

第 13 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：令和元年 10 月 30 日（水） 15 時～
場 所：静岡県トラック会館 会議室
静岡県駿河区池田 1 2 6 番地の 4

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議 題

- (1) 協議会の経過と令和元年度の開催計画について
- (2) 令和元年度アドバンス事業について
- (3) K P I 事業について
- (4) 最近のトラック運送事業に関する取組等について
- (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）
令和元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 令和元年度アドバンス事業について
- 資料 3 K P I 事業について
- 資料 4 最近のトラック運送事業に関する取組等について
- 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

第13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)

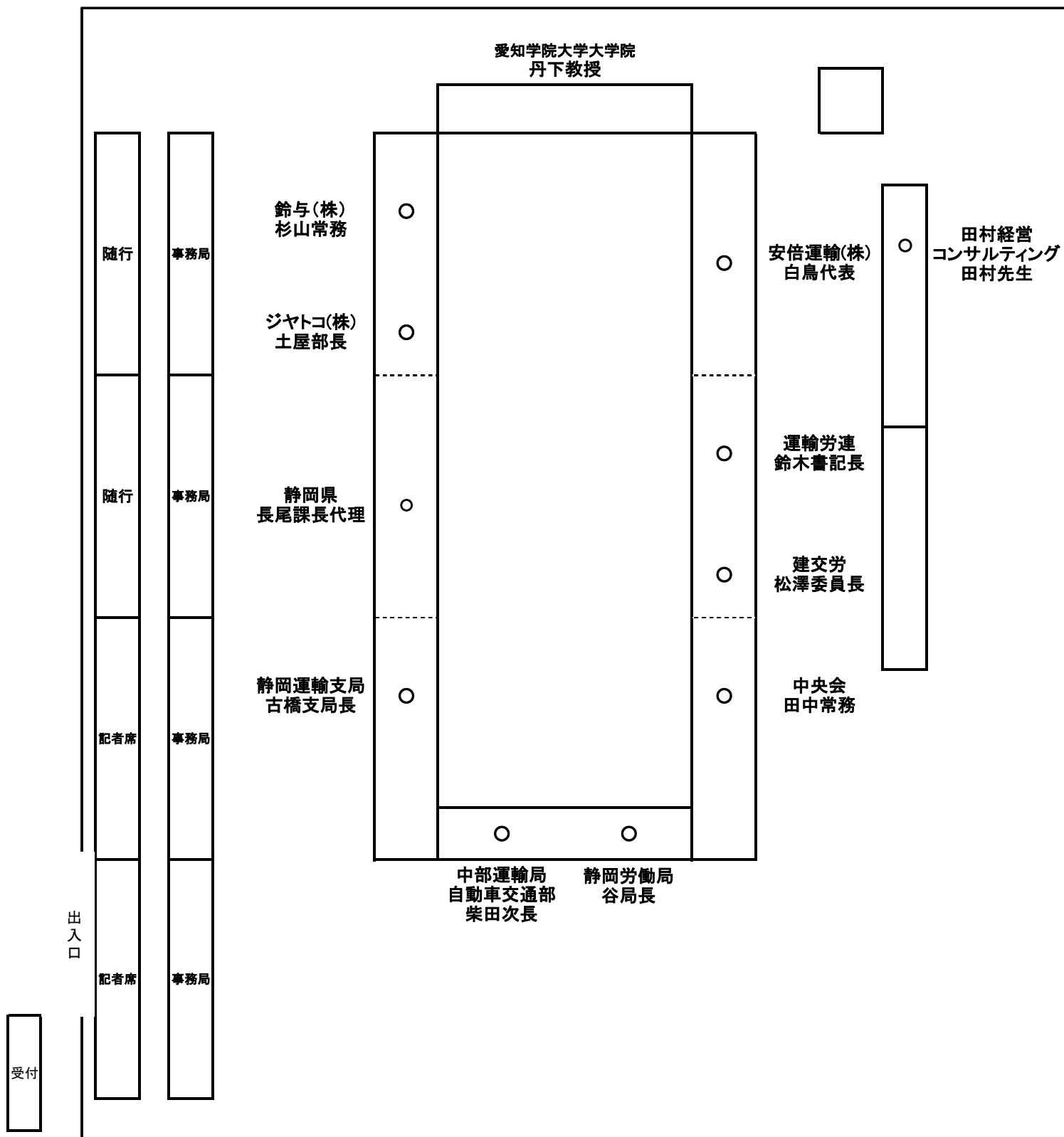
組織名	役職	委員名	代理出席者 役職	出席者名
愛知学院大学大学院	経営学研究科 教授	丹下 博文		
一般社団法人 静岡県商工会議所連合会	専務理事	中村 泰昌		欠席
静岡県中小企業団体中央会	常務理事	田中 秀幸		
鈴与株式会社	常務取締役	杉山 克幸		
ジヤトコ株式会社	SCM推進部長	土屋 敦		
安倍運輸株式会社	代表取締役	白鳥 正人		
株式会社七栄	代表取締役	伊倉 昭次		欠席
三笠運輸株式会社	代表取締役	松浦 明		欠席
全日本運輸産業労働組合 静岡県連合会	書記長	鈴木 英男		
全日本建設交運一般労働組合 静岡県本部	執行委員長	松澤 彰一		
静岡労働局	局長	谷 直樹		
中部運輸局	局長	坪井 史憲	自動車交通部 次長	柴田 治美
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	欠席
静岡県	経済産業部 就業支援局 労働政策課 課長代理	長尾 吉秀	

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



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事の連絡	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事の連絡	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

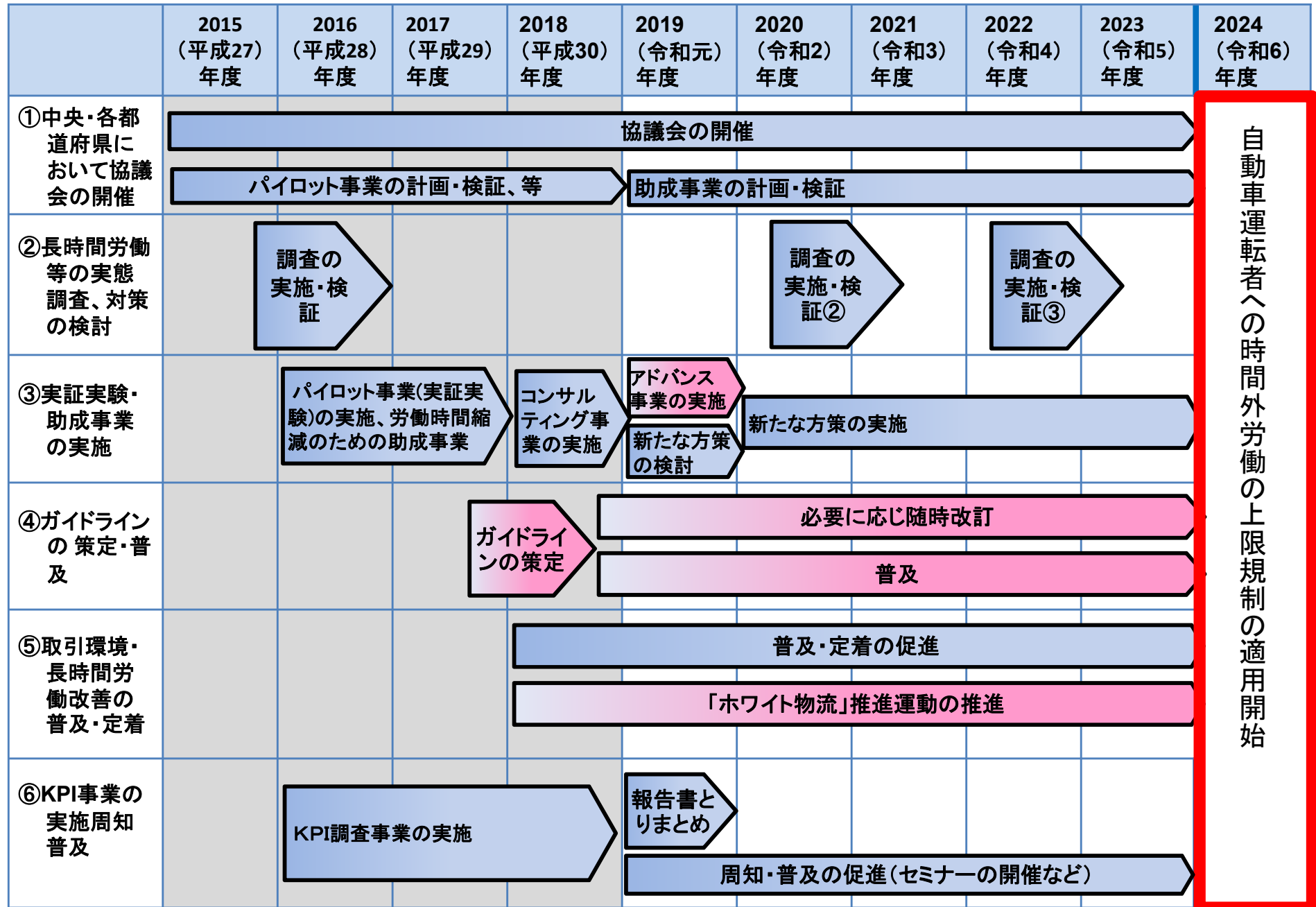
34	第10回協議会	8月2日	1. 協議会の経過報告と平成30年度スケジュール 2. パイロット事業の報告 3. KPI導入調査事業の報告 4. コンサルティング事業の報告 5. KPI調査事業の今後の進め方について 6. 物流現場の視察について 7. 自動車運送事業における「働き方改革」施策等について	
35	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第2回検討会	8月29日	○実態調査の結果報告 ○実態調査の結果を踏まえた改善方策の方向性について	荷主、実運送事業者、コンサルティング事業者、静岡労働局、静岡県トラック協会、静岡運輸支局
36	平成30年度 静岡県コンサルティング事業第3回検討会	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間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の取組について	
44	ガイドライン周知活動	3月11日 3月18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. 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 3. 荷主向けリーフレット 4. 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	県下6団体 静岡県トラック協会、静岡運輸支局

【令和元年度】

45	ホワイト物流推進運動説明会	6月28日	1. ホワイト物流推進運動について 2. 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	荷主企業21社 運送事業者13社 関係団体1団体 静岡運輸支局
46	第13回協議会	10月30日	1. 協議会の経過と令和元年度の開催計画について 2. 令和元年度アドバンス事業について 3. KPI事業について 4. 最近のトラック運送事業に関する取組について 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	

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



※2023(令和5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)

	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
平成29年度				第7回 地方協議会			第8回 地方協議会				第9回 地方協議会	
	パイロット事業実施集団打合せ、実施、とりまとめ											
	第6回中央協議会開催			第7回中央協議会開催			第8回中央協議会開催					
平成30年度					第10回 地方協議会				第11回 地方協議会		第12回 地方協議会	
	コンサルティング事業実施集団打合せ、実施、とりまとめ											
	第9回中央協議会開催					第10回中央協議会開催						
令和元年度							第13回 地方協議会				第14回 地方協議会	
	アドバンス事業 「ホワイト物流、実現国民運動の推進」											
	第11回中央協議会開催						第12回中央協議会開催					
ガイドラインの普及												

平成31年3月

令和元年度 静岡県トラック取引環境・労働時間協議会 開催計画(案)

	第13回協議会	第14回協議会	第15回協議会
時期	令和元年10月	令和2年3月	令和2年
議題	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. 最近のトラック運送事業に関する取組等について 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. アドバンス事業の中間報告について 3. KPI事業の周知結果報告について	

基政発 0809 第 1 号
基監発 0809 第 1 号
国自貨第 4 2 号
令和元年 8 月 9 日

都道府県労働局労働基準部監督課長 殿
各運輸局自動車交通部長等 殿

厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
厚生労働省労働基準局監督課長
国土交通省自動車局貨物課長
(公印省略)

令和元年度の「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」
の実施事項について

平成 27 年度から中央及び各都道府県に設置している「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」（各都道府県に設置している協議会を「地方協議会」という。以下同じ。）では、平成 28 年度から平成 29 年度までの 2 か年にわたりパイロット事業（実証実験）を実施し、荷待ち時間や荷役作業の削減等の取組を行い、これにより得られた成果を活用して「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」を策定した。また、平成 30 年度には、「コンサルティング事業」を実施し、パイロット事業の結果等から新たに把握された課題の改善や、これまでの取組のさらなる深掘りに取り組んだ。

一方で、本省レベルでは、平成 30 年度から、荷待ち時間が特に長い輸送分野（加工食品、建設資材、紙・パルプ。以下「対象輸送分野」という。）について、それぞれの分野ごとにサプライチェーン全体における効率化及びトラックドライバーの労働時間の改善を図るため、関係荷主、トラック運送事業者、学識経験者等から構成される懇談会を開催している。各懇談会では、平成 30 年度は主に課題の洗い出しや解決の方向性のイメージの共有等を行ったところ（※）であり、今年度は、平成 30 年度の各懇談会での議論を踏まえて具体的な解決方策を見出していくこととしている。

※ 対象輸送分野の懇談会における検討事項

加工食品	http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000036.html
建設資材	http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000042.html
紙・パルプ	
（洋紙・板紙部門）	http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000038.html
（家庭紙部門）	http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000039.html

対象輸送分野において本省レベルで洗い出した課題の発生箇所やその解決のための施策等については、各地方レベルにおいても各地方の実情を踏まえながら普及・展開していくことが重要である。

については、今年度の地方協議会の重点実施事項として、対象輸送分野における課題の整理や改善策の検討等を進めるとともに、実態のさらなる把握・分析のための調査や、課題解決に資する試験的な取組を「アドバンス事業」として実施することとするので、了知の上、必要な検討・対応を進められたい。

また、そのほかに地方協議会で実施することが望ましいと考える事項として、長時間労働改善に向けて関係省庁と連携した取組についても併せて通知するので、必要な対応をされたい。

記

1 対象輸送分野ごとの懇談会での検討内容の展開について

- (1) 本省レベルで開催している対象輸送分野ごとの懇談会における検討内容（以下「本省懇談会検討内容」という。）について、各地方協議会において周知を図るとともに、各地方（各都道府県）における課題の整理、課題に対する改善策の活用等について検討すること。

なお、運輸局単位で複数の協議会を合同開催して検討することや、協議会とは別に懇談会等を設置して検討すること等も可能とする。

- (2) 各地方協議会事務局（運輸支局、都道府県労働局及び都道府県トラック協会をいう。以下同じ。）は、(1)の課題の整理及び課題に対する改善策の活用等の検討に当たって、対象輸送分野の中から一つ以上検討するテーマを選定することとし、管轄する地方運輸局に報告すること。

各地方運輸局貨物課は本通達の発出日から3週間以内に各地方協議会で検討するテーマを取りまとめた上で、自動車局貨物課まで報告すること。

ただし、下記のアドバンス事業の実施を希望する地方協議会においては、選定するテーマはアドバンス事業の内容と関連するものとするよう留意すること。

なお、複数の協議会を合同開催する場合や懇談会を設置する場合は、合同開催する協議会や懇談会の事務局にてテーマを選定することとする。

- (3) 各地方協議会（複数の協議会を合同開催する場合や懇談会を設置する場合は、合同開催する協議会や懇談会）においては、下記のアドバンス事業を実施するかどうかにかかわらず、(1)の取組を行うこと。

このうち、本省懇談会検討内容の周知に当たっては、(2)で選定したテーマに限らず、全ての対象輸送分野における本省懇談会検討内容について、地方協議会の構成員への周知を行うほか、荷主や運送事業者の業界団体等に対して当該団体の会員企業への周知を依頼すること。

また、(2)で選定したテーマに係る課題の整理及び課題に対する改善策の活用等の検討に当たっては、選定したテーマの本省懇談会検討内容だけでなく、選定しなかったテーマの本省懇談会検討内容も参考として検討を行うこと。

2 アドバンス事業の事業内容等について

- (1) アドバンス事業は、全国で 10 事業程度の実施を想定しており、対象輸送分野におけるサプライチェーンに関係する発・着荷主、元請運送事業者及び下請運送事業者等、当該事業の実施に必要な関係者で構成する集団を対象として選定し、外部委託によるコンサルティングを受けながら実施する。

なお、集団の選定に当たっては、特に、着荷主について、可能な限り対象集団に参画させるものとする。

- (2) 対象集団を構成する事業者及びコンサルティング業務を受託する事業者（以下「受託業者」という。）は連携を密にして、問題点の把握や改善方法の検討・提案等を行うものとし、受託業者が改善策を提示する際には、当該改善策の費用対効果の見込みについても提示することで、荷主と運送事業者との費用負担面の協働や労務負担の適正化等を促すものとする。
- (3) いずれかの対象輸送分野における事業の実施を基本とするが、その他の分野における事業を実施することも可能とする。その場合は事前に自動車局貨物課に相談すること。
- (4) アドバンス事業は、国土交通省の予算により実施する。

