の改善が急務。
運賃・料金はその原資。

運賃・料金「単価」の上昇

**運送サービスを提供可能な
トラック台数や日・時間帯
等の縮小**

稼げない割にトラック運転者の負担
の大きい仕事が敬遠されるように。

適切に対応しなければ
このような事態の発生が
懸念される。

【国民】

宅配便・引越が不便に

食品等の
物量の減少や品揃え不足

【企業等】

「トータル」
物流コストの増加

在庫の増加

機会損失の発生

営業利益減少

- 全国的にトラック運転者不足が深刻化する中で、現状のままでは、必要な輸送能力が確保できず、
  ・国民生活に関しては、宅配便や引越の運賃・料金の上昇や運送サービスの提供日・時間帯等の縮小、食品等の物量の減少や品揃え不足などが過度に生じるおそれ。
  ・産業活動に関しては、トータル物流コストの増加、在庫の増加、機会損失の発生及びそれによる営業利益の減少などが生じるおそれ。
- 国民生活や産業活動に大きな影響を及ぼす事態を生じさせないためにも、荷主企業等とトラック事業者が連携し、物流システムの改善に取り組むとともに、物流システムの改善の必要性に対する国民の理解と協力を得る必要がある。
- 具体的には、①運転者の時間当たりの労働生産性の向上を図る観点、②運転者の時間的・心理的・肉体的負担が小さい形態での運送を実現する観点、③必要性に乏しい過剰なサービス水準を見直す観点などから、物流システムの改善を進める必要がある。

企業等への参加呼び掛け（基本的な考え方）

呼び掛けに当たっての基本的な考え方

- まずは、できるだけ多くの企業等に「ホワイト物流」推進運動に参加して頂くことが重要。
（最初は、必須項目に賛同頂き、その後、段階的に取組内容を増やし、深めて頂く。）

- このため、企業へ取り組みを呼びかける事項の内容は、様々な産業分野に共通する普遍的で効果が期待される取組を厳選するとともに、必須項目と推奨項目に分けて提示することとしたい。

自主行動宣言（賛同表明の際の宣言内容）（案）

● 自主行動宣言（賛同表明）の際には、すべての事業者が、取組方針や法令順守への配慮等についての下記3つの必須項目に合意し、賛同表明をすることとしてはどうか。

（取組方針）
・事業活動に必要な物流の持続的・安定的な確保を経営課題として認識し、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、取引先や物流事業者等の関係者との相互理解と協力のもとで、物流の改善に取り組みます。

（法令遵守への配慮）
・法令違反が生じる恐れがある場合の契約内容や運送内容の見直しに適切に対応するなど、取引先の物流事業者が労働関係法令・貨物自動車運送事業関係法令を遵守できるよう、必要な配慮を行います。

（契約内容の明確化・遵守）
・運送及び荷役、検品等の運送以外の役務に関する契約内容を明確化するとともに、取引先や物流事業者等の関係者の協力を得つつ、その遵守に努めます。

自主行動宣言（推奨項目）（案）

- 推奨項目については、中央協議会で昨年策定した「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」に記載の内容に加え、トラック運転者の長時間労働の是正を進める上で重要な次の項目を追加してはどうか。
- 業種や業態により取り組む項目には違いがあるため、推奨項目の内容を公表するか否かは、企業等の任意とすることでどうか。

A.運送内容の見直し

〇ガイドライン掲載項目（13項目）
〇上記以外の項目
- 物流の改善提案と協力
- 納品日の集約
- 検品水準の適正化
- 物流システムや資機材の標準化

B.運送契約の方法

- 運送契約の書面化の推進
- 運賃と料金の別建て契約
- 燃料サーチャージの導入
- 下請取引の適正化

C.運送契約の相手方の選定

- 契約の相手方を選定する際の法令遵守状況の考慮
- 働き方改革等に取り組む物流事業者の積極的活用

D.安全の確保

- 荷役作業時の安全対策
- 異常気象時等の運行の中止・中断等

E.その他

- 宅配便の再配達の削減への協力
- 引越時期の分散への協力
- 物流を考慮した建築物の設計・運用

F.独自の取組

- 上記の各項目に該当しない独自の取組

企業等への呼び掛け（呼び掛けの方法）（案）

- より多くの企業等の参加を得るため、関係団体を通じた呼び掛けを行うほか、主要企業等に対しては、直接、文書による参加要請を実施してはどうか。

①関係団体を通じた傘下企業等への運動への参加の呼び掛け
・関係団体に対し、傘下企業等への運動への参加の呼び掛けや機関誌等での広報についての協力を依頼。

②主要企業等に対する参加要請文書の送付・公表
平成31年度については、貨物量や社会的な影響力が大きいと考えられる以下の主要企業等の代表者宛てに、参加要請文書を直接送付するとともに、呼び掛けを行った旨を公表。
【対象企業等】
・上場会社（約3700社）
・地域の主要企業等（各都道府県毎に50社程度）