3 アドバンス事業の対象集団の選定について

- (1) アドバンス事業の実施を希望する地方協議会事務局は、アドバンス事業の実施規模（全国で 10 事業程度の実施を想定）を踏まえつつ、アドバンス事業の実施を希望する集団、実施地域、実施内容、実施希望時期、実施に必要な費用の概算額を 9 月 5 日（木）までに把握し、管轄する地方運輸局に報告するものとする。当該報告を受けた地方運輸局は、9 月 9 日（月）までに自動車局貨物課に報告するものとする。

なお、実施希望集団を把握する際には、取組内容について、たとえば、下記①～③の要件を考慮することが考えられる。

- ① これまでの調査等が行われていない又は調査は行われているがさらなる深掘りが必要であると考えられるサプライチェーンにおける課題の洗い出し（発生箇所やその内容、発生頻度等）と詳細かつ定量的な分析を行うもの
 - ② 対象集団において現在取り組まれている又は今後取り組んでいきたいと考えている先進的な取組で、アドバンス事業として取り上げることで当該取組を広げていくことが、対象輸送分野の課題解決に資すると期待されるもの
 - ③ その他、地方協議会の個別の事情に応じ、アドバンス事業を実施することが適切であると考えられるもの
- (2) 全国の地方運輸局からの報告を受けた自動車局貨物課は、9 月 12 日（木）までに地方運輸局に対して(3)の手順に移行することの可否について回答するもの

とする。なお、予算や対象輸送分野間の事業の偏り等を考慮した上で、所要の調整を依頼する場合がある。

- (3) (2)を受けた地方運輸局からの連絡を受け、アドバンス事業の実施を希望する地方協議会事務局は、これまでの取組（パイロット事業、コンサルティング事業、地方協議会での議論等）や平成 30 年度の対象輸送分野ごとの懇談会での議論を踏まえて取組内容を精査し、その上で、アドバンス事業として実施することに適した取組を実施しようとする者を対象集団として、地方協議会に諮った上で、9 月 26 日（木）までに決定すること。

なお、アドバンス事業の取組内容は、地方協議会で共有し、公表する予定であることについて、参画する各事業者の了解を必ず得ること。なお、公表に当たっては、事業者名については匿名でも差し支えない。

- (4) 各地方運輸局は、管轄するブロック内の地方協議会の決定をとりまとめ、9 月 30 日（月）までに自動車局貨物課まで報告すること。

4 アドバンス事業と地方協議会の関係について

アドバンス事業を実施する地方協議会は、対象集団に対して、トラック運転者の長時間労働の改善に向けて各事業者の積極的な取組が行われるよう必要な助言等を行うこと。

また、受託業者と地方協議会事務局の連絡窓口は、運輸支局とする。

受託業者との契約は令和元年度の単年度を予定していることから、地方協議会においては、令和元年度末までに改善の効果を測定できるよう事業の進捗状況にも留意すること。

5 トラック運送事業者に対する労働時間等説明会について

今年度から、トラック運送事業者に対する改正労働基準法等の内容を含む労働時間に関する法制度等の周知や理解の促進に向け、労働時間等説明会を労働基準監督署において開催することとしており、説明会の内容や進め方等について、地方協議会の場を活用して必要な意見交換を行うこと。なお、意見交換については都道府県労働局が主体となって行うこととする。

6 「ホワイト物流」推進運動について

「ホワイト物流」推進運動については、国土交通省・経済産業省・農林水産省連名での上場企業等の代表者あて要請文書の発出（本年 3 月下旬）や、各地方運輸局等による各都道府県における地方説明会の実施等により、これまで様々な企業から賛同いただいているところであるが、本運動をさらに推進し、より多くの企業に本運動へ参画いただけるよう、地方協議会の場においても、積極的な周知及び参画の呼びかけを行うこと。また、国土交通省が「『ホワイト物流』推進運動ポータルサイト」(<https://white-logistics-movement.jp/>)を開設していることについて引き続き周知を行うこと。

7 荷主及びトラック運送事業者を対象とした周知セミナーについて

今年度、厚生労働省労働基準局労働条件政策課において、委託事業として「令和元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」を実施しており、当該事業の中で、荷主及びトラック運送事業者を対象として、「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」等の周知セミナーを全 50 回（47 都道府県で各 1 回以上）開催することとしている。

当該事業に関して都道府県労働局及び各地方運輸局が実施する事項については、厚生労働省本省及び国土交通省本省からそれぞれ指示するところによるが、地方協議会の場においても周知セミナーについて積極的な周知及び参加の呼びかけを行うこと。

また、各都道府県における周知セミナーの冒頭において地方協議会の委員からの挨拶を行うことを予定しており（荷主団体又は荷主企業の委員による挨拶、トラック運送事業者団体又はトラック運送事業者の委員による挨拶）、委員に対して都道府県労働局から挨拶を依頼する予定となっている。各地方協議会において、荷主団体又は荷主企業の委員、トラック運送事業者団体又はトラック運送事業者の委員を複数名選任している場合は、挨拶を依頼する委員について、地方協議会事務局で調整を行うこと。

8 その他の取組について

これまでも地方協議会を通じて普及・定着を図ってきた「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」のほか、平成 30 年 12 月に公布された貨物自動車運送事業法の改正内容（本年 7 月 1 日から一部施行）や、本年 5 月に公布された貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正内容（本年 6 月 15 日から施行）、適正運賃・料金収受のための標準貨物自動車運送約款の改正内容（平成 29 年 11 月 4 日から施行）等について、荷主等に対する更なる周知を図ること。

9 地方協議会の体制について

地方協議会においては次年度以降も引き続き長時間労働の改善等に取り組むことを予定しているが、輸送品目ごとの課題解決に向けた実効性のある検討を進めるため、現在参加していない関係省庁の地方支分部局や業界団体等の関係者に広く地方協議会への参加を打診するなど、必要な体制の確保について検討すること。

アドバンス事業について

令和元年10月30日
中部運輸局 静岡運輸支局

令和元年度アドバンス事業及び今後の協議会について

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

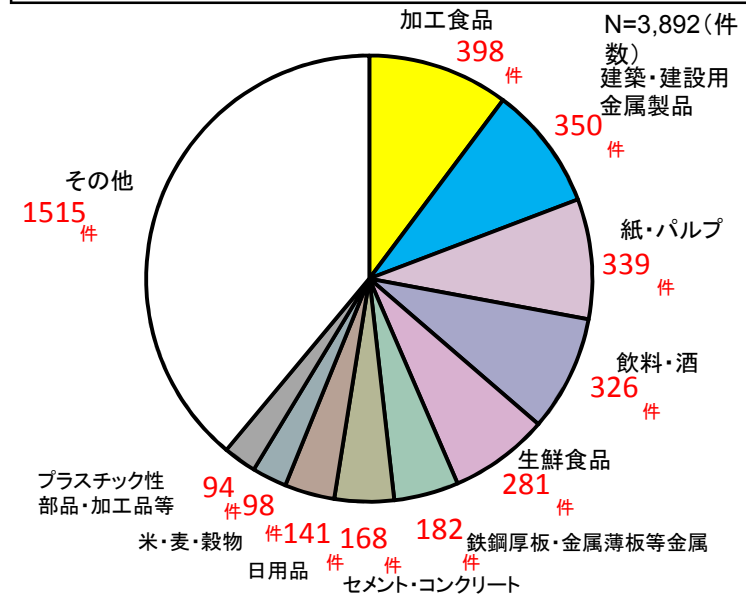
荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組の推進

- 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

- 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）	【行政】	
堀尾 仁	味の素株式会社理事 食品事業本部 物流企画部長	黒澤 朗	厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
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	宮浦 浩司	農林水産省食料産業局食品流通課長
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	東野 昭浩	農林水産省食料産業局食品製造課長
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	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
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	山田 輝希	国土交通省総合政策局物流政策課長
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	多田 浩人	国土交通省大臣官房参事官（物流産業）
西願 廣行	日本冷蔵倉庫協会副会長	平嶋 隆司	国土交通省自動車局貨物課長
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		

※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

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、納品日をフレキシブルにする方式もある。発注日は一緒に、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り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。

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

- 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	J P 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

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

- 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)

高橋 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

「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」
令和元年度 輸送品目別検討テーマ及びアドバンス事業

○47都道府県の地方協議会における検討テーマ及びアドバンス事業の実施品目が決定。(一部調整中)

○地方協議会における検討テーマの荷種の内訳は、加工食品24件、紙・パルプ15件、建設資材11件となっている。

協議会	検討テーマ	アドバンス事業
北海道	紙・パルプ	紙・パルプ(段ボール)
青森	紙・パルプ	
岩手	加工食品	
宮城	紙・パルプ	
秋田	加工食品	加工食品
山形	加工食品	
福島	建設資材	
茨城	建設資材	
栃木	紙・パルプ	紙・パルプ(洋紙・板紙)
群馬	加工食品	
埼玉	(調整中)	
千葉	建設資材	
東京	(調整中)	紙・パルプ(洋紙・板紙)で調整中
神奈川	加工食品	
山梨	加工食品	
新潟	加工食品	
長野	加工食品、紙・パルプ、建設資材	
富山	建設資材	
石川	加工食品	
愛知	加工食品	加工食品
静岡	紙・パルプ	
岐阜	加工食品、紙・パルプ、建設資材	
三重	紙・パルプ	紙・パルプ(家庭紙)
福井	加工食品、紙・パルプ、建設資材	

協議会	検討テーマ	アドバンス事業
大阪	加工食品 紙・パルプ 建設資材	紙・パルプ 建設資材
京都		
兵庫		
滋賀		
奈良		
和歌山		
広島	建設資材	建設資材
鳥取	建設資材	
島根	加工食品	
岡山	紙・パルプ	
山口	加工食品、建設資材	
徳島	紙・パルプ	
香川	紙・パルプ	
愛媛	加工食品、紙・パルプ	
高知	加工食品	
福岡	加工食品	
佐賀	加工食品	
長崎	加工食品	
熊本	紙・パルプ	農産物
大分	加工食品	
宮崎	加工食品	
鹿児島	加工食品	
沖縄	加工食品	

今年度の検討事項（加工食品）

昨年度に設置した「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（以下、「加工食品懇談会」という）」では、加工食品物流の問題点・課題として様々な意見が提示され議論を行ってきた。

平成31年3月に開催した前回懇談会においては、特に以下の4つの施策について、「ホワイト物流」推進運動なども活用しながら関係者による取組の促進を図ることとしつつ、コード類の標準化やガイドラインの整備等も含めて、引き続き検討を行うと整理。

- ・受発注条件の見直し（リードタイムの延長、事前出荷情報の提供、波動の平準化、需給調整在庫の確保）
- ・荷待時間の削減（先着順から予約制への変更、時間指定の柔軟化）
- ・荷役時間の削減（バラ積み貨物のパレット化、パレットサイズの統一、外装段ボールサイズの見直し）
- ・検品時間の削減（3分の1ルールの見直し徹底、年月日表記から年月表記への変更、
事前出荷情報の提供とQRコード等への情報の組み込み、
統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化）

今年度の検討の進め方について(加工食品)

1. 本年度のアウトプットのイメージ(案)

- ① 関係者による取組を推奨する項目のリスト等から構成される「加工食品物流における「ホワイト物流」推進ガイドライン」(仮称)及び取組の検討に役立つ情報をまとめた参考資料集を作成する。
 - 「ホワイト物流」推進運動ポータルサイトで公開。
 - 加工食品の製造、卸売、小売、物流等の関係者に対し、取組の検討と「ホワイト物流」推進運動の自主行動宣言への反映を要請する。
 - 本ガイドラインを活用し、来年に迫る東京2020オリンピック・パラリンピック大会期間中の対応を含め、荷主と運送事業者の協力による物流効率化のための取組の検討・実施を要請する。
- ② 今後、標準化を進めていくことが期待される事項について取りまとめる。
 - 令和2年度以降、関係団体等に対し、標準化やその検討を働き掛けていく。

2. 他の検討会等との役割分担

「持続可能な加工食品物流検討会」等の他の検討の枠組みで議論されている取組については、その検討成果を活用することなどにより、本懇談会との重複を避けることとする。

今年度の懇談会(紙・パルプ)の進め方(案)

1. 今年度のアウトプットのイメージ

- ドライバー不足が深刻化する中、国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、懇談会での議論や実証実験等の結果を踏まえ、紙・パルプ分野のサプライチェーン全体での物流改善に向けた取組を促進していくため、取組メニュー例、検討にあたっての手順・留意事項、参考となる取組事例等をまとめた『紙・パルプ分野における「ホワイト物流」推進ガイドライン』（仮称）を作成。

- ➡ ● 本ガイドラインについては、「ホワイト物流」推進運動とも連動して、紙・パルプの製造、卸売、小売、物流等のサプライチェーンの関係者に広く周知。
- 本ガイドラインを活用して、来年に迫る東京2020オリンピック・パラリンピック大会期間中の対応を含め、荷主と運送事業者の協力による物流効率化のための取組の検討・実施を要請。

2. 検討の進め方

- 第1回懇談会（令和元年6月25日）

- ・ これまでの議論等を踏まえた現状・課題の整理
- ・ 今年度の進め方について

- 第2回懇談会（令和元年秋ごろ）

- ・ 実証実験等の実施状況の報告・共有

- 第3回懇談会（令和2年2月ごろ）

- ・ 実証実験等の結果の報告
- ・ ガイドライン（案）の提示

ガイドラインの策定

令和元年7月～

課題の内容に応じて、以下を実施

実証実験

課題解決に資すると考えられる取組みを試行的に実施し、効果等を検証する

実態調査

課題の発生箇所・発生件数等の実態を調査し、課題の「見える化」を図る

ヒアリング・アンケート

先進的な取組を行っている事業者等からのヒアリングや、消費者等に対するモニター調査等を行い、取組みに当たってのポイントや課題等を把握する

反映

今年度の懇談会(建設資材)の進め方(案)

1. 今年度のアウトプットのイメージ

- ドライバー不足が深刻化する中、国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、懇談会での議論や実証実験等の結果を踏まえ、建設資材分野のサプライチェーン全体での物流改善に向けた取組を促進していくため、取組メニュー例、検討にあたっての手順・留意事項、参考となる取組事例等をまとめた『建設資材分野における「ホワイト物流」推進ガイドライン』（仮称）を作成。
 - ➡ ● 本ガイドラインについては、「ホワイト物流」推進運動とも連動して、建設資材の製造、加工、商社・卸売（小売）、物流、施工事業者等のサプライチェーンの関係者に広く周知。
 - 本ガイドラインを活用して、来年に迫る東京2020オリンピック・パラリンピック大会期間中の対応を含め、荷主と運送事業者の協力による物流効率化のための取組の検討・実施を要請。