③関係団体・企業等向けの説明会の開催
全都道府県で運動に関する説明会を開催する。

自主行動宣言の提出・公表方法（イメージ）

＜提出方法＞
- ポータルサイトより、提出様式ファイル（Excel様式）をダウンロードの上、必要事項を記入し、事務局のメールアドレスへ提出。（平成31年度中に企業等が直接データの登録・更新を行えるよう、ポータルサイトを改良予定。）

＜公表方法＞
- 賛同企業名については、随時公表する。
- 推奨項目への取組内容については、希望する企業等のみ公表することとし、その内容がポータルサイトで確認できるようにする。

「ホワイト物流」推進運動　賛同企業一覧

産業別

製造業

（東京都）

○○○（株）
（株）○○○
（株）○○○

（千葉県）

○○○（株）
（株）○○○
（株）○○○

○○業

○○業

○○業

○○業

○○業

○○業

地域別

北海道

（○○業）
（○○業）
（○○業）
（○○業）

青森県

岩手県

熊本県

宮崎県

鹿児島県

沖縄県

主たる事業の選択リスト（イメージ）

A. 農業，林業
B.漁業
C.鉱業，採石業，砂利採取業
D.建設業
E.製造業
F.電気・ガス・熱供給・水道業
G.情報通信業
H.運輸業，郵便業
I.卸売業，小売業
J.金融業，保険業
K.不動産業，物品賃貸業
L.学術研究，専門・技術サービス業
M.宿泊業，飲食サービス業
N.生活関連サービス業，娯楽業
O.教育，学習支援業
P.医療，福祉
Q.複合サービス事業
R.サービス業（他に分類されないもの）
S.公務（他に分類されるものを除く）
T.分類不能の産業

H.運輸業，郵便業 →
- 運輸業・郵便業（道路貨物運送業）
- 運輸業・郵便業（倉庫業）
- 運輸業・郵便業（その他の運輸業・郵便業）

※日本標準産業分類の大分類を基本とする。運輸業・郵便業は上記のとおりとする。

国民に呼び掛ける事項（案）

（物流への理解と協力）

◆ 皆さんに食料品や日用品などを届けるため、トラック運転者は日夜、頑張って貨物を運んでいます。普段はあまり意識されていませんが、物流が私たちの生活を支えています。

◆ 現在、運転者不足が深刻化しています。運転者が働きやすい環境の整備や物流の効率化に皆様のご理解・ご協力をお願いします。

（宅配便）

◆ 商品を配達するためには費用と人手が必要です。運転者不足に対応しつつ、宅配サービスを維持するため、以下の取組にご協力をお願いします。

➢ できるだけ１回で受け取りましょう。
➢ このため、宅配ボックスや営業所、コンビニ等での受取も活用しましょう。
➢ 送るときは、自分や相手が受け取りやすい日時・場所を指定しましょう。
➢ 通信販売を利用する際には、できるだけまとめ買いしましょう。
➢ サービス内容の見直し（例.日曜日の集荷・配達の取りやめ 等）へのご理解・ご協力をお願いします。

（出典）環境省「COOL CHOICE」HP

（引越し）

◆ 混雑時期を避けましょう。
◆ 早めに依頼しましょう。

（駐車）

◆ トラック運転者の休憩と安全運転のため、SA・PA、道の駅、コンビニなどの大型車駐車スペースへのマイカーの駐車はお控え下さい。

（応援）

◆ より良い物流の実現のために努力している企業を応援してみませんか？

トラック事業者：「ホワイト経営マーク」（仮称）（労働条件・労働環境）、Gマーク認定事業者（交通安全）、荷主企業：「『ホワイト物流』推進運動」賛同企業

広報活動の実施について（案）

- 企業等や国民の皆様に「ホワイト物流」推進運動に賛同して頂き、具体的な行動変化につなげて頂くため、政府広報や関係団体の機関誌、賛同企業等の広告を含む様々な広報媒体を活用して広報を実施する。