2. 検討の進め方

● 第1回懇談会（令和元年7月8日）

- ・ これまでの議論等を踏まえた現状・課題の整理
- ・ 今年度の進め方について

● 第2回懇談会（令和元年秋ごろ）

- ・ 実証実験等の実施状況の報告・共有

● 第3回懇談会（令和2年2月ごろ）

- ・ 実証実験等の結果の報告
- ・ ガイドライン（案）の提示

ガイドラインの策定

令和元年7月～

課題の内容に応じて、以下を実施

実証実験

課題解決に資すると考えられる取組みを試行的に実施し、効果等を検証する

実態調査

課題の発生箇所・発生件数等の実態を調査し、課題の「見える化」を図る

ヒアリング・アンケート

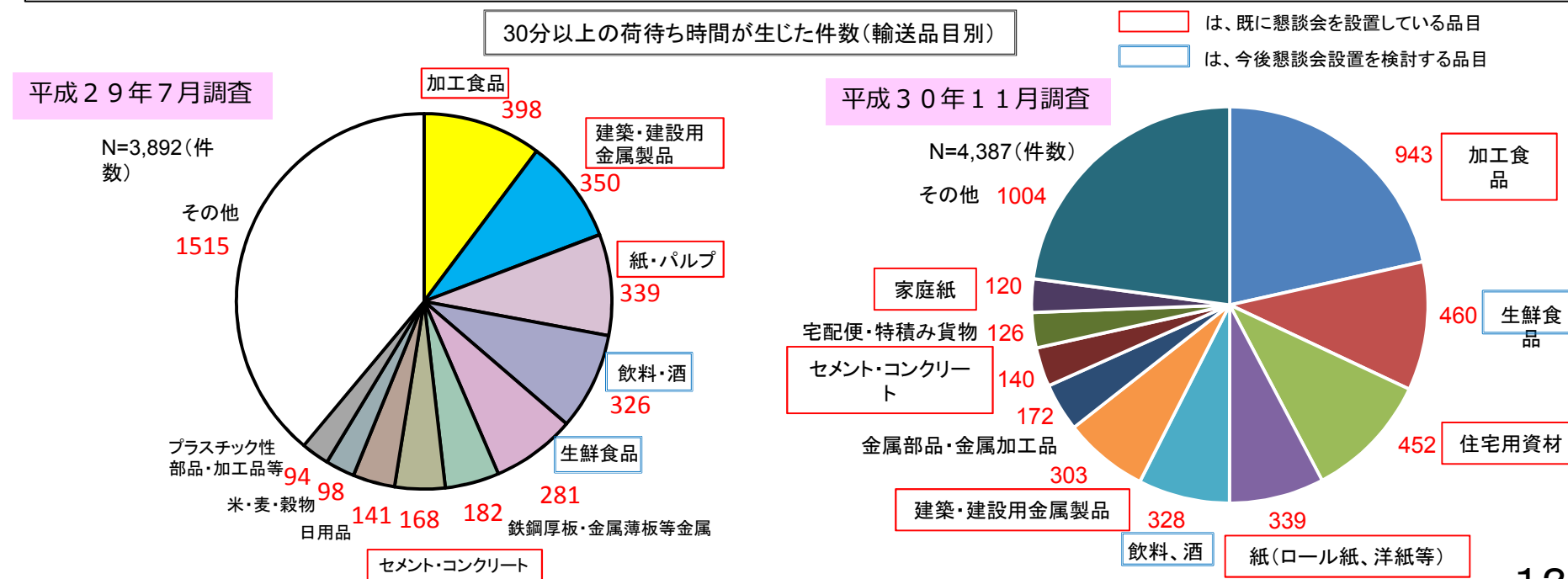
先進的な取組を行っている事業者等からのヒアリングや、消費者等に対するモニター調査等を行い、取組みに当たってのポイントや課題等を把握する

反映

新たな方策について

ご議論いただきたい内容

- 平成29年7月に実施した荷待ち時間実態調査において、30分以上の荷待ち時間が生じた件数が多い品目（加工食品、建設資材、紙・パルプ）について懇談会を立ち上げて、課題整理や改善策について検討を行っているところ。
- 平成30年11月に実施した荷待ち時間の実態調査では、すでに懇談会を立ち上げている加工食品、建設資材、紙・パルプの各品目については、依然として30分以上の荷待ち時間が生じた件数が多いことから、引き続き課題解決のための方策について検討・検証を実施する。
- また、上記2度の調査において、荷待ち時間が生じた件数が多かった「生鮮食品」及び「飲料、酒」について、次年度以降の「新たな方策」として懇談会を立ち上げ、課題整理や改善策の検討を実施することとしたい。



トラック運送事業者における KPI導入の手引き



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
一般社団法人静岡県トラック協会

Shizuoka Trucking Association

はじめに

トラック運送事業は、その優れた機動性と柔軟性によって、今日の経済活動や日常生活において重要な役割を担い、不可欠な存在となる中、トラック運送事業者の経営は、ドライバー不足(労働力の確保)やドライバーの長時間労働の抑制への対応など厳しい環境におかれています。

このような局面において、今後の中小事業者には、働き方改革を推進していく観点からも合理的・効率的な経営の改善の取組みが必要となっています。

トラック運送事業における経営の効率化、改善を客観的に、より合理的な効率化、生産性の向上を図る手段として、KPI(重要業績評価指標)の活用が有効とされています。

KPIは、業務のさまざまな部分を数値化することで、自らの事業の生産性、最適性、課題等を明らかにし、業務の改善につなげるとともに、荷主に対しても理解を得やすく、荷主との交渉を円滑に進めていく手段となります。

静岡県トラック協会では、中小事業者がKPIの導入(活用)をいかに進めていくかを目的として、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において、平成28年度、29年度、30年度の3カ年にわたり、会員事業者12社(各年度4社ずつ)を選定し、コンサルタント(田村経営コンサルティング事務所)とともに課題と対策を検討、実践し、KPIを活用した経営改善の取組みを行ってきました。

その成果として、今般、静岡県トラック協会では、トラック運送事業者が取引環境の改善及び長時間労働の抑制に向けた経営改善を図っていくための手がかりとしていただくことを目的に、この「トラック運送事業者におけるKPI導入の手引き」を作成しました。

本書を参考に、各事業者が、収益管理や運行効率、安全や人材の管理など、企業経営に関する様々な課題や問題の解決に向けた業務改善の取組みや取引環境・労働環境の改善に資することができれば幸いです。

令和元年〇〇月

一般社団法人静岡県トラック協会

1.KPIとは

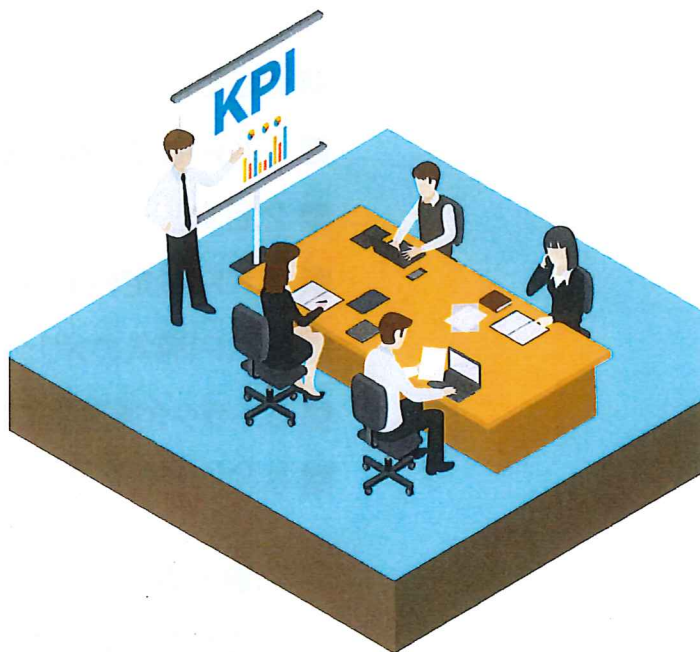
KPIは「重要業績評価指標」という意味の英語「KeyPerformanceIndicator」の略語であり、経営目標の実現、達成に向け設定する指標のことです。

KPIでは、目標とする項目を数値指標で表し、その達成に至るプロセスを明確化します。プロセスの改善を図ることにより、目標とする項目の指標を向上させ、達成を目指します。

トラック運送事業においても、多くの企業で「利益率」の改善に取り組んでいることでしょう。その「利益率」を向上させるために必要となる項目(たとえば、「積載率」や「実車率」など)の具体的な指標をKPIとして設定し、KPIを改善することによって「利益率」の向上を図るようにします。

また、利益率に限らず、「時間管理」や「安全運行」といった事業運営に必要となる管理項目をKPIとして設定することもできます。

KPIの設定による取り組みは、トラック運送事業者の経営改善にとっても有効な手法といえます。



KPIを導入した事業者の声



- 「具体的に改善に着手すべきことがわかった。」
- 「燃費や実車率等のデータを取っていたが活用していなかった。
データをどのように活用したらよいのかがわかるようになった。」
- 「ドライバーがKPIを意識して運転するようになった。」
- 「採算性が良いところと悪いところが具体的に明確になった。」
- 「KPIを分析することで、自社で改善できる余地があることがわかった。」
- 「管理者が数値管理の重要性を認識するようになった。
KPIの取り組みによって実際に成果が出るようになった。」

トラック運送事業者における KPI導入の手引き

■ はじめに	1
■ 1.KPIとは／KPIを導入した事業者の声	2
■ 2.目次	3
■ 3.KPI設定のイメージ	4
■ 4.KPI導入のメリット	5
■ 5.トラック運送業におけるKPIの例	6
■ 6.KPI施策のチャート	7
■ 7.導入事例	
①積載率を向上する	8
②積載率を向上する	9
③運行台数を削減する	10
④運行台数を削減する	11
⑤運行効率を向上する	12
⑥運行効率を向上する	13
⑦運行効率を向上する	14
⑧人材を採用する	15
⑨安全、時間管理、燃費改善を強化する	16
⑩安全、燃費改善を強化する	17
⑪待機時間を削減し、運行時間を短縮する	18
⑫待機時間を削減し、拘束時間を短縮する	19
■ 8.KPI導入の留意点	20

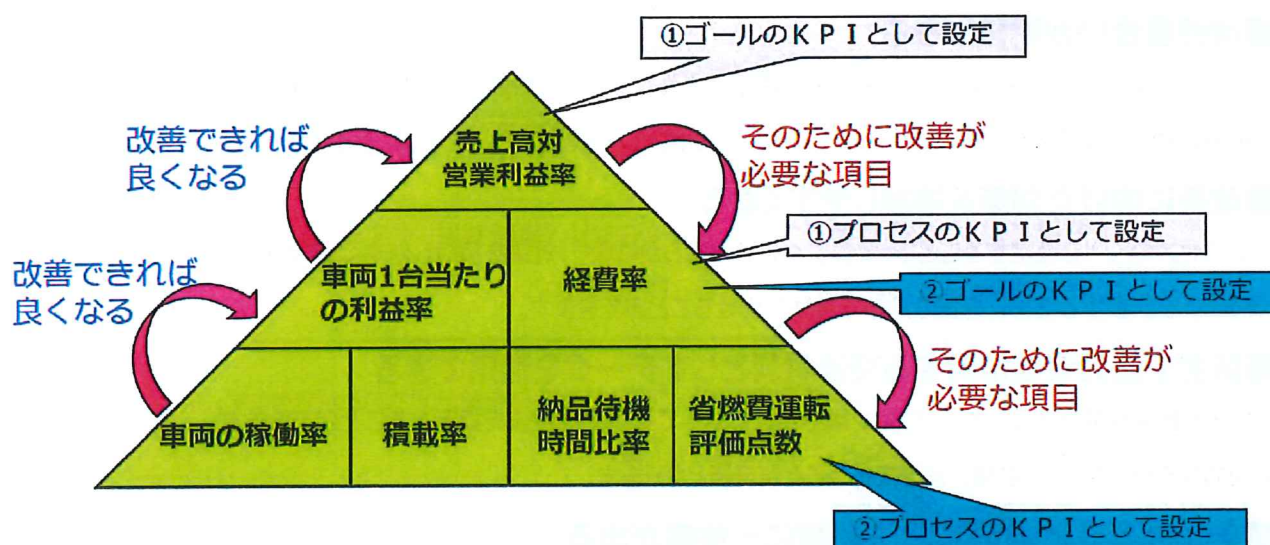
3.KPI設定のイメージ

KPIを設定する際は、以下の点に留意する必要があります

「経営改善を図りたい」、「収益性を向上させたい」と思っていたとしても、そのために何をしたらよいのか、具体的に何を改善すべきなのかがわからなければ、経営改善や収益性の向上を図ることはできません。

KPIは、目標する項目の指標(ゴールのKPI)を定め、それを実現するために具体的に改善すべき指標(プロセスのKPI)を設定します。具体化されたプロセスのKPIの改善を進めることにより、ゴールのKPIが達成できるようにします。

KPI設定のイメージ



※「ゴールのKPI」、「プロセスのKPI」を分けない場合もあります

4.KPI導入のメリット

トラック運送事業者がKPIを導入することにより、次のようなメリットがあります。

■目標が明確になる

企業として、また組織や個人として達成すべき目標が明確になります。それぞれが目標を持ち、日々の事業活動に取り組むことができます。

■改善すべき項目が明らかになる

目標の実現に向け、何を改善すべきか、どこに手をつけるべきなのかが、プロセスのKPIを設定することで明らかになります。

それにより改善活動における具体的なアクションプランに落とし込むことができます。

■問題点が見える化される

さまざまなKPIを見ていくことによって、どこに問題が生じているのかが、具体的な数値でつかむことができます。

KPIの数値が悪化している場合は、何らかの問題が発生していることになります。

■改善度合いが明確になる

KPIは数値で表されるため、各KPIがどの程度改善されたのかを客観的に把握できるようになります。

感覚に頼った経営ではなく、数値に落とし込まれた指標として改善度合いを測ることができます。

■改善に向けた対策を検討しやすくなる

プロセスのKPIを設定することで、改善すべき点が明らかになり、対策を検討しやすくなります。

KPI数値を改善するために必要な施策を具体化させることができます。

■荷主や協力会社に対する交渉材料としてデータを活用できる

KPIの推移を分析することで、荷主や協力会社に対して具体的な数値を提示することができます。

客観的なデータを基に、各種の交渉を行うことが可能となります。

■全員参画で取り組むことで組織に一体感が出る

KPIを企業共通の指標とすることで、関係者全員が改善に対する意識を持つことができるようになります。

一人一人の取り組みがKPI目標を達成させる原動力です。

■評価制度に結びつけることができる

改善に取り組んだ結果が数値で表れますので、評価するための客観的な指標として活用することができます。

成果が出た組織(人)、成果が出なかった組織(人)を明確につかむことができます。

5.トラック運送業におけるKPIの例

KPIは収益管理や運行効率、安全や組織・人材など、企業経営に関するさまざまな課題について設定することができます。

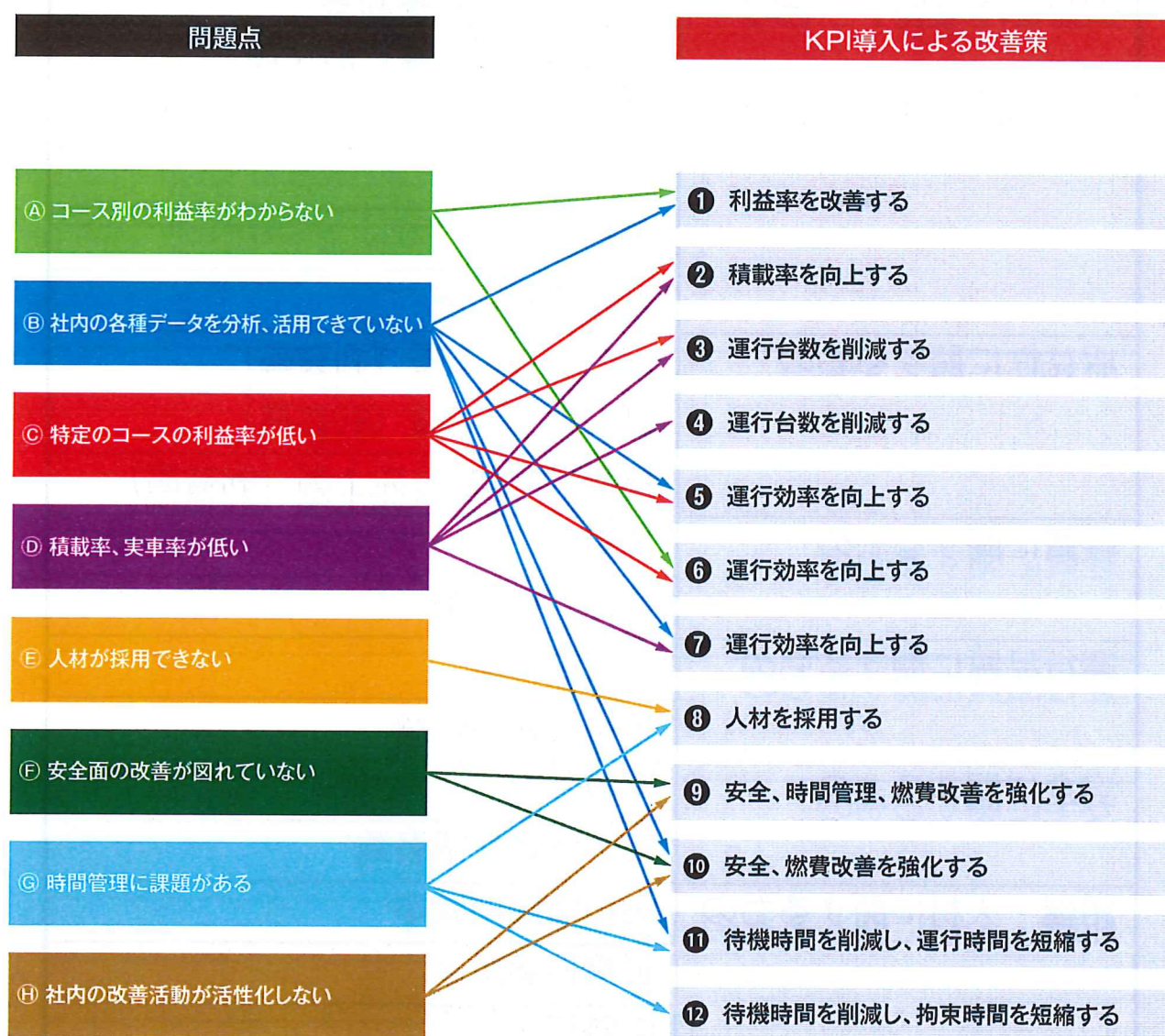
取り組むべき課題や解決すべき問題が定まったら、それらに向け改善を図ることが可能となるKPIを設定することがポイントです。