【当面の取組】

①ポータルサイト	運動のポータルサイトを開設。順次、動画を含むビジュアルなコンテンツの充実を図る。
②キャンペーンロゴ	運動の賛同企業等が表示できるキャンペーンロゴを作成する。
③政府広報	マスメディアに加え、インターネットを活用。
④関係団体の機関誌等	ご協力を頂ける団体、企業等を募り、機関誌、広告等で広報。
⑤説明会	全都道府県で関係団体・企業等向けの説明会を開催。
⑥セミナー	具体的な取組の進め方等に関するセミナーを各地で開催。
⑦関係団体等の行事等	関係団体の新年賀詞交歓会、総会、事業者大会等の機会などを活用し、運動への参加を呼び掛け。

スケジュール（案）

2019年

2月20日　トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会
（企業等や国民への詳細な呼び掛け内容等を決定）

3月下旬頃　ポータルサイト開設・賛同企業等の募集開始
中央説明会（関係団体向け）

4月以降　地方説明会（関係団体、企業等向け）

10月頃　賛同企業の数、取組状況等の集計・公表（第1回）（9月末締切）
※各企業等は、自主行動宣言を事務局に提出の上、自社のHP等で随時公表可。

2020年

1月頃　賛同企業の数、取組状況等の集計・公表（第2回）（12月末締切）
※以後、随時公表

４．荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組について

荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組の推進

平成30年5月30日
第4回関係省庁連絡会議資料

国交省

- 他の産業と比較して長時間労働・低賃金の状況にあるトラック運送業の将来の担い手を確保するためには、荷主等の理解・協力なども得つつ、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていく必要がある。
- 一方、輸送品目によって輸送等の特性が異なる面があり、輸送品目に応じて検討を実施することが効果的な面がある。
- このため、荷待ち件数が特に多い分野等について、それぞれ課題の抽出を図るとともに、各都道府県ごとに発着荷主及び運送事業者が参画して長時間労働の改善を図るために実施したパイロット事業のノウハウの展開等を行う。

検討事項のイメージ

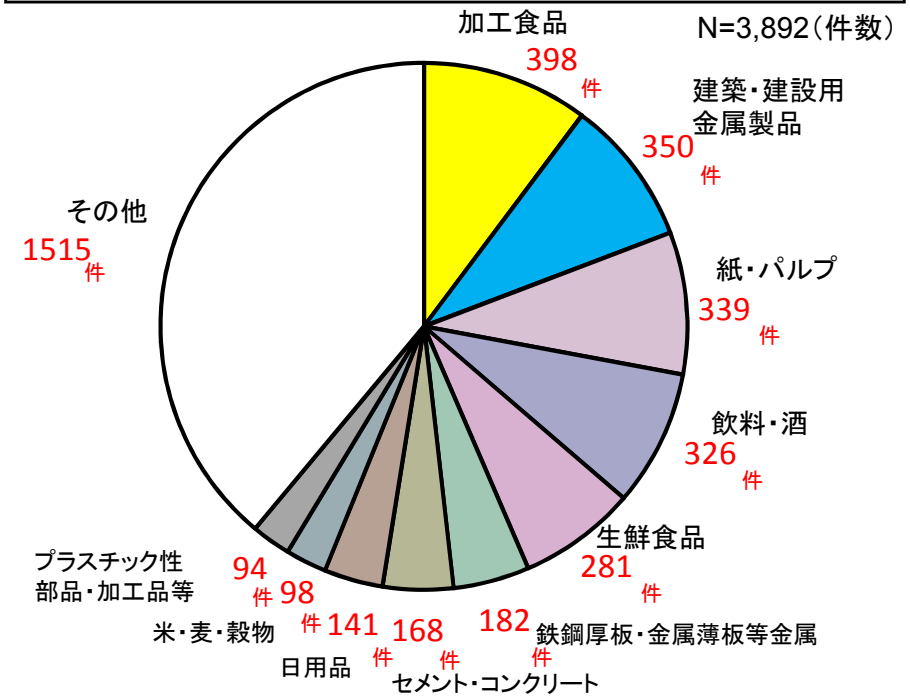
・現在生じている課題についての関係者間の認識の共通化

・輸送品目ごとのサプライチェーン全体における生産性向上等に関する課題の抽出

・改善策について、パイロット事業により得られたノウハウも活用しつつ関係者間で検討・検証

・改善策についての展開・浸透

30分以上の荷待ち時間が生じた件数（輸送品目別）



加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会について

国土交通省

○トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会において、平成28年度から平成29年度にかけて、発着荷主及び運送事業者が一体となって長時間労働の改善に取り組むパイロット事業を実施。

○パイロット事業では、様々な輸送品目について取組を行ってきたが、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、関係者が連携して課題解決を図っていく上では、輸送品目別に検討を行うことが効果的。

○昨年7月に実施した荷待ち時間の調査において、加工食品関係が件数が最も多かったことも踏まえ、加工食品における物流に関係する幅広い関係者からなる懇談会を設置。

○関係者間で存在する課題についての意識共有やパイロット事業等のノウハウ等の共有及び取組の展開を図り、トラックドライバーの労働時間の改善・サプライチェーン全体における効率化を図る。

「加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」委員

矢野　裕児	流通経済大学教授（座長）
堀尾　　仁	味の素株式会社理事　食品事業本部　物流企画部長
小谷　光司	三菱食品株式会社ロジスティクス本部 戦略オフィス室長
鷲野　博昭	株式会社セブン - イレブン・ジャパン ＱＣ・物流管理本部物流・生産管理部 東日本物流管理 副総括マネジャー
戸川　晋一	株式会社ヤオコー取締役情報システム部長 兼ロジスティクス推進部長
谷　　章	一般社団法人日本スーパーマーケット協会 会員サポート部長
北條　　英	日本ロジスティクスシステム協会 JILS総合研究所　ロジスティクス環境推進センター センター長
西願　廣行	日本冷蔵倉庫協会副会長
飯原　正浩	株式会社丸和運輸機関常務執行役員
坂本　隆志	全日本トラック協会食料品部会　部会長
村西　正実	全日本トラック協会　審議役

【行政】

黒澤　　朗	厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
宮浦　浩司	農林水産省食料産業局食品流通課長
東野　昭浩	農林水産省食料産業局食品製造課長
伊奈　友子	経済産業省商務・サービスグループ 消費・流通政策課物流企画室長
山田　輝希	国土交通省総合政策局物流政策課長
多田　浩人	国土交通省大臣官房参事官（物流産業）
平嶋　隆司	国土交通省自動車局貨物課長

※第１回懇談会を平成30年6月29日、
　第２回懇談会を平成30年12月13日に開催

加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会について

国土交通省

第２回開催時の主な意見

○リードタイムに関しては、成功事例を横展開すればよいのではなく、世の中全体が変わらないと意味がない。リードタイムを延長しても皆が困らないことを示すべきである。

○リードタイムを延長するというのは、納品日をフレシキブルにする方式もある。発注日は一緒で、何日から何日までの間に納品してもらえればよい、来週届けてもらえればよい、というのがあれば配送しやすい。

○1/3ルールの改善は決まった話であり、どう広めていくのかというフェーズにある。決まっているのに何故進まないのかという点が論点である。メーカー各社年月表記に変えている中、どう進めるかということを検討すべきである。

○パレット単位での発注の仕組・システムについては大手各卸は対応済である。一方でパレット単位で発注出来る商品は約20%程度で残りは約80%程度はパレット単位に満たないほどスロームーブである。これをパレット化するには商品自体の規格がある程度統一されないとパレタイズ化が難しい。

○事前出荷情報の課題は、どうやって標準化するかという点である。日本の一般的な物流システムでは、この標準化がなかなか進まない。行政主導で標準化をするという点にはチャンスがある。

○国の政策により消費が上向くという話だが、最終的に小売店が店を開いて売っている、サービス業がサービスを提供しているというのがあってこそ、消費拡大は初めて成立する。そこが動いているのが大前提であることは念頭に置いて頂きたい。

○ホワイト物流推進運動は重要な取組みであると認識している。加工食品物流の生産性と品質のバランス最適化という考え方が定着できるような項目が必要と考える。過度な物流品質の達成や365日日付管理等、その必要性があるのかといったことを、国民、中間メーカー、メーカーのトップも含めて意識できるようになれば世の中変わっていくのではと思う。