KPIの例

損益管理に関するもの	粗利益率・営業利益率
	売上高（利益高）前年比
運行効率に関するもの	車両稼働率
	実車率
	積載率
	待機時間比率
収益性に関するもの	1台当たり売上高（利益高）
	1日当たり売上高（利益高）
	稼働1時間当たり売上高（利益高）
経費に関するもの	燃費
	運行三費比率
運行品質に関するもの	定時運行率
	積荷汚破損件数
安全に関するもの	事故件数
	安全教育受講者数
組織・人材に関するもの	労働時間削減率
	従業員満足度
	離職率
	1人当たり採用コスト
	改善提案件数

[illegible]

KPI施策のチャートイメージ



7.KPI導入事例

①積載率を向上する

概要

C社は主に海上コンテナの輸送を行っている。従来、運行に関する各種のデータは取得しているが、それらを活用できていなかった。データとしては、燃費、走行1km当り収入、走行1km当り諸経費、日別売上高、ドライバー別売上高等を取得している。ただし、それらデータは集計だけを行っている状況であった。

<改善ターゲット>

収益性を高めるために、運行コースごとの利益率を改善させる取り組みを行うこととなった。

<設定したKPI>

●ゴールのKPI…「運行コースごとの粗利益率」(※粗利益=売上高-運行原価)

<実施施策>

従来、運行日報からコースごとの運行実績を収集しており、その実績を基に運行コースごとの原価を算出した。原価の算出方法は以下のとおりである。

運行原価=①人件費+②タイヤ費+③修繕費+④車両関連費+⑤不動産賃借料
+⑥その他諸経費+⑦軽油費+⑧高速代

原価の構成要素	原価計算方法
①人件費	全ドライバーの所定内給与、賞与、法定福利費、退職金、退職給付費用、福利厚生費の過去1年の実績金額を年間所定労働時間(残業時間を除く)で割り、 1時間当りの人件費 を算出する。
②タイヤ費	過去1年のタイヤチューブ費の実績を1日1台当たり(月22日×12か月で割る)、さらに 1時間当り (1日11時間として)の タイヤ費 を算出する。
③修繕費	タイヤ費と同様に過去1年の実績から 1時間当りの修繕費 を算出する。(月22日、1日11時間稼働とする)
④車両関連費	(イ)車両購入費 購入費用を均等割り(使用年数をヘッドは10年、シャーシは20年とする)し、タイヤ費と同様に1時間当りの車両購入費を算出する。 (ロ)自動車諸税 過去1年の諸税、自賠責保険料をタイヤ費と同様に1時間当りの諸税を算出する。
⑤不動産賃借料(駐車場代)	タイヤ費と同様に過去1年の実績から 1時間当りの不動産費 を算出する。
⑥その他諸経費(リース代、保険料、支払手数料等)	タイヤ費と同様に過去1年の実績から 1時間当りの諸経費 を算出する。
⑦軽油費	過去1年の軽油代の実績を平均燃費で割り、 1km当りの軽油代 を算出する。
⑧高速代	実費

以上の計算によって、コースごとの所要時間、走行距離から運行原価を算出する。

①～⑥ ……1時間当りの費用×運行時間 ⑦……1km当りの費用×走行距離

その結果、社内で目標とする粗利益率を確保できていない荷主、コースが明らかになった。

効果

粗利益がマイナス(原価が売上を上回る)となっているコースがあり、それらの荷主に対する運賃値上げの交渉を重点的に進め、利益を確保するようにしている。

改善のポイント

日々の運行コースごとに収益性を把握し、荷主ごとの採算性を分析したことで、具体的な数値指標を基に運賃交渉を進めることができた。

7.KPI導入事例

②積載率を向上する

概要

E社は主に鋼材や自動車用部品の輸送を行っている。そのうちの一部、4トン車で運行しているコースで採算性が悪く、利益が確保できない状況であった。発地からの「行き」については固定の荷主が多く、積載率は比較的高い状況であるが、「帰り」については固定荷主が少なく、積載率が低くなっている。

<改善ターゲット>

積載率を高め、収益性の改善を図る取り組みを行うこととなった。

<設定したKPI>

- プロセスのKPI…「積載率(重量)」
「積載率(パレット)」
- ゴールのKPI …「利益率」

<実施施策>

日々の「行き」および「帰り」の積載率を把握し、目標値を設定して積載率を向上させる取り組みを進めた。積載率には、重量での積載率と容積(パレット枚数)での積載率があるが、その両方を把握し、重量積載率、パレット積載率のいずれかが目標値を上回るように配車組を行うようにした。

また、「行き」、「帰り」のそれぞれの積載率を分析し、特に「帰り」の積載率を高めるように配車を考慮した。

目標積載率	行き	帰り	重量 ……100% = 2.8トン パレット …100% = 10枚
	90%	40%	

効果

「行き」の積載率については、安定的に90%前後を維持しているが、「帰り」の積載率は、KPIの取り組み前は30%程度であった。KPIの取り組みによって、「帰り」は40%を上回る日が増え、利益率が向上した。

利益率	KPI取り組み前	KPI取り組み後
	-10%~-20%程度	+5%~+10%程度

改善のポイント

運行管理者がKPIの改善に向け意識を高め、数値を日々細かく分析することを行った。それにより、改善すべきターゲットが明らかになり、設定した目標値をクリアするための配車、運行管理を常に心掛けるようになった。

その結果、利益率がマイナス(赤字)であったコースを黒字化することができた。

7.KPI導入事例

③運行台数を削減する

概要

F社は主に水産物の輸送を行っている。静岡県内の拠点から関東、中部地方の卸売市場まで運行を行っている。水産物は、特に県内産の塩干物については近年市場が縮小し、輸送量も減少している。荷主からの運賃収受は個建制であり、積載量の減少とともに収益性の低下が続いている。

<改善ターゲット>

関東方面(東京、千葉、埼玉エリア)に運行している台数を削減し、収益性を向上させる施策を検討した。

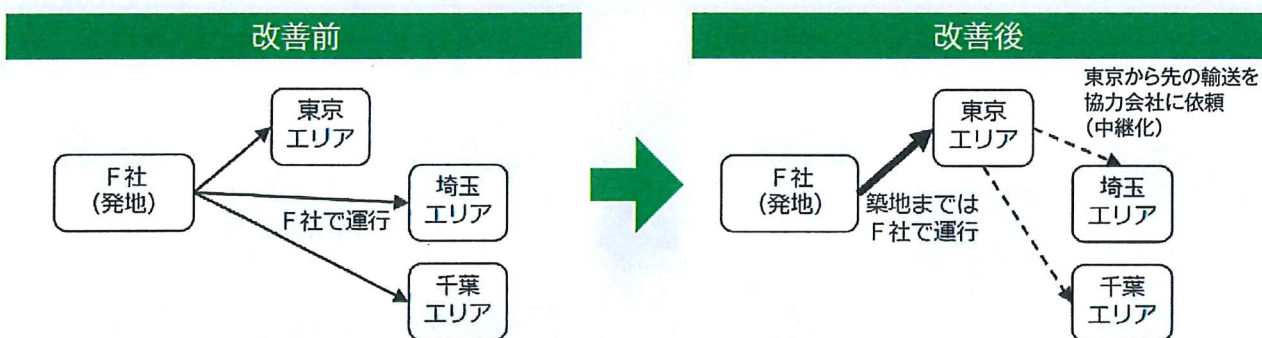
<設定したKPI>

●ゴールのKPI…「1日当り運行台数」

<実施施策>

現状、1日当り9～11台程度の車両で水産物の輸送を行っている。関東方面の中で、東京向けの物量は多いものの、千葉、埼玉エリア向けの運行については積載量が少なく、採算性が悪かった。

改善施策として、千葉、埼玉行きの運行については、積載量が少ない場合、東京までの便に混載し、その後の運行については協力会社に委託を行うこととした。



協力会社の中継料の支払いは発生するが、運行台数の削減、また運行距離の短縮により高速道路料金や燃料代の削減を図ることができる。

なお、着地への到着時間については、問題がない範囲での時間で運行を行っている。

効果

現状は積載物量が確定し、必要運行台数の決定を行える時間が配車時間間隙のため、運行台数を削減できる回数は、月に数日となっている。そのため1日平均0.2～0.5台程度の削減が見込まれる。

改善のポイント

輸送する物量が確定する時間が早まれば、必要台数を早期に決定することができる。そのため荷主に対し、当日の物量を早い時間に連絡するように依頼を行っている。確定時間の早期化が図れば、さらに運行台数を削減することが可能となる。

7.KPI導入事例

④運行台数を削減する

概要

H社は、主に県内で食品や化学製品の輸送を行っている。また自社倉庫を所有し、荷主の食品原料の保管業務も行っている。従来、車両別の採算管理や、日々の収支分析は行っているが、一部食品関係の荷主の運行については、収益性が低い状態が続いていた。

<改善ターゲット>

食品関係の荷主(X社)については、県内の工場間で輸送が行われている。輸送経路および荷量はX社から当日指示される。X社からの運賃収受は個建制であり、積載率が低いと採算が悪化する。

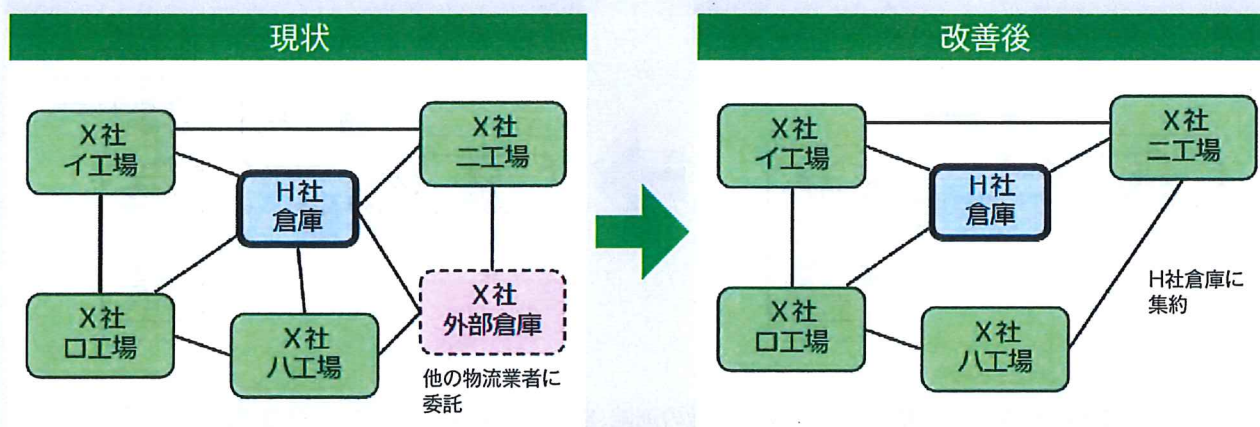
現状5台で運行を行っているが、その台数を削減することができないかを検討し、収益性の改善を図ることとした。

<設定したKPI>

●ゴールのKPI…「1台当り売上高」

<実施施策>

荷主(X社)はH社の倉庫のほか、X社が外部委託している他社の倉庫に製品を保管している。他社の倉庫をH社の倉庫に集約することで、配送拠点先を削減し、運行効率を改善させて台数の削減を図ることとした。



効果

倉庫の集約については、X社の承認を得ており、外部倉庫解約の手続き等が終了次第、集約が可能の見込みである。

改善後は5台の運行から、3~4台での運行が可能となり、荷量が変わらない場合、1台当り売上高が増加する。

改善のポイント

荷主のメリット(拠点管理コストの低減、拠点集約による運行管理業務の簡素化)を提案し、理解を得られたことで改善を図ることができた。台数の削減効果については継続的に検証を行っていく。

7.KPI導入事例

⑤運行効率を向上する

概要

B社は主に日用品メーカーの配送を請け負っており、メーカーの物流拠点からスーパーやドラッグストアなどの小売店までの配送を行っている。従来、運行に関する数値の分析や改善につなげる取り組みは、ほとんど行われていなかった。また、日用品メーカーの配送業務については採算が悪く、収益性の改善が課題であった。

<改善ターゲット>

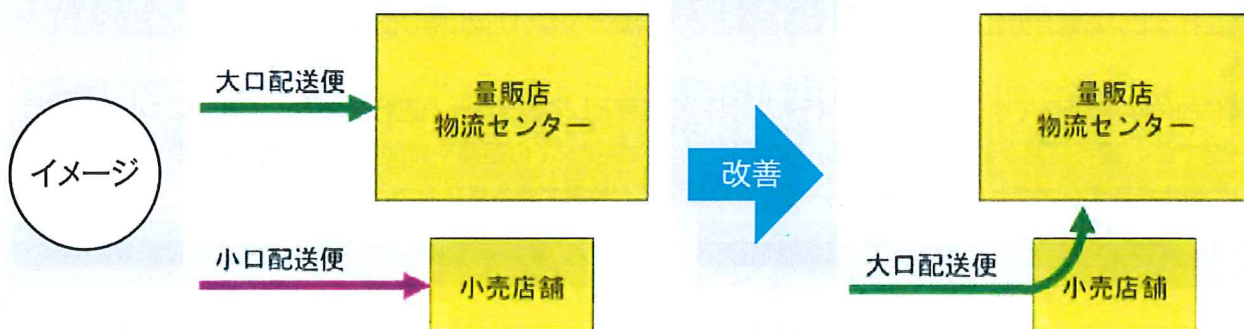
収益性を高めるために、配送効率を高める方策を検討した。

<設定したKPI>

●ゴールのKPI…「1時間当り配送件数」、「1台当り走行距離」、「1台当り積載個数」

<実施施策>

日用品メーカーの配送は複数の運行コースがあり、その中で「1時間当りの配送件数」が少ないコースを抽出した。コースは、大量納品先向けの「大口便」と少量納品先向けの「小口便」に分かれていたが、大口配送便が納品を行う量販店物流センターの隣接地に小口配送便で配送していた小売店舗があった。それを大口配送便に乗せることで、近隣のエリアでの配送の重複を解消し、また小口配送便の配送時間短縮を実現した。



さらに、大口配送便のセンター納品の運行については、1便(午前8時納品)と2便(午後で納品時間の指定なし)の配送があるが、1便の納品遅延を恐れ、積載率が悪くても運行を行っていた。それを1便に2便分も積載可能と判断できれば、積込作業の人員を増員し、出発時間を通常通りに維持できるようにして、2便の運行台数を削減した。



効果

「1時間当り配送件数」は納品先の時間指定等の制約があり、現状は横ばいとなっている。
「1台当り走行距離」は前年同月と比較し8~10%削減、「1台当り積載個数」は3~5%増加している。

改善のポイント

以前は配送日報等のデータを活用できていなかったが、日報の「出退勤時間」、「出発・帰社時刻」、「走行距離」、「納品件数」、「物量データ(ケース数・総重量・総容積)」、「滞店(納品)時間」、「休憩(待機)時間」等を分析できるようにした。各データから改善すべきターゲットを明らかにして、施策の検討につなげることができた。

7.KPI導入事例

⑥運行効率を向上する

概要

G社は、各地域の運送事業者と連携し、全国向けに積合せ貨物運送の共同配送を行っている。G社は静岡県内の拠点から、主に関東、中部、近畿エリアまでの配送を担当している。しかし、共同配送事業は収益性が悪く、利益率を改善することが課題であった。従来、コース別や日別の採算性等のデータ分析を行ったことがなく、利益率改善に向けた取り組みが行えていなかった。

<改善ターゲット>

採算性が悪いコースを把握し、該当コースについて重点的に利益率を改善する施策を検討することになった。

<設定したKPI>

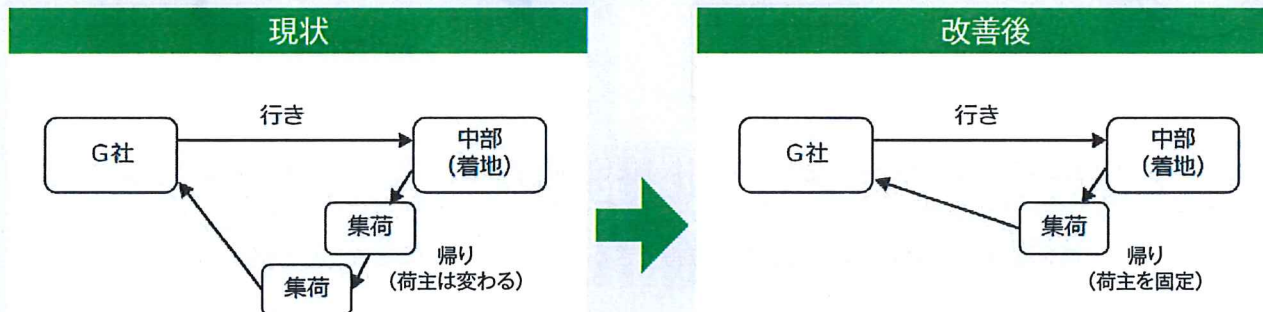
●ゴールのKPI…「(コース別の)粗利益率」(※粗利益高=売上高-運行原価)

※運行原価は、燃料代、高速代、車両減価償却費、タイヤチューブ費、人件費、保険料、諸経費を、走行距離および運行時間に応じて配賦する。

<実施施策>

コース別の粗利益率を分析したところ、中部エリア向けの配送が利益が確保できていない状況が判明した。運行距離が短く、共同配送で設定している運賃の単価が低いことが要因であった。運賃の値上げについては、積合せ貨物運送事業を行っている競合他社の運賃を考慮すると値上げの余地が少ないため、帰便の運行を改善することを検討している。

具体的には、静岡発で中部エリア着の「行き」は共同配送便として固定された運行であるが、「帰り」については荷主が一定でなく、運行経路が都度変更される。そのため、荷量や集荷までの距離や時間によっては採算が悪いことがある。帰りの荷主を固定化できれば、稼働時間も一定となり採算性が改善できる見込みである。



効果

帰便の荷主については、営業活動を継続しており、荷主の確保に努めている状況である。

改善のポイント

従来はコース別や日別の採算性がつかめていなかったが、経費配賦の基準を設定したことで、各運行の採算性を分析することができるようになった。その結果、特に収益性が悪いコースに対し、改善策を検討できるようになった。

7.KPI導入事例

⑦運行効率を向上する

概要

I社は、静岡県内の拠点から、主に中京エリアへの輸送を行っている。大手日用品メーカーの製品輸送が売上の約半分を占め、ほかに雑貨品、食料品等などの輸送を行っている。

ここ数年、全社的に収益状況が悪く、安定的に利益が確保できない状態が続いていた。車両別の損益やコース別の損益を試算したことはなく、数値を活用した収益改善の取り組みを行えていなかった。

<改善ターゲット>

定期的に運行している大手日用品メーカーの輸送をターゲットとし、収益の改善を図ることになった。

<設定したKPI>

●プロセスのKPI…「(運行件数の)実車率」

$$\text{実車率(件数)} = \frac{\text{実車の運行回数}}{\text{総運行回数}} \quad \begin{array}{l} \text{※件数: 発} \rightarrow (1\text{件}) \rightarrow \text{着} \rightarrow (1\text{件}) \rightarrow \text{発} \rightarrow (1\text{件}) \rightarrow \text{着} \\ \text{*着地} \sim \text{発地までの回送運行も1件とする} \end{array}$$

●ゴールのKPI …「限界利益率」(限界利益=売上高-変動費)

$$\text{限界利益率} = \frac{\text{売上高} - (\text{燃料費} + \text{修繕費} + \text{自社負担の高速代})}{\text{売上高}}$$

※変動費は、燃料費、修繕費、自社負担の高速代とした。当社のドライバーの賃金は月額固定制としており、人件費は固定費となっている。

<実施施策>

大手日用品メーカーの中京方面行き輸送を行っている4車両についてKPIを設定することとした。当該輸送のコースは、「行き」は日用品メーカーの荷があるが、「帰り」は荷が少なく、空の運行となることもある。「帰り」については、翌日の「行き」の出発時間に間に合うように帰着させる必要があり、また拘束時間を遵守させるため、時間的な制約がある。現状、帰りの実車件数を向上させるように、荷主の探索、営業強化の取り組みを進めている。

また、燃料費の削減を図るため、デジタコの評価データ(経済運転の評価、安全運転の評価)をドライバーにフィードバックし、数値改善の目標を与えている。それによって、ドライバーの経済運転や安全運転に対する意識が向上した。

さらに、特に燃費の低いドライバーに対し、燃費改善に向けた運転を行うように指導を行っている。

効果

管理者が実車率の数値、また各ドライバーがデジタコの評価点数や燃費を意識することで、KPI数値の改善が図れている。

実車率		実車率
	改善前(2018年5月～2018年9月5か月間)	78.4%
	改善後(2018年11月～2019年3月5か月間)	80.0%
限界利益率		限界利益率
	改善前(2018年5月～2018年9月5か月間)	71.4%
	改善後(2018年11月～2019年3月5か月間)	72.3%

改善のポイント

従来は売上高を上げることに注力していたが、燃料費や修繕費等の経費を削減することで、利益率の向上を図ることができるようになった。ドライバー一人一人に、改めて収益改善の意識付けを行うことで、全社的に取り組みの浸透を図っている。

7.KPI導入事例

⑧人材を採用する

概要

D社は主に自動車部品の輸送を行っている。業容の拡大に向けドライバーを採用したいが、人材不足の折、採用が困難な状況となっている。求人誌への広告やハローワークなどで求人を行っているが、応募が少ない状況が続いている。また、広告費など求人に要するコストも増加している。

<改善ターゲット>

求人広告の効果を高め、人材の採用を円滑に行える取り組みを行うこととなった。

<設定したKPI>

●ゴールのKPI…「求人広告1回当たりの応募人数」

<実施施策>

企業のホームページに求職者向けの情報を充実させ、企業の特長をアピールすることを検討した。現状ホームページは存在するが、会社概要程度の内容であり、求職者向けの情報はあまり掲載されていない。

そのため、業務内容、社内の各種制度、社風、会社の特長などについて、求職者向けに訴求できる内容を検討した。運送業界は全体的にドライバー不足が顕著となっており、各社とも採用に力を入れている。そのため、求人面においても他の運送事業者と差別化を図る必要がある。求職者が知りたい情報、求職者にアピールする内容をホームページ掲載することで、企業の印象を良くし、応募者の増加につなげることが求められる。

その施策の一環で、現在の従業員に当社の魅力、良さなどをインタビューした。それらの声を踏まえて求職者に対する情報発信を行うようにしている。

効果

ホームページの改善を進めており、今後効果の検証を行っていく。

改善のポイント

企業がホームページなどで発信する情報は、主に荷主向けの内容が多いが、求職者向けの情報を提供することで、企業の魅力を伝えることができる。さらにKPIとして広告の効果を測ることで、改善点の検証が可能となる。

7.KPI導入事例

⑨安全、時間管理、燃費改善を強化する

概要

J社は、静岡県内の拠点から、中京エリア～関東方面への輸送を主に行っている。フリーでの運行が全体の約8割、固定的な運行が約2割の比率となっている。

従来、「安全」、「時間管理」に対する取り組みを進めているが、具体的な実施施策や目標が設定されていなかった。社内の小集団活動によって、ドライバー（65名）を7～8名ごとのチームに分け改善を図っているが、具体的な取り組みにつながっていなかった。今回、「安全」、「時間管理」および「生産性」に関するKPIを設定し、改善に取り組むことになった。

<改善ターゲット>

中京～関東方面に輸送を行っている大型車（約65台）を対象に、KPIによる改善の取り組みを進めることとなった。

<設定したKPI>

- 安全に関するKPI
 - ①「事故件数」（車両事故、商品事故、物損事故の各件数）
 - ②「デジタコ点数」
 - ③「1か月点検実施率」
- 時間管理に関するKPI
 - ①「拘束時間1日15時間超過率」
 - ②「当月総拘束時間規定時間内」（当月総拘束時間は293時間以内）
- 生産性に関するKPI
 - ①「燃費改善率」（車両ごとの直近6か月の平均を基準値とし、基準値に対する改善率）

<実施施策>

設定した各KPIについて、各個人が改善に向けた取り組みを行い、小集団活動のチームごとに改善状況を評価する。毎月、各個人がKPIの項目ごとに目標を達成した場合、以下のポイントを与え、トータルポイントが高いチームを表彰する。

項目	KPI項目	目標	付与ポイント
安全	車両事故	事故件数ゼロ	1ポイント
	商品事故	事故件数ゼロ	1ポイント
	物損事故	事故件数ゼロ	1ポイント
	デジタコ点数	月平均98点以上	1ポイント
	1か月点検	1か月点検表提出	1ポイント
時間管理	拘束時間1日15時間超過率	15時間超過の比率25%未満	1ポイント
	当月拘束時間規定時間内	当月規定時間内	1ポイント
生産性	燃費	基準値に対し改善率プラス	2ポイント
		基準値に対し改善率維持	1ポイント
		基準値に対し改善率マイナス	0ポイント

効果

KPIの改善状況は以下の通りである。

項目	改善前（2018年4月～2018年9月）	改善後（2018年10月～2019年3月）	改善率
事故件数	17件	17件	0.0%
拘束時間1日15時間超過率	24%	19%	20.6%
デジタコ点数	96.3	98.1	1.9%
1か月点検実施率	58%	80%	38.2%
燃費（km/ℓ）	3.65	3.65	0.0%

事故件数、燃費については横ばいであったが、安全に対する意識が高まり、また拘束時間の短縮につながっている。

改善のポイント

定期的にチームのメンバーが集まり、また毎月各チームが取得したポイントを評価することで、主体的に改善に取り組むようになっている。

7.KPI導入事例

⑩安全、燃費改善を強化する

概要

K社は、主に郵便の輸送を行っており、売上に占める郵便事業の比率が過半数となっている。他に、家具、精密機器等の一般貨物輸送を行っている。

以前より、収益面の改善が課題となっているが、郵便輸送については、時間や運行ルートが厳密に決められており、運行形態を変更することが困難な状況である。その他の課題として、事故が多発しており、事故削減に向けた安全面の取り組みが必要となっていた。

<改善ターゲット>

事故削減、また経費削減につなげる取り組みとして、デジタコの評価点数および燃費の改善に取り組むこととした。営業所が5か所あるが、KPI実施スタート時点では1つの営業所にて取り組みを進めた。

<設定したKPI>

- | | |
|-----------|--------------------|
| ●プロセスのKPI | ①「デジタコ点数」
②「燃費」 |
| ●ゴールのKPI | 「事故件数」 |

*デジタコ評価点数は、運転実績から各車両に取り付けられたデジタコにて分析集計される点数とする。評価点数は、「省燃費運転」が50点満点、「安全運転」が50点満点の、計100点満点となる。

<実施施策>

乗務する車両は、ドライバー固定ではなく、都度乗務するメンバーが変更される。従って、燃費の評価は車両ごとに行えないため、ドライバーを4つのチームに分け、チームごとに取り組むを進めることとした。

燃費については、平成30年4月～6月の3か月の実績を基準値として、各月の基準値に対する改善率を評価する。デジタコ評価点数については、100点満点中、90点(省燃費運転45点、安全運転45点)を目標値として、月度で90点を上回るように運転を行う。

デジタコ評価点数および燃費の実績については、毎日ドライバーがデジタコから出力される日報の数値を確認し、向上を目指している。また、各チームに班長を1名任命し、班長が中心となってメンバーと改善に向けた取り組みを進めている。

効果

KPIの改善状況は以下の通りである。

●燃費(km/ℓ) *基準値は2018年4月～2018年6月実績*改善率は基準値比

基準値	2018/7	2018/8	2018/9	2018/10	2018/11	2018/12	2019/1	2019/2	2019/3
5.58	5.67	5.78	5.97	5.93	5.54	5.31	5.28	5.24	5.35
改善率	1.7%	3.6%	7.0%	6.2%	▲0.8%	▲4.9%	▲5.5%	▲6.0%	▲4.1%

●デジタコ点数

目標	2018/7	2018/8	2018/9	2018/10	2018/11	2018/12	2019/1	2019/2	2019/3
90点		89.0	90.2	90.2	91.2	90.5	90.5	90.5	90.5
差		▲1.0	+0.2	+0.2	+1.2	+0.5	+0.5	+0.5	+0.5

燃費については、省燃費運転を心がけ、改善が見られるものの、時季(冬季で暖房を使用する期間)によっては基準値を下回る結果となっている。

デジタコの評価点数については、取り組み開始後、全体として90点を超えており、省燃費運転、安全運転に対する各ドライバーの意識が高まっている。

改善のポイント

運転日報から各個人のKPIがフィードバックされることで、日々の数値改善に対する取り組み姿勢が高まっている。

概要

A社は自動車部品、各種機器等の輸送を行っている。

A社では従来、経営に関する数値の分析をほとんど行っていなかった。事業別や日別で見たとき、利益が確保できているのか明確に把握できていない状況であった。運行日報での稼働時間等の記録はあるが、保管しているのみで、分析に活用されていなかった。

また、新規業務取り込みの余地があるのか、もしくは運行時間短縮の可能性があるのかなど、稼働の実態を指標や数値で確認することが出来ていなかった。

<改善ターゲット>

車両の稼働率を高めるために、特定荷主の運行時間を削減できないかを検討した。

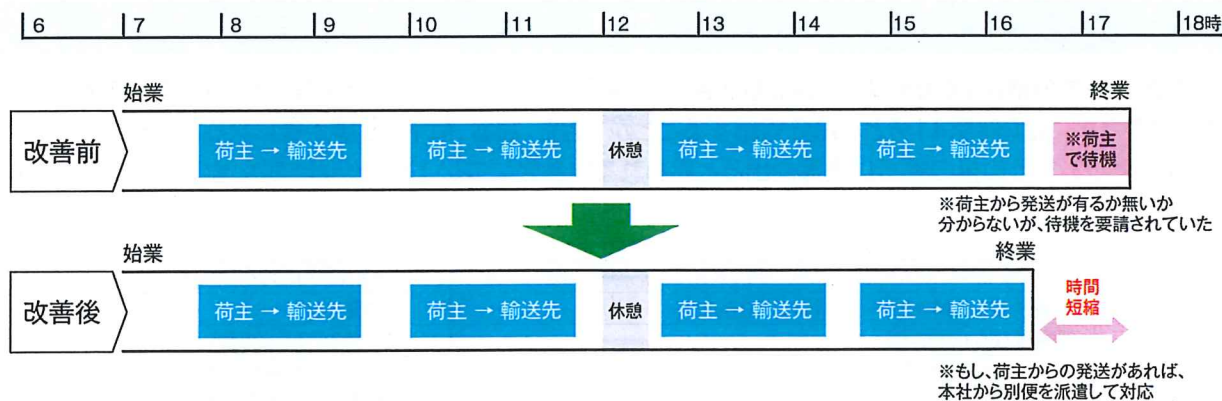
<設定したKPI>

●ゴールのKPI…「1日当り運行時間」

<実施施策>

自動車部品の荷主では1日の最後の発送が無い日も多いが、従来、荷主から発送の可能性があるので待機を要請されていた。その待機を止め、車両を本社に帰社させた。もし発送が生じた場合は、本社の別の予備車両が荷主に向かい、輸送を担う体制とした。

イメージ



効果

改善前に比べ、平均1日1車両で40分程度の時間短縮につながった。

また、時間が減ることで、他の荷主の運行を請け負うことができるようになり、車両の稼働率を高める取り組みを進めることが可能となった。

改善のポイント

日々の運行状況をデジタコデータから分析し、待機時間が多いことが分かるようになった。従来の習慣から最後の発送の有無に関わらず待機することが当たり前だと思っていたが、データを細かく見ることで、削減の余地を探ることができた。

7.KPI導入事例

⑫待機時間を削減し、拘束時間を短縮する

概要

Ｌ社は、主に紙製品の輸送を静岡県内から中京、関東、東北方面に行っている。一部運行で拘束時間が長時間となる場合があり、全社的に時間管理が課題となっていた。

<改善ターゲット>

拘束時間の中でも、納品先での待機時間が長いケースがあり、待機時間の削減に取り組むこととした。特に、納品1か所目の待機時間については、納品指定時刻までに余裕を持たせた運行を実施していることがあり、長時間待機するケースが見られた。そのため、納品1か所目の待機時間削減に向けた取り組みを行った。