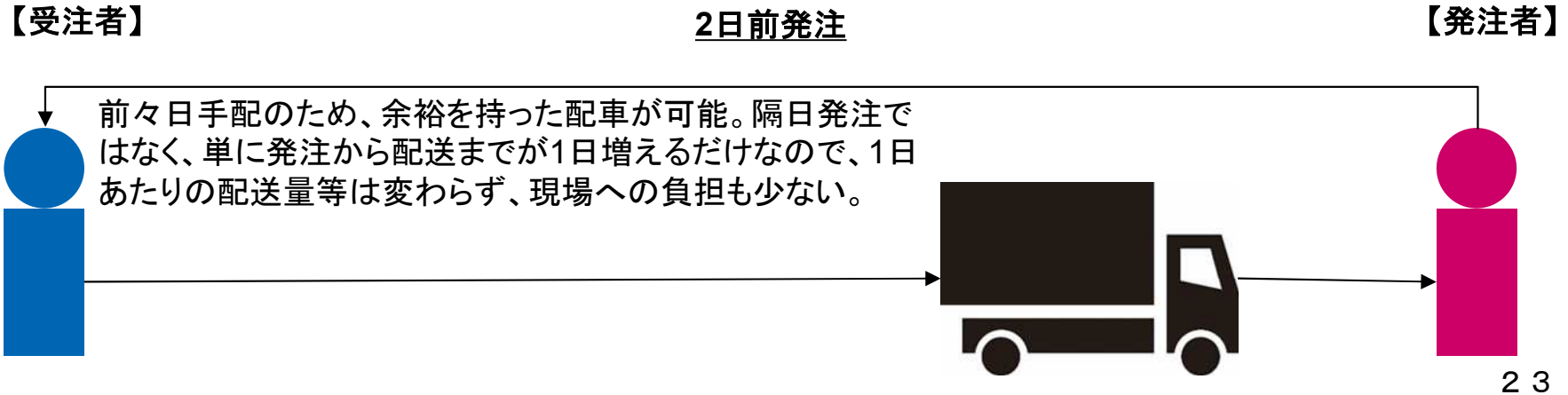
実証実験案

【小口多頻度・短いリードタイム配送の抑制】
リードタイムを1日延長することによる配車効率の向上

- 商品の発注翌日に配送を行うと、トラックの手配に手間がかかり、混載の場合には積載率が低いまま配送を行ったり、直前まで配車できるトラックが見つからず、指定の時間に間に合わなかったりすることもある。
- そのため、発注から配送までのタイムラグを1日延長し、配送頻度や1日の配送量は変えずに効率的な配送を行う。

Before

After



紙・パルプ物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会について

国土交通省

○トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会において、平成28年度から平成29年度にかけて、発着荷主及び運送事業者が一体となって長時間労働の改善に取り組むパイロット事業を実施。

○パイロット事業では、様々な輸送品目について取組を行ってきたが、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、関係者が連携して課題解決を図っていく上では、輸送品目別に検討を行うことが効果的。

○昨年7月に実施した荷待ち時間の調査において、紙・パルプ関係が件数が多かったことも踏まえ、紙・パルプにおける物流に関係する幅広い関係者からなる懇談会を設置。

○関係者間で存在する課題についての意識共有やパイロット事業等のノウハウ等の共有及び取組の展開を図り、トラックドライバーの労働時間の改善・サプライチェーン全体における効率化を図る。

「紙・パルプ物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」委員

洋紙・板紙分野

矢野	裕児	流通経済大学教授（座長）
伊藤	洋一	日本製紙連合会物流委員会委員長
有坂	直樹	日本洋紙代理店会連合会物流委員会委員長
難波	睦雄	日本板紙代理店会連合会白板紙部会長
井元	伸哉	（株）竹尾　執行役員
小澤	典由	日本印刷産業連合会　常務理事
佐藤	行伸	全国段ボール工業組合連合会
上野	正人	ＪＰトランスポートサービス（株）代表取締役社長
中島	義弘	王子陸運（株）　代表取締役社長
近野	裕之	平田倉庫（株）　常務取締役東京支店長
松崎	宏則	全日本トラック協会　常務理事

※第１回懇談会を平成30年12月6日に開催

家庭紙分野

矢野	裕児	流通経済大学教授（座長）
今枝	英治	全国家庭紙同業会連合会理事長
田北	裕之	日本家庭紙工業会会長
藤原	愛三	全国化粧品日用品卸連合会　専務理事
西井	勝己	（株）浅井　取締役配送システム事業部長
松崎	宏則	全日本トラック協会　常務理事

※第１回懇談会を平成30年12月13日に開催

【行政】

黒澤	朗	厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
湯本	啓市	経済産業省製造産業局素材産業課長
山田	輝希	国土交通省総合政策局物流政策課長
多田	浩人	国土交通省大臣官房参事官（物流産業）
平嶋	隆司	国土交通省自動車局貨物課長

紙・パルプ物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会について

国土交通省

第１回（洋紙・板紙分野）開催時の主な意見

○荷待ち時間が多いというのが大きな問題で、発側、着側両方に問題がある。板紙は直納が多いので、発側工場に到着した時にまだ製品が出来ておらず工場内でロットに合わせる、という理由で荷待ちが生じることがある。