<設定したKPI>

- プロセスのKPI…「納品1か所目の待機時間」
- ゴールのKPI …「平均拘束時間」

$$\text{平均拘束時間} = \frac{\text{月間の総拘束時間}}{\text{従業員数}}$$

<実施施策>

納品先の1か所目については、納品指定時刻に対する遅延を避ける必要があり、また荷下ろし順番を先にするため、指定時刻より早く到着している傾向が見受けられた。場合によっては、2～3時間以上早く到着し、待機しているケースがある。その結果、1日の拘束時間が長くなることがあった。

待機時間を短縮するために、出発時刻を現状より遅らせる施策を検討した。ドライバーへのアンケートやヒアリングを行い、1か所目となる納品先について、現状より待機時間を短縮することが可能かを調査し、可能と判断された納品先については、出発時刻を遅らせることを行った。出発時刻については、原則として納品指定時刻の1時間前に到着するように設定した。対象となる納品先は約20か所である。

効果

改善実施前の納品1か所目の待機時間の平均は1時間40分であった。施策の実施により、平均の待機時間は3か月後には0時間41分と、59分短縮することができた。なお、荷下ろし順が後になることで、荷下ろし時間が遅くなり、その後の運行に支障が出ると思われる納品先については、出発時刻を遅らせることは行っていない。

	納品1か所目の待機時間
改善前(2018年12月～2019年2月3か月間)	1時間40分
改善後(2019年3月)	1時間01分(▲39分)
〃 (2019年4月)	1時間00分(▲40分)
〃 (2019年5月)	0時間41分(▲59分)

上記の結果、平均拘束時間は、3か月後に76分と、大幅な時間の短縮を図ることができた。

	平均拘束時間
改善前(2018年12月～2019年2月3か月間)	13時間21分
改善後(2019年3月)	12時間47分(▲34分)
〃 (2019年4月)	12時間44分(▲37分)
〃 (2019年5月)	12時間05分(▲76分)

改善のポイント

待機時間について、ドライバーの協力のもと、アンケートやヒアリングで実態を把握することで、時間短縮が可能となる納品先を選定することができた。

また、拘束時間が短縮されることで、残業賃金が削減されることについては、削減分の50%を従業員に還元することで、理解を得た。



KPIを設定する際は、以下の点に留意する必要があります

■良し悪しを評価できるようにすること

KPIは取り組みのプロセス、その結果のゴールとなる指標を評価するものです。プロセス、ゴールのKPIとも、改善が図れたのか否か、良し悪しが明らかとなるようにしておく必要があります。

■数値が継続的に取れるものであること

KPIはその推移を継続的に評価していくことが重要です。一過性の取り組みでは、一時的に良くなったとしても、時間の経過とともに状況が悪化する可能性があります。

そのため、必要となる数値を継続的に取得できるようにしておきます。

■数値が比較的容易に取れるものであること

継続的にKPIを評価するためには、容易に数値を取得できるようにすることがポイントです。社内の情報システムに蓄積しているデータや、定期的に収集できるデータを活用し、分析が容易にできる体制を構築しておくようにします。

■「ゴールのKPI」を達成するための「プロセスのKPI」を明確にすること

(※KPIの内容によっては、「ゴールのKPI」、「プロセスのKPI」を分けない場合もあります)

目標となるゴールのKPIを達成するためには、そこに至るプロセスも明確にしておく必要があります。プロセスについてもKPIを設定することで、具体的なアクション、実施内容の成果を評価することが可能になります。

■多すぎない数にすること(“重要なもの”に焦点を当てる)

KPIはさまざまな項目に設定することができます。しかし、あまり数を多くすると、データ収集や分析に手間が掛かり、また重要な項目がかえって見えづらくなることになりかねません。

自社にとって重要な項目、重点的に管理すべき課題を中心にKPIを設定するようにします。



トラック運送事業者におけるKPI導入の手引き

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
一般社団法人静岡県トラック協会

Shizuoka Trucking Association



静岡県トラック協会

トラック運送事業者のための KPI（重要業績評価指標）導入セミナー

※ KPI とは… Key Performance Indicator：重要業績評価指標

「収益性を向上させたい」、「運行効率を改善したい」、「時間管理を強化したい」などの経営課題に対し、具体的に何をしたらよいのか、どこに手をつければよいのかが明らかになっていなければ、実際に収益性や生産性の改善を図ることは容易ではありません。KPI(重要業績評価指標)とは、目標とする改善項目を設定し、そのプロセスやゴールを数値で評価できるようにする指標のことです。

KPIを導入することで、経営課題に向けて実施すべきことが明確になり、より具体的なアクションに結びつけることが可能となります。

このセミナーでは、静岡県トラック協会が平成28年度から平成30年度に実施した「KPI導入調査事業」の会員企業12社の事例を紹介しながら、実際にKPIを導入する際のポイントや導入の効果などをお伝えします。

また、セミナー終了後に希望者を対象に個別相談会を実施いたします。



★セミナーは下記日程により、同じ内容で2回実施しますので、都合に合わせてご参加ください

開催日	① 令和元年11月27日(水)		② 令和2年1月16日(木)	
内 容	13:30～14:45	セミナー	内 容	◆KPIとは ◆KPIによるマネジメントの考え方と手法 ◆取組み事例紹介と導入効果
	15:00～	個別相談会	(1社30分程度)	申込多数の場合は調整(抽選)します
会 場	静岡県トラック協会 本部(4階研修室) 静岡市駿河区池田126-4			
講 師	田村 隆一郎 氏 (田村経営コンサルティング事務所代表) ※当会が3カ年実施した「KPI導入調査事業」に係るコンサルタント			
備 考	●上記日程により、2回とも同じ内容で実施しますので、都合に合わせて受講してください ●個別相談については事前申込み(1社30分程度)としますが、申込件数によっては(時間の関係上)希望に添えない場合がありますことを申し添えます。			

セミナー参加受講申込書 申込先 静岡県トラック協会業務課 FAX 054-283-1917

参加希望日	☐ 令和元年11月27日(水) ☐ 令和2年 1月16日(木)	いずれかに☑点
事業者名	連絡先	TEL FAX
参加者名	役 職	
個別相談会希望	☐ 希望する → 希望される場合のみ☑点願います ※ただし、申込み多数の場合は調整(抽選等)させていただきます	

最近のトラック運送事業に関する取組等について

令和元年10月30日
中部運輸局 自動車交通部 貨物課

目 次

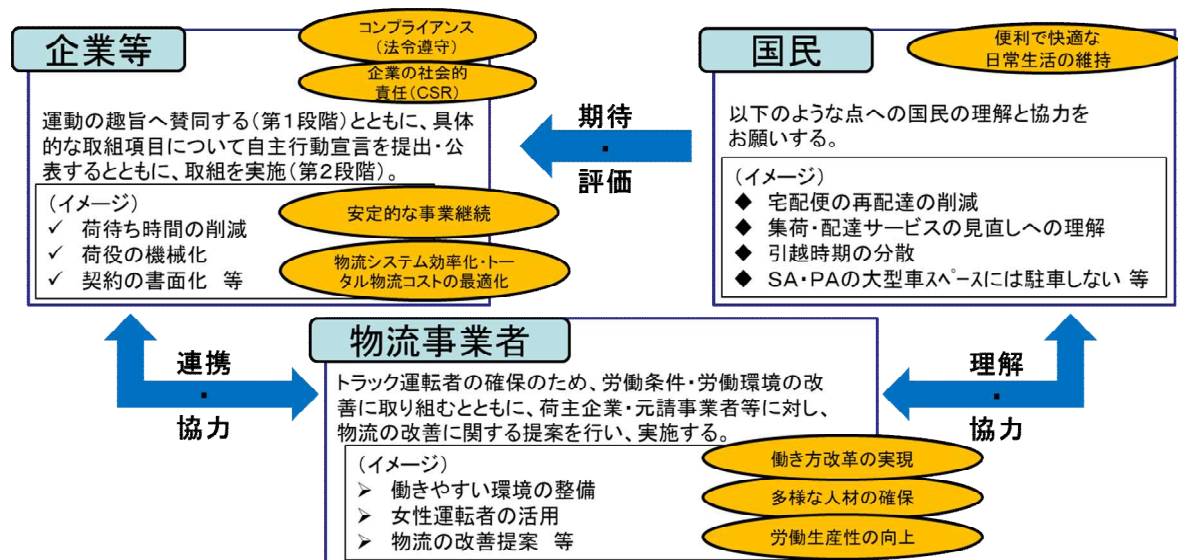
- 1. 最近のトラック運送事業に関する取組について・・・・・・・・・・ 1
- 2. 周知・要請事項について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1 3
- 3. 今後の協議会での取組について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1 7

1. 最近のトラック運送事業に関する取組について

「ホワイト物流」推進運動の概要

- 深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的とし、
 - ①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
 - ②女性や60代以上の運転者等も働きやすい、より「ホワイト」な労働環境の実現
 に取り組む「ホワイト物流」推進運動を関係者が連携して強力に推進。

推進運動のイメージ



「ホワイト物流」推進会議の構成員

「ホワイト物流」推進運動の推進体制として、有識者、荷主や物流事業者の関係団体、労働組合から構成される「ホワイト物流」推進会議を設置。

（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

推進運動の経緯

平成30年5月30日：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
政府行動計画の決定（「ホワイト物流」推進運動は重点施策）

12月14日：第1回「ホワイト」物流推進会議（推進方針を決定）

平成31年 3月：賛同企業の募集開始、上場会社等（6,300社）に参加要請文を送付

5月以降：全都道府県において各企業及び団体等を対象とした説明会を実施

この他、事業者団体等の会議において幅広く周知

ポータルサイトの開設（4月～）



- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知
- 自主行動宣言の受付、賛同企業の公表
- 今後、動画の掲載等、内容の充実を図る予定

政府広報（随時）



「徳光 & 木佐の知
りたいニッポン！」
(BS・TBS)
6月2日・9日
放送

- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知

説明会・講演会・セミナー（4月～）



アジア・シームレス物流
フォーラム2019東京
パネルディスカッション
「ホワイト物流」

- 全都道府県での説明会、日本商工会議所等の団体での説明会・講演会等を実施

※中部管内 5/14 愛知県 92名 6/7 福井県 44名 6/12 三重県 34名
6/26 岐阜県 49名 6/28 静岡県 48名 他
7/2 中日本ダンボール工業組合TFP(全要素生産性)向上委員会 25名
8/22 (一社)日本電機工業会名古屋支部物流委員会 12名

- 今後、全国10カ所で、事業者の取組事例を紹介するセミナーを開催予定 ※中部管内 10/16 名古屋 91名

自主行動宣言

- 平成31年3月末、上場会社等(約6,300社)に参加要請文を送付



- 4月以降、559の企業が自主行動宣言を提出

(内中部管内:65社)

URL <https://white-logistics-movement.jp/>

「ホワイト物流」推進運動

検索



開催趣旨

運転者としての就職を希望する求職者が就職先を選ぶ際や、荷主等が取引先を選ぶ際に参考にすることができるよう、長時間労働の是正などの働き方改革を重視した「ホワイト経営」への自動車運送事業者の取組状況を「見える化」するため、認証制度の創設等について検討する。

構成

【有識者】

野尻 俊明 流通経済大学 学長(座長)
 青山 佳世 フリーアナウンサー
 中嶋 美恵 (一社)女性バス運転手協会 代表理事
 瀧澤 学 社会保険労務士・行政書士
 圓山 博嗣 (公財)交通エコロジー・モビリティ財団
 交通環境対策部長

【事業者団体】

(公社)全日本トラック協会
 (公社)日本バス協会
 (一社)全国ハイヤー・タクシー連合会

【労働組合】

全日本交通運輸産業労働組合協議会(交運労協)
 全日本運輸産業労働組合連合会(運輸労連)
 全国交通運輸労働組合総連合(交通労連)
 日本私鉄労働組合総連合会(私鉄総連)
 全国自動車交通労働組合連合会(全自交労連)

【行政】

厚生労働省労働基準局
 国土交通省自動車局

認証制度のコンセプト(主なもの)

- ・トラック・バス・タクシーの「運転者」に特化した認証制度とする。
- ・認証項目は、労働条件や労働環境に関するものを中心とする。
- ・複数の段階を設ける。(1つ星、2つ星、3つ星)
- ・中立的な民間団体による運営とする。

スケジュール

平成30年度

- | | |
|-------|------------------------|
| 6月11日 | 第1回検討会(認証制度の基本的な考え方 等) |
| 9月19日 | 第2回検討会(認証項目・認証基準について) |
| 1月30日 | 第3回検討会(報告書案について 等) |

令和元年度

- | | |
|-------|--------------------------|
| 6月25日 | 報告書の公表、認証実施団体の公募開始 |
| 8月27日 | 認証実施団体として一般財団法人日本海事協会を選定 |
| 年度内 | 認証制度の募集開始 |

＜正式名称＞

「運転者職場環境良好度認証制度」
(愛称・認証マークは別途作成)

＜認証の有効期間＞

2年間

＜認証単位＞

事業者単位(都道府県単位も可)

＜認証の開始時期＞

令和元年度中の申請募集開始(目標)

＜認証項目＞

必須項目と加点項目より構成。約80項目。
認証項目は以下の6分類。

＜審査方法＞

書類審査及び対面審査

法令遵守等	労働時間・休日
心身の健康	安全・安心
多様な人材の確保・育成	自主性・先進性等

＜審査結果の公表＞

プレスリリースの上、認証実施団体のホームページに公表

＜認証基準＞

一つ星 (☆)	二つ星 (☆☆)	三つ星 (☆☆☆)
業界上位50% 水準以上	業界上位25% 水準以上	業界上位12% 水準以上

- ・必須項目の全てを満たすこと
 - ・加点項目の合計点数が基準点を満たすこと
- ※「二つ星」「三つ星」は、「一つ星」取得の翌年度から申請可

＜インセンティブ＞

- (例)・認証マークの車両、営業所等への掲示
- ・求人票への記載
 - ・ハローワークを通じた認証制度の周知
 - ・「ホワイト物流」推進運動を通じた認証トラック事業者の積極的活用の推進 等

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)

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、令和6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

【令和5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 【令和5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.・2.)令和元年11月1日 (3.)令和元年7月1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

改正貨物自動車運送事業法〈荷主関連部分〉

荷主の理解・協力を得て、トラックドライバーの働き方改革・法令遵守を進められるようにするための改正が行われました

トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しており、我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないようにするためには、ドライバーの長時間労働の是正等の働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにする必要があります。

そのためには、荷主や配送先の都合による長時間の荷待ち時間や、ドライバーが労働時間のルールを遵守できないような運送の依頼等を発生させないことが重要であり、荷主の理解と協力が不可欠です。

※「荷主」には着荷主や元請事業者も含まれます。

改正事項

令和元年7月1日から施行

① 荷主の配慮義務が新設されました

- 荷主は、トラック運送事業者が法令を遵守して事業を遂行できるよう、必要な配慮をしなければならないこととする責務規定が新設されました。

② 荷主への勧告制度が拡充されました

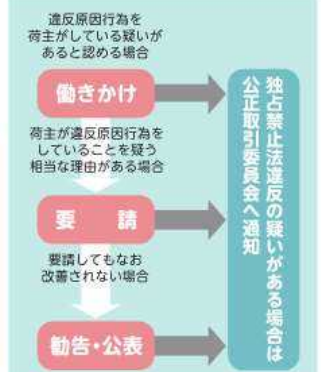
- 荷主勧告制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者が追加されました。
- 荷主に対して勧告を行った場合には、その旨を公表することが法律に明記されました。

③ 違反原因行為をしている疑いがある荷主に対して、国土交通大臣が働きかけ等を行います

(令和5年度末までの時限措置)

- 国土交通大臣は、「違反原因行為」※(トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為)をしている疑いのある荷主に対して、関係省庁と連携して、トラック運送事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求める「働きかけ」を行います。
- 荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足る相当な理由がある場合等には、「要請」や「勧告・公表」を行います。
- トラック運送事業者に対する荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合には、「公正取引委員会に通知」します。

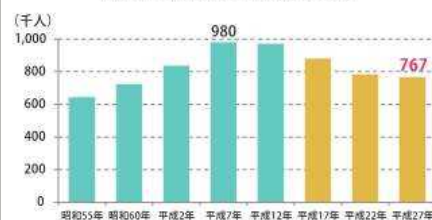
※違反原因行為の例



- トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しています。
- 我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、荷主側の理解と協力の下で、ドライバーの労働条件の改善等の働き方改革を進める必要があります。
- 荷主側でも、トラックドライバーの労働環境の現状や労働時間のルールをしっかりと把握し、トラック運送事業者がコンプライアンスを確保できるよう、必要な配慮をしなければなりません。