○紙・パルプのドライバーになり手がいないのは、作業の危険さがある。原紙のロールを重ねて積んで、それを卸す作業は、教育してもできる前に辞めてしまう。巻き取り紙は、横積みにした場合、特殊な荷役となり、このノウハウは難しい。

○午前納品が多いので、午後はトラックが空く。朝一の集中は大きく、朝一番で行っても１０台待っていることもあり、これを1時間以内で卸すことは困難な状況である。これは、納品先が時間帯毎に枠を決めてやれば解決するだろうが、帰り荷を確保するタイミングであわせることにも配慮が必要である。荷待ち時間の短縮だけではなく、ドライバーの効率化も同時に必要であると考える。

○小口化がますますひどくなっている。２トン車が中心だが、２～４トン車で１日３０件近く配送するような状況で非常に厳しい。

○出版業者は取次業者に納品するが、納品時に１－２時間は待つのは当たり前で、この待ち時間をなんとかして欲しい。昨年9月から取次業者との打ち合わせの場が設定されて議論しているが、いい打ち手がない。出版の場合、発売日が集中することが要因であると考えて、もう少し分散できないか？との検討も実施しており、昨年から取り組みが小さく始まっている。前日にできたら前日の夕方に運送する等も提案している。やはりサプライチェーンという考えで進めていく必要があると認識をしている。受ける部分も含めて平準化ができれば良いと考えている。

○印刷会社は帰り荷がなくピストン輸送になるので、積載効率を上げることが困難で、回転率を上げるのも難しい。これらの運賃が上がらない要因になっているが、配送効率を上げようもない。

紙・パルプ物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会について

国土交通省

第１回（家庭紙分野）開催時の主な意見

○物流の生産性を上げる過程で、いわゆる小売業者が大型化する事によって、小売業者自身がセンターを整備している。取引先の数だけトラックが来るという事は非常に非効率という事で、物流改革が始まっている。その中で、唯一に近い形でセンター納品から除外されている代表的なカテゴリーが家庭紙である。

○単価が低いために、運送業者からの改善要望や値上げの要請など交渉が難しい。これまで低単価で売っていたが、低単価であるがゆえに、人件費の増加、高騰を吸収することはなかなかできない。

○労働時間の短縮等の点だと、前日の夕方に注文を頂き、翌日午前中指定というのも結構ある。時間外労働しなければならないリードタイムを要求される。短いリードタイムで処理することは困難なのに、午前納品を希望する小売業者が多いのが現状。また、商品が嵩張るためバックヤードに置けず、大型の小売業者からは日曜日以外ほぼ毎日注文、納品というケースもある。

○以前はメーカーが仕立てた大型トラックが、そのメーカーの商品全てを積んで納品していたが、多品種小ロット化という動きもあり、必要な分だけ届けられる形があればということで、卸がメーカーに発注すると同時に運送会社にも発注する合い積みという方法で、卸主導のシステムができている。

○ビール業界が実施したように、家庭紙業界でも専用パレットを作ろうと、レンタルパレット屋と共同で始めているところ。積載効率80%以上を目指し、パレットで運ぶようにしている。

○待ち時間は日用品の業界や加工食品業界が多い。異業種交流委員会として、加工食品の話をすると、即席麺がほとんど手積み手卸しになっている。専用パレットを作成したが、入らないので、特売用のパレットで回している。共同利用をぜひ進めて欲しい。

○受け側の人手不足もあり１人で何台も対応しなければならない。労働時間を短くする課題の中で、納品時間指定にも大きな問題となる。パレット化は改善の手がかりにはなるが、それだけでは大きくは変わらないだろう。

建設資材物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会について

国土交通省

○トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会において、平成28年度から平成29年度にかけて、発着荷主及び運送事業者が一体となって長時間労働の改善に取り組むパイロット事業を実施。

○パイロット事業では、様々な輸送品目について取組を行ってきたが、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、関係者が連携して課題解決を図っていく上では、輸送品目別に検討を行うことが効果的。

○昨年7月に実施した荷待ち時間の調査において、建設資材関係が件数が多かったことも踏まえ、建設資材における物流に関係する幅広い関係者からなる懇談会を設置。

○関係者間で存在する課題についての意識共有やパイロット事業等のノウハウ等の共有及び取組の展開を図り、トラックドライバーの労働時間の改善・サプライチェーン全体における効率化を図る。