トラック運転者はピーク時より減少

道路貨物運送業における自動車運転従事者数の推移



(出典) 国勢調査を基に作成

トラック運転者は高齢化

道路貨物運送業と全産業の年齢階級別就業者数構成比比較



(出典) 労働力調査(平成30年12月)より作成

長時間の荷待ち・荷役作業が発生

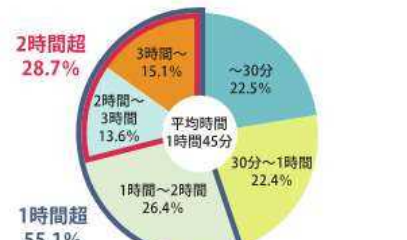
1運行あたりの平均拘束時間とその内訳



(出典) トラック輸送状況の実態調査(平成27年)

2時間を超える荷待ちが約3割

1運行あたりの荷待ち時間



(出典) トラック輸送状況の実態調査(平成27年)

トラック運送事業者はトラックドライバーに以下の労働時間のルールを守らせる必要があります、違反した場合は処分を受けることになります

● 労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

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



詳しくは厚生労働省のHP (<https://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/040330-10.html>) をご覧ください。

1. 欠格事由の対象となる「密接関係者」の範囲 【省令・通達】

改正法において、欠格事由として、
「『許可を受けようとする者と密接な関係を有する者』(親会社等)が5年以内に許可の取消を受けている場合」が追加。

→ 「密接関係者」の具体的要件を規定

- 【例】・「許可を受けようとする者の議決権の過半数を所有していること」
・「申請者の株主と株主の構成が類似していること」 等

2. 許可時の審査の拡充 【通達】

新規参入の許可時の審査事項を拡充

- 【例】・申請前の行政処分歴を確認する期間を、従来の倍程度に延長する。(例: 3ヶ月→6ヶ月等)
・資金計画に係る費用(人件費・燃料費・車両費等)を、より長期間を見込んで計上することを求める。

3. 事業計画の変更の際の審査の拡充 【省令・通達】

(1) 事業用自動車の数に係る事業計画の変更

(現行) 事業計画の変更は原則認可が必要である一方、「営業所に配置する車両数の変更」については、一律に事前届出。

→ 認可基準に適合しないこととなるおそれがある場合については、認可の対象とする。

- 【例】・最低車両台数(5両)未滿となる場合 ・一定規模以上の増車を行う場合
・法令遵守が十分でないおそれがあると認められる場合(密接関係者が5年以内に許可の取消しを受けている等)

(2) 法令遵守能力の審査事項の拡充

事業規模の拡大となる認可申請(営業所の新設等)について、法令遵守の状況に関する審査を強化することとする。

- 【例】・貨物自動車運送適正化事業実施機関による適正化事業の結果等を踏まえ、法令遵守が十分に行われていないと認められるものでないこと。
・一定期間、自らの責による重大事故を発生させていないこと。 等

貨物自動車運送事業法改正に伴う関係省令・通達の改正について

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の施行等に伴う

関係通達の改正案等について（概要）

1. 背景

「規制の適正化」、「事業者が遵守すべき事項の明確化」等を内容とする貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（平成 30 年法律第 96 号。以下「改正法」という。）の施行に伴い、及び改正法の趣旨を踏まえた法令遵守の徹底等を図るため、必要な通達の整備を行う。

2. 改正の概要

(1) 処分基準の見直し

改正法等を踏まえ、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成 21 年 9 月 29 日付け国自安第 73 号・国自貨第 77 号・国自整第 67 号。以下「処分基準通達」という。）」、「貨物自動車運送事業者に対し行政処分等を行うべき違反行為及び日車数等について（平成 21 年 9 月 29 日付け国自安第 75 号・国自貨第 79 号・国自整第 69 号。以下「日車表通達」という。）」について、以下のとおり所要の改正を行う。

① 改正法により新設又は改正された事項の違反行為に対する処分量定として、以下の違反行為・量定を位置付ける。

- ・各営業所に配置する事業用自動車の数に関する事業計画変更認可違反：10 日車
 - ※（現行）当該数に関する事業計画変更届出違反：警告
- ・自動車車庫の位置違反：10 日車
 - ※（現行）事業計画変更認可違反、かつ、車庫の位置違反：20 日車
- ・車庫の規模の確保違反：10 日車
 - ※（現行）事業計画変更認可違反、かつ、車庫の規模の確保違反：20 日車
- ・社会保険等の未納付：20 日車（新設）
- ・損害賠償の支払能力確保義務違反：20 日車（新設）

② 処分量定の 2 倍を上回らない範囲で加重することができる場合について、一定の輸送の安全確保義務違反のみを対象として規定しているところ、違反の内容が次のいずれかに該当する場合についても対象として明確化する等の改正を行う。

貨物自動車運送事業法改正に伴う関係省令・通達の改正について

- イ 違反行為若しくはこれを証する物を隠滅し、又は隠滅したと疑うに足りる場合の当該違反行為
- ロ 違反事実が社会的影響のあるものである場合 等
- ③ 処分量定を軽減することができるとき、一定の輸送の安全確保義務違反のみを対象として規定しているところ、違反行為を防止するために相当の注意及び監督が尽くされたことの証明があった場合についても対象として明確化する。
- ④ その他所要の改正
- (2) 悪質な法令違反に関する早期改善の徹底
輸送の安全の確保に係る一定の悪質な法令違反が常態化しているおそれがあると認められる事業者に対し、早期に改善を促す仕組みを構築するため、以下の内容等について新たに運用を定めるとともに、関係通達について所要の改正を行う。
 - ① 法令違反の是正に係る命令の発出
次のイ又はロに該当する場合には、通常の貨物自動車運送事業法（以下「法」という。）第 33 条の規定に基づく行政処分（事業停止・車両停止）に加え、法第 23 条の規定に基づく輸送の安全確保の命令を発出することとする。
 - イ 処分基準通達 5（1）①～⑤に該当する違反行為があった場合（運行管理者・整備管理者の不選任等）
 - ロ 地方貨物自動車運送適正化事業実施機関が実施する巡回指導及び当該巡回指導後に地方運輸局が行う監査の結果により、乗務時間等告示（平成 13 年国土交通省告示第 1365 号）、点呼実施義務及び健康診断受診義務のいずれにも違反が確認された場合
 - ② ①の命令違反に対する処分
①による命令の発出から一定期間後に実施する監査において、当該命令への違反が確認された場合は、法第 33 条に基づく許可の取消し処分を行うこととする。
 - ③ その他
①による輸送の安全確保の命令を「貨物自動車運送事業法に基づく輸送の安全確保命令の発動基準について（平成 16 年 6 月 30 日付け国自総第 120 号・国自貨第 29 号）」に位置付けるとともに、②による許可の取消し処分について処分基準通達に追加する等の所要の改正を行う。

(3) 法第 64 条の規定に基づく荷主催告制度における警告を行う事案の追加
「荷主催告事務の細部取扱い等について（平成 29 年 6 月 30 日付け国自貨第 38 号）」について、以下のとおり所要の改正を行う。

- ① 貨物自動車運送事業者の法令違反行為に対して荷主の関与があるものと認められた場合等に発出する警告書の発出基準に、過去 3 年以内に、支社等の別、法令違反行為の種別を問わず、5 回の協力要請を受けた場合についても対象として追加する。

3. 今後のスケジュール（予定）

通達発出：令和元年 10 月中旬～下旬
施 行：令和元年 11 月 1 日

2. 周知・要請事項について

これまでの取組

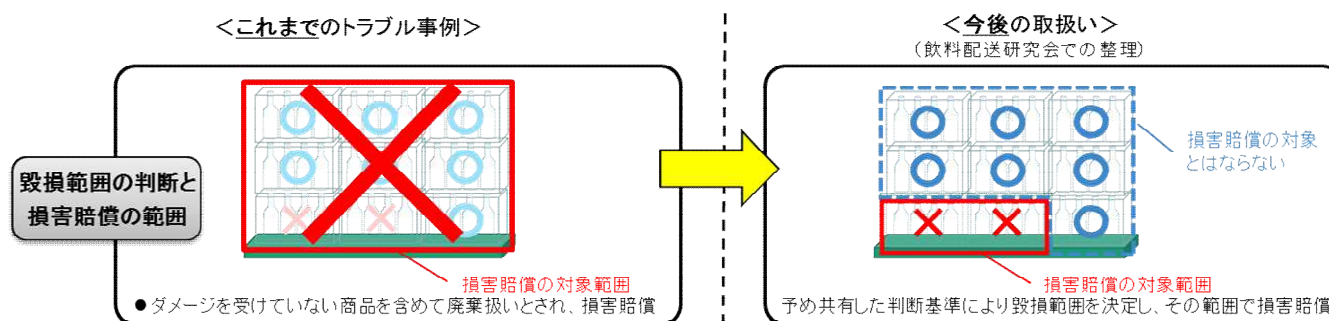
【課題・背景】

飲料配送中に荷崩れ等が発生し、貨物に毀損が生じた場合、毀損が生じていないものを含めて運送事業者が損害賠償を求められるなど、飲料配送に関わる関係者間でトラブル等が発生。

【取組概要】

- 飲料配送研究会における議論を踏まえ、「飲料配送研究会報告書」をとりまとめ（R1.7.26）。
- 国土交通省自動車局では、運送事業者が使用する「標準貨物自動車運送約款」における飲料配送に係る取扱いを明確にするための「適用細則」を定め、運送事業者等へ通知（同上）。

上記報告書及び適用細則において、例えば以下のように、貨物の毀損に係る損害賠償は当該毀損の範囲内で発生することが基本であること等を明確化。



※ このほか、飲料の包装資材の傷み具合が、包装資材の機能上等问题ない場合は出荷可といった判断基準の例を明確化。

今後の取組

- ✓ これまでも運送事業者向けの説明会等の場を活用して上記施策の周知等を実施。
- ✓ 今後、以下のような取組を進めることにより運送事業者・荷主双方に対する施策の浸透を図る。

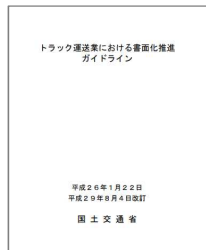
- ① 運送事業者や荷主等（※）により構成される協議会におけるフォローアップ（年2回）
 - ⇒ 本年9月に協議会を開催した上で、秋頃に書面化の浸透状況等に係る調査を実施。
 - ⇒ 来年1・2月頃に再度協議会を開催し、調査結果を踏まえ、更なる浸透を図る。
- ② 経産省、農水省、国税庁と連携し、荷主を集めた説明会等における周知
 - ⇒ 本年9月以降全国10ブロックで実施 → 発・着荷主双方に対して丁寧に説明
- ③ 経産省、農水省の各局長等の定期的な情報共有・意見交換会の開催

※ 協議会の構成（抄）

- ・ 全ト協副会長
- ・ 経団連産業政策本部長
- ・ 日商産業政策第二部長
- ・ 連合総合政策局長
- ・ 学識経験者
- ・ 経産省・農水省など関係局長

これまでの取組

「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」【H26.1策定】



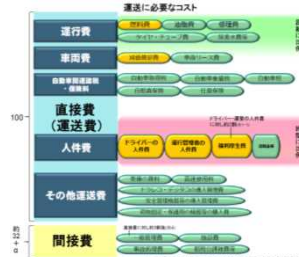
⇒ 契約の書面化を推進し、適正な運賃・料金収受を促進

「標準貨物自動車運送約款」の改正【H29.11施行】



⇒ 「待機時間料」等を料金として規定

「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン」【H30.12策定】



⇒ 運送に必要なコストを示し、運送事業者・荷主の共通理解を醸成

「貨物自動車輸送安全規則」の改正【H29.7, R1.6施行】



⇒ 荷待ち時間や附帯業務を「乗務記録」の記載対象に

「ホワイト物流」推進運動の展開【H30.12～】



⇒ 荷主、一般国民向けに輸送の効率化等と呼びかけ

- 真荷主に対して契約を書面化した者： **約80%**
- 改正後の標準約款に基づき運賃を設定した者： **約83%**
- 約款改正を踏まえ、真荷主との間で取引を見直した者： **約50%**
- 「ホワイト物流」に協力する旨の行動宣言をした荷主： **約550者**

今後の取組

- ✓ これまでも運送事業者向けの説明会等の場を活用して上記施策の周知等を実施。
- ✓ 今後、以下のような取組を進めることにより運送事業者・荷主双方に対する施策の浸透を図る。

- ① 運送事業者や荷主等（※）により構成される協議会におけるフォローアップ（年2回）
 - ⇒ **本年9月に協議会を開催**した上で、**秋頃に書面化の浸透状況等に係る調査**を実施。
 - ⇒ **来年1・2月頃に再度協議会を開催**し、調査結果を踏まえ、**更なる浸透**を図る。
- ② **経産省、農水省と連携し、荷主を集めた説明会等における周知**
 - ⇒ **本年9月以降全国10ブロックで実施**
- ③ **経産省、農水省の各局長等の定期的な情報共有・意見交換会**の開催

- ※ 協議会の構成（抄）
- ・ 全ト協副会長
 - ・ 経団連産業政策本部長
 - ・ 日商産業政策第二部長
 - ・ 連合総合政策局長
 - ・ 学識経験者
 - ・ 経産省・農水省など関係局長

～トラック運送業の取引の適正化について～

令和6年度からの時間外労働の罰則付き上限規制（年960時間）の適用開始に向け、取引環境の適正化の取り組みを進める必要があります。

その際には、国土交通省が進めています、トラック運送業の取引の適正化に係る各種施策をご活用ください。



「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」 【H29.8改訂】

⇒契約の書面化を推進し、適正な運賃・料金収受を促進

<http://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>



「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」 【H29.8改訂】

⇒荷主、トラック運送事業者の適正取引を推進

<http://www.mlit.go.jp/common/001197192.pdf>

トラック運送業における燃料サーチャージ
緊急ガイドライン

トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン 【H24.5改訂】

⇒トラック運送業における燃料サーチャージ制の導入を促進

<http://www.mlit.go.jp/common/000211177.pdf>



荷主勧告制度の運用の改善 【H29.7施行】

⇒迅速に荷主を特定し改善の協力を要請する仕組みを創設

<http://www.mlit.go.jp/common/001204970.pdf>



「標準貨物自動車運送約款」の改正 【H29.11施行】

⇒運賃と料金の区別の明確化、「待機時間料」の規定、附帯業務内容の明確化

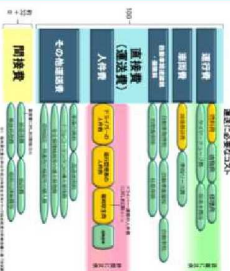
<http://www.mlit.go.jp/common/001236734.pdf>



運送委託者の方へのお知らせ

⇒下請法や独占禁止法に違反するおそれがある取引について周知

<http://www.mlit.go.jp/common/001170941.pdf>



「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン」 【H30.12策定】

⇒運送に必要なコストを示し、運送事業者・荷主の共通理解を醸成

<http://www.mlit.go.jp/common/001267339.pdf>



「貨物自動車輸送安全規則」の改正 【H29.7, R1.6施行】

⇒荷待ち時間や附帯業務を「乗務記録」の記載対象に

<http://www.mlit.go.jp/common/001292625.pdf>
<http://www.mlit.go.jp/common/001292626.pdf>



「ホコイト物流」 推進運動の展開 【H30.12～】

⇒荷主、一般国民向けに輸送の効率化等を呼びかけ

<https://white-logistics-movement.jp/>

飲料配送研究会報告書

「飲料配送研究会報告書」のとりまとめ、適用細則の策定【R1.7策定】

⇒飲料配送中に貨物が毀損した場合の取扱いの明確化

<http://www.mlit.go.jp/common/001300891.pdf>
<http://www.mlit.go.jp/common/001300895.pdf>

3. 今後の協議会での取組について

令和6年度からの時間外労働規制の適用に向け、今後、中央協議会及び地方協議会においてどのような論点を中心に議論して取組みを進めていくべきか。

想定される論点

- ① パイロット事業（28・29年度）、コンサルティング事業（30年度）、アドバンス事業（31年度）と毎年実証事業を行い、多くの事例が積み重ねられた。今後、これらの事業から得られた改善策を全国の荷主や運送事業者に対して効果的に展開・浸透させていくためには、どのような取組が必要か。
また、中小事業者や着荷主に対して中央協議会や地方協議会での取組を周知するためには、どのような方法が有効か。
（全国でのセミナー等の開催以外の効果的な周知方法の検討 等）
- ② これまでの実証事業のフォローアップが必要ではないか。また、どのような観点でフォローアップすべきか。
（過去の実証事業のうち、主要な事業の取組み後の状況等をヒアリング 等）
- ③ 地方協議会において、荷主との連携を強化するためにはどのような取組が必要か。
（荷主企業所管省庁や個別の荷主企業の地方協議会への参画 等）
- ④ 全国の荷主や運送事業者が自主的に課題改善に取り組むために、地方協議会はどのような役割を果たしていくべきか。
（地域ごとの課題や主要な品目に関する重点的な協議会運営の検討 等）
- ⑤ その他、中央協議会及び地方協議会でとりあげるべき議題はあるか。