「建設資材物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」委員

矢野　裕児	流通経済大学教授（座長）
奥田慶一郎	日本建材・住宅設備産業協会専務理事
中野　　優	日本建設業連合会建築生産委員会施工部会副部会長
大西　康之	日本建設業連合会公共工事委員会生産性向上部会長
柳　　求	住宅生産団体連合会環境・安全部長
山崎　晃生	合同製鐵（株）常務執行役員
鎮目　隆雄	（株）フコックス代表取締役社長
瀧本　雅弘	豊橋センコー運輸（株）本社営業所　所長
松崎　宏則	全日本トラック協会　常務理事

【行政】

黒澤　　朗	厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
縄田　俊之	経済産業省製造産業局生活製品課住宅産業室長
山田　輝希	国土交通省総合政策局物流政策課長
多田　浩人	国土交通省大臣官房参事官（物流産業）
髙橋　謙司	国土交通省土地・建設産業局建設業課長
長谷川貴彦	国土交通省住宅局住宅生産課長
平嶋　隆司	国土交通省自動車局貨物課長

※第１回懇談会を平成30年12月21日に開催

建設資材物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会について

国土交通省

第１回開催時の主な意見

○建設資材の物流は複雑である。例えば窓で考えた場合、アルミサッシに組み立てた後に持っていく場合は製造業だが、ガラスで運ぶ場合は卸売業となり、その時の契約によって異なる。１つの会社でも、製造業、建設業等複数の側面があり、また、下請けとの関連も出てくる。

○住宅から非常に大きなビルまで広範囲にわたる現場の議論をしている。ドライバーの作業環境改善を目指しているのか、運送の合理化、適正化を目指しているのか、焦点が絞れない。

○土木は公共工事が多い関係で、施工の記録などを写真で残さなくてはならない。特車が申請ルートの通りにちゃんと通ってきているか、これも写真撮影をして記録を残すことに時間と手間を要している。

○街の建材店が間に入ってくる物流ルートでは、地域の建材店が、在庫量・物流を調整するコーディネーター的な役割をしており、様々な種類の建材を現場の工程に合わせて運ぶため、結果として物流の効率化に寄与していると考えられる。住宅メーカーの物流センターでの荷待ちや現場直送ルートに比べて物流上の問題は起きにくいのではないか。

○建設用の鋼材を製造・出荷する場合、現場に直接持ち込むルートもあるが、前作業を実施する加工業者の作業場に持ち込むことが多い。本来は荷卸しの際に玉掛け等はやらない契約だが、ドライバーが荷待ち時間を減らしたいので玉掛けを手伝うことが常態化しており、安全等の問題もある。

○コンプライアンスを守る為に目いっぱいやっているが、受け入れ側の対応を改善して頂きたい。現状をちゃんと伝えないと、物流が止まってしまうくらいの危機感がある。労働時間、生産性の向上という事では、自助努力は限界なのでぜひやって頂きたい。

○現場では工事の進捗具合によって、荷卸しができず「持ち帰り」となるケースもある。帰りに他の荷物を運ぶ予定がある場合、一旦持ち帰って、またその荷物を取りに行くという非効率な場合もあり、長時間労働の原因にもなっている。

資料　5

トラック運送業の働き方改革に向けた厚生労働省の取組みについて

厚生労働省　労働基準局
労働条件政策課

１．中小企業の労働条件の確保・改善に関する公正取引委員会・中小企業庁への通報制度の強化

○　下請中小企業の長時間労働の背景として親事業者の下請法等違反が疑われる場合に、労働基準監督署から公正取引委員会・中小企業庁へ通報する制度を平成20年より実施。

○　「中小企業・小規模事業者の活力向上のための関係省庁連絡会議」において、この通報制度の強化について、平成30年度中に検討・整備することとされたことを受け、平成30年11月に同制度の運用を強化。

【これまでの問題点】

労働基準法違反が認められ、背景に下請法等の違反行為が疑われる場合であっても、下請事業者等が、公正取引委員会・中小企業庁への通報を希望しないため、通報に至らなかった。

【強化策】

労働基準法違反が認められ、背景に下請法等の違反行為が疑われる場合、下請事業者等に意向確認を行わず、その下請事業者に通報趣旨を説明した上で通報する。

２．2018年度予算事業　トラック運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業

○　ガイドラインに加え、荷主や運送事業者が用途に応じて活用できるコンテンツを作成し、厚労省HPに公開。

○　都道府県労働局や労働基準監督署において働き方改革関連法に関する事業主向け説明会を行う際は、ガイドラインや今回作成したパンフレット等を活用し、荷主として留意すべき事項についても周知する。

作成コンテンツ

■ 荷主や運送事業者に向けた周知用パンフレット等

- 荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間削減に向けた改善ハンドブック
- 【荷主のための物流改善パンフレット】運送事業者の事業環境改善に向けて

■ 好事例紹介動画

- 山梨県における事例（一般パレチゼーション、バース予約システム）

■ 荷主と運送業者のためのトラック運転者の労働時間削減に向けた改善ハンドブック

荷主と運送事業者がトラック運転者の労働時間削減に取り組む際の“手掛かり”を整理したハンドブック。
チェックシートに答えることによって、取り組むべき課題を明らかにする。

■ 【荷主のための物流改善パンフレット】運送事業者の事業環境改善に向けて

トラック運送事業者の事業環境の改善に向けて、パートナーである荷主に、理解し実行していただきたいことをまとめたパンフレット。

1 「荷主にしかできない取り組み」とは？

トラック運転者は、発荷主と着荷主のさまざまな依頼や要望に基づいて、輸送をしています。

そのため、トラック運転者の労働時間削減に当たって、荷主にしかできない取り組みがあります。

Point 1 運送事業者への運送委託を見直す
－サービスレベルの見直し－

発荷主から運送事業者への運送委託の内容が、トラック運転者の長時間労働の原因となっている場合があります。
運送委託の見直しは、荷主にしかできない取り組みです。

Point 2 着荷主に働きかけ、協力を求める

着荷主へのさまざまな納入要件が、トラック運転者の長時間労働の原因となっている場合があります。納入要件見直しに向けた着荷主への働きかけは、荷主にしかできない取り組みです。

Point 3 荷揃え等、倉庫の仕組みを見直す

倉庫での荷扱い作業や付帯作業が、トラック運転者の長時間労働の原因になっている場合があります。待ち時間があれば、なおさらです。
これらの作業時間の削減は、荷主にしかできない取り組みです。

次のページ以降で、ひとつひとつ、紐解いていきましょう！

3章 荷主としての社会的責任に関わる取り組み

社会的責任とは、企業が社会に対する責任を果たし、社会とともに発展していくための活動です。
※CSR(Corporate Social Responsibilityの略称)とも言われています。
※社会には、ステークホルダーである取引先(顧客や外注先)も含まれます。

では荷主としての社会的責任には何があるのでしょう？

1 トラック運送事業者に対し、労働時間等のルールが守れなくなるような運送指示はしない

荷主勧告制度
(※貨物自動車運送事業法第64条)

運送事業者の違反行為の再発防止を図るための制度。
違反行為の原因に荷主の主体的な関与が認められた場合、国土交通省が当該荷主に対して是正措置を勧告し、かつ当該荷主の名称が公表されます。

2 エネルギー使用の合理化(CO_2削減等)に向けた取り組み

※省エネ法上の荷主とは、自らの事業に関して自らの貨物を継続して貨物輸送事業者に輸送させるものとされています。
※すべての荷主は、自らの貨物の輸送に係るエネルギー使用の合理化を図るため、エネルギー消費原単位を中長期的にみて年平均1%以上低減する努力が求められます。

エネルギー消費原単位の低減に繋がる「モーダルシフト」は、
トラック運転者の労働時間削減にも繋がります

次のページ以降で、ひとつひとつ、紐解いていきましょう！

■ 好事例紹介動画の作成

平成28年度の山梨県のパイロット事業における取組について紹介。
一貫パレチゼーション、バース予約を取り上げる。
（現在、編集作業中）

（参考）和歌山県での取組事例の動画（地元TV局制作）を、厚労省HPにて公開。

▸ 好事例紹介動画（和歌山県での取組事例）

トラックドライバーの労働時間短縮に向けて、荷主とトラック運送事業者が協力して取り組んだ事例を紹介しています。
本動画では、平成29年度に和歌山県で実施された事例を２つ取り上げており、1つ目はモーダルシフトによる拘束時間の短縮、２つ目は荷卸しの事前予約制による待機時間の短縮の事例で、いずれも成果を上げています。

３．2019年度予算事業

予算額（予定）6,441万円

１　荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインの周知

● 荷主・トラック運送事業者に向けたセミナーを全国で50回（各都道府県１回以上）実施。

２　トラック運転者労働時間削減に向けたポータルサイトの開設

●ガイドラインや周知用コンテンツ等をまとめたポータルサイトを開設。改善ハンドブックをWeb上の自己診断ツールとするなど、コンテンツを順次拡充。