第13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

【資料】

- 1 改正労働基準法等説明会の開催状況
- 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短縮に向けたセミナーの開催（厚生労働省委託事業）
- 3 改正貨物自動車運送事業法（荷主対策の深度化：令和元年7月1日施行）の周知

令和元年10月30日

静岡県労働局

改正労働基準法等説明会の開催状況

概 要

- 自動車運転業務は、時間外労働の上限規制の適用が令和6年3月31日まで猶予されている
- 適用猶予期間中の長時間労働削減に関する自主的な取組を推進するため、トラック協会、運輸支局と協力し、改正労基法等の内容を含む労働時間に関する法制度等の周知、理解の促進に向けた説明会を開催する

計 画

- 令和元年度からの5年間で、すべてのトラック運送事業者に周知を行うが、当初の3年間に集中的に実施
- 労働基準監督署ごとに実施（全国で最低320回、静岡県内7回）

開催状況

管轄署	会 場	日 付
三島署	東部分室（沼津市岡宮1277-6）	10月18日
島田署	中部分室（吉田町川尻901-1）	10月23日
富士署	富士分室（富士市中河原279-2）	10月24日
磐田署	中遠分室（袋井市土橋80-1）	10月29日
静岡署	静岡県トラック会館（静岡市駿河区池田126-4）	11月6日
沼津署	東部分室（沼津市岡宮1277-6）	11月12日
浜松署	西部分室（浜松市東区大島町620）	11月15日



荷主等への対策

● 荷主の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

☞ トラック運転者の長時間労働の抑制のため荷主とトラック運送事業者と連携して取り組んだ事例のまとめです

● 好事例動画

YouTube 和歌山の事例 8分39秒
山梨の事例 10分06秒

★ 詳しくは厚生労働省HPで！

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000148322_00014.html

42

荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナーの開催（厚生労働省委託事業）

概 要

- 「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」等の周知セミナーを全国で50回（47都道府県で各1回以上）開催

【静岡県】

日時 令和2年3月9日（月） 13時00分～16時00分

会場 静岡県トラック協会 大会議室（静岡市駿河区池田126-4）

改正貨物自動車運送事業法（荷主対策の深度化：令和元年7月1日施行）の周知

概 要

- 長時間の荷待ち、荷主との契約に定めがない荷役作業等により当初の運行計画が崩れたりすることなどが原因で長時間労働が生じており、荷待ち時間の削減等について発着荷主の理解と協力を得ることが重要
- 平成30年12月に貨物自動車運送事業法が改正され、「荷主対策の深度化」が令和元年7月1日から施行

- ・ 荷主のトラック運送事業者に対する配慮義務の新設
- ・ 荷主勧告制度の対象拡充、勧告後の公表（荷主勧告制度の強化）
- ・ 荷主による違反原因行為への対処に係る規定の新設（令和5年度末までの時限措置）

- 地方協議会と連携し、荷主が多く加盟していると考えられる団体、トラック運送事業者関係団体に文書で周知協力を依頼

提案1

- 周知の協力依頼文書は「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」名で発出してはどうか

提案2

- 発出先は以下の団体としてはどうか
荷主関係団体：静岡県経営者協会、静岡県商工会議所連合会、静岡県中小企業団体中央会、静岡県商工会連合会、静岡県労働基準協会連合会、建設業労働災害防止協会静岡県支部
トラック運送事業者関係団体：陸上貨物運送事業労働災害防止協会静岡県支部

荷主と運送事業者のための トラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー

トラック運転者の長時間労働が問題になっています。トラック運転者の労働時間短縮は、荷主と運送事業者の双方が、歩み寄り、そして協力しあって取り組む必要があります。

いま、考えてみませんか？
物流を支えるトラック運転者のこと。

セミナープログラム（予定）

※セミナーは全都道府県で開催します。

PART 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説明

株式会社 富士通総研 コンサルタント

PART 2

「ホワイト物流」推進運動について

国土交通省 地方運輸局（運輸支局）

PART 3

改正労働基準法のポイントについて

厚生労働省 都道府県労働局（労働基準監督署）

お申し込みの流れ

お申込み期限：各開催日の1週間前まで

FAXでの申し込み 》 下記FAX申込書の各項目をご記入のうえ、FAX番号03-5401-8419に送信

インターネットでの申し込み 》 厚生労働省「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」の「セミナー申し込み画面」から、申し込みができます。
<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/#seminar>



お申込みに際しての留意事項

・反社会的勢力に該当すると認められた場合は、お申込みを受付することができません。・申し込み多数の場合は、ご参加人数の調整をお願いする事があります。

FAX 申込書

以下ご記入頂き、切り取らずそのままFAX送信ください

「個人情報の取扱いについて」に同意のうえ、下記の通り申し込みます。 「個人情報の取扱い」は、 申込日 月 日
裏面をご確認願います。

参加希望セミナー（裏面を確認のうえ、○印を記載してください）

複数のセミナーを申し込まれる場合は、会場/開催日ごとに、FAXにてお申込みください

愛知 (2020.2.20)	静岡 (2020.3.9)	岐阜 (2019.11.18)	三重 (2020.2.10)	福井 (2019.10.17)
貴社名		業 種	運送事業者 ・ 荷主 ・ その他	
受講者		代表者メールアドレス		
代表者氏名		代表者電話番号		
代表者含む 貴社合計ご参加人数		人		

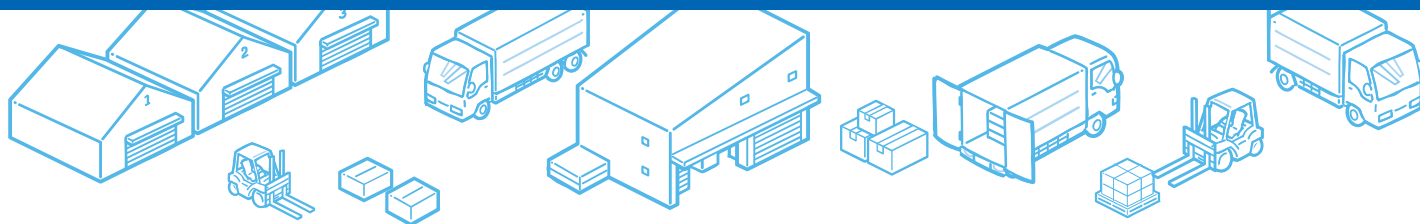
FAX

03-5401-8419

セミナー当日、本用紙をご持参ください

開催

荷主と運送事業者のための トラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー



セミナー会場

● 開始5分前までにはお越しください ● 公共交通機関のご利用をご検討ください

愛知

2020年2月20日(木)
13時00分～16時00分

会場名 ウィンクあいち 1202号室
住所 愛知県名古屋市中村区名駅
4丁目4-38
アクセス ・JR名古屋駅桜通口からミッド
ランドスクエア方面 徒歩5分
・ユニモール地下街 5番出口から
徒歩2分
・JR新幹線口から 徒歩9分

静岡

2020年3月9日(月)
13時00分～16時00分

会場名 静岡県トラック協会
大会議室
住所 静岡県静岡市駿河区池田
126-4
アクセス ・JR東静岡駅より徒歩10分

岐阜

2019年11月18日(月)
13時00分～16時00分

会場名 ワークプラザ岐阜 大ホール
住所 岐阜県岐阜市鶴舞町2-6-7
アクセス ・名鉄岐阜駅より1.6Km
・名鉄各務原線 田神駅下車、
徒歩10分
【バス】・岐阜バス「梅林公園前」
下車、徒歩5分

三重

2020年2月10日(月)
13時00分～16時00分

会場名 津センターパレス ホール
住所 三重県津市大門7番15号
アクセス 【バス】・近鉄・JR 津駅よりバスで
約10分(三重会館前下車すぐ)
・近鉄 津新町駅よりバスで約8分
(三重会館前下車すぐ)
・津なぎさまち(津新港)よりバス
で約5分(三重会館前下車すぐ)
【車】伊勢自動車道 津ICより車で
約5分

福井

2019年10月17日(木)
13時00分～16時00分

会場名 福井県産業会館 本館展示場
住所 福井県福井市下六条町103番地
アクセス 【バス】・JR福井駅西口5番乗
り場「60羽水高校線」県産業
会館・厚生病院(約15分)下車
・JR福井駅東口バスターミナ
ル「フレンドリーバス」生活学
習館(約15分)下車徒歩3分

会場の地図は、おもて面に記載のポータルサイトをご覧ください。※12時30分から開場します。

個人情報の取扱いについて

ご提供いただきました個人情報は弊社の「個人情報保護ポリシー」に則り、厳格に管理させていただきます。

つきましては、以下に掲げる項目をご確認の上、ご同意いただき、ご記入下さいますようお願い申し上げます。

●本申込書により取得する個人情報は、荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナーの運営管理に利用させて頂くものとし、他の目的には一切使用いたしません。

●本申込書により取得する個人情報は、第三者へ提供することはありません。

●本申込書より取得する個人情報を委託することはありません。

●任意項目にご記入いただかない場合の不利益はありません。

●送信元FAX番号を記録することがあります。

●ご記入いただいた個人情報に関して、開示のご請求や利用目的の通知・開示・訂正・追加・削除・利用の停止・提供の停止に該当する場合には、個人情報ご相談窓口までお知らせください。

【個人情報ご相談窓口】

株式会社富士通総研 コンサルティング本部 ビジネスサイエンスグループ

セミナー事業担当 沖原 電話：(03)5401-8394 e-mail:fri-truck-seminar@dl.jp.fujitsu.com

【個人情報管理元責任者】

株式会社富士通総研 コンサルティング本部 ビジネスサイエンスグループ 沖原：(03)5401-8394

お問合せ窓口

厚生労働省委託事業者

株式会社 富士通総研

担当名：沖原・亀廻井(かめのい)・小田・田村

電話：03-5401-8394

メール：fri-truck-seminar@dl.jp.fujitsu.com

令和元年 月 日

荷主関係団体 各位

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

トラック運送事業者のコンプライアンスの確保に向けたご理解とご協力
へのお願い（改正貨物自動車運送事業法の荷主関連部分関係）

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、トラック運送事業では、ドライバー不足が深刻化している状況にあります。我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないようにするためには、ドライバーの長時間労働の是正等の働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにする必要があります。

そのためには、荷主や配送先の都合による長時間の荷待ち時間を発生させないことや、ドライバーが労働時間のルールを遵守できないような運送の依頼を発生させないことなどが重要であり、荷主のご理解とご協力が必要不可欠です。

こうした状況を踏まえ、昨年12月に「貨物自動車運送事業法」の改正が行われ、荷主関連部分として以下の制度改正が行われており、これらについては本年7月1日から施行されています。この改正は、物流機能の維持とトラック運送事業者の働き方改革・コンプライアンス確保のために重要な内容となっています。

つきましては、より多くの荷主の皆様へ周知したく、制度改正の解説リーフレットを送付しますので、地域の荷主企業の皆様とつながりのある貴団体におかれましては、貴団体広報誌への掲載、開催行事での配布等、傘下会員への積極的な周知にご配慮をいただければ誠に幸いに存じます。

【改正事項（荷主関連部分）】

- 荷主の配慮義務の新設（荷主のトラック運送事業者に対する配慮義務の新設）
荷主への勧告制度の拡充（対象の拡充、勧告後の公表の明記）
違反原因行為をしている疑いがある荷主に対する国土交通大臣による働きかけ等
- ・ 国土交通大臣は、違反原因行為（トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為）をしている疑いのある荷主に対して、関係省庁と連携して、トラック運送事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求める「働きかけ」を行います。
 - ・ 荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由がある場合等には、「要請」や「勧告・公表」を行います。
 - ・ 独占禁止法の不公正な取引方法に該当すると疑うに足りる事実を把握した場合には、公正取引委員会へ通知します。

< 問合せ先 >

- 静岡運輸支局（リーフレットや制度改正）：054-261-1191
- 静岡労働局労働基準部監督課（労働基準法令）：054-254-6352
- 一般社団法人静岡県トラック協会：054-283-1910

令和元年 月 日

トラック運送事業者関係団体 各位

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

トラック運送事業者のコンプライアンスの確保に向けたご理解とご協力
へのお願い（改正貨物自動車運送事業法の荷主関連部分関係）

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、トラック運送事業では、ドライバー不足が深刻化している状況にあります。我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないようにするためには、ドライバーの長時間労働の是正等の働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにする必要があります。

そのためには、荷主や配送先の都合による長時間の荷待ち時間を発生させないことや、ドライバーが労働時間のルールを遵守できないような運送の依頼を発生させないことなどが重要であり、荷主の理解と協力が必要不可欠です。

こうした状況を踏まえ、昨年12月に「貨物自動車運送事業法」の改正が行われ、荷主関連部分として以下の制度改正が行われており、これらについては本年7月1日から施行されています。この改正は、物流機能の維持とトラック運送事業者の働き方改革・コンプライアンス確保のために重要な内容となっています。

つきましては、制度改正の解説リーフレットを送付しますので、地域の運送事業者の皆様とつながりのある貴団体におかれましては、貴団体広報誌への掲載、開催行事での配布等、傘下会員への積極的な周知にご配慮をいただければ誠に幸いに存じます。

【改正事項（荷主関連部分）】

荷主の配慮義務の新設（荷主のトラック運送事業者に対する配慮義務の新設）

荷主への勧告制度の拡充（対象の拡充、勧告後の公表の明記）

違反原因行為をしている疑いがある荷主に対する国土交通大臣による働きかけ等

- ・ 国土交通大臣は、違反原因行為（トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為）をしている疑いのある荷主に対して、関係省庁と連携して、トラック運送事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求める「働きかけ」を行います。
- ・ 荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由がある場合等には、「要請」や「勧告・公表」を行います。
- ・ 独占禁止法の不公正な取引方法に該当すると疑うに足りる事実を把握した場合には、公正取引委員会へ通知します。

< 問合せ先 >

- 静岡運輸支局（リーフレットや制度改正）：054-261-1191
- 静岡労働局労働基準部監督課（労働基準法令）：054-254-6352
- 一般社団法人静岡県トラック協会：054-283-1910

改正貨物自動車運送事業法〈荷主関連部分〉

荷主の理解・協力を得て、トラックドライバーの働き方改革・法令遵守を進められるようにするための改正が行われました

トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しており、我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないようにするためには、ドライバーの長時間労働の是正等の働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにする必要があります。

そのためには、荷主や配送先の都合による長時間の荷待ち時間や、ドライバーが労働時間のルールを遵守できないような運送の依頼等を発生させないことが重要であり、**荷主の理解と協力が必要不可欠**です。

※「荷主」には着荷主や元請事業者も含まれます。

改正事項

令和元年7月1日から施行

①荷主の配慮義務が新設されました

- 荷主は、トラック運送事業者が法令を遵守して事業を遂行できるよう、必要な配慮をしなければならないこととする責務規定が新設されました。

②荷主への勧告制度が拡充されました

- 荷主勧告制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者が追加されました。
- 荷主に対して勧告を行った場合には、その旨を公表することが法律に明記されました。

③違反原因行為をしている疑いがある荷主に対して、国土交通大臣が働きかけ等を行います

(令和5年度末までの時限措置)

- 国土交通大臣は、「違反原因行為」※(トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為)をしている疑いのある荷主に対して、関係省庁と連携して、トラック運送事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求める「働きかけ」を行います。
- 荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足る相当な理由がある場合等には、「要請」や「勧告・公表」を行います。
- トラック運送事業者に対する荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合には、「公正取引委員会に通知」します。

※違反原因行為の例



荷主の都合による長時間の荷待ち時間が恒常的に発生
⇒過労運転防止義務違反を招くおそれ



適切な運行では間に合わない到着時間の指定
⇒最高速度違反を招くおそれ



積み込み直前に貨物量を増やすよう指示
⇒過積載運行を招くおそれ

違反原因行為を荷主がしている疑いがあると認める場合

働きかけ

荷主が違反原因行為をしていることを疑う相当な理由がある場合

要請

要請してもなお改善されない場合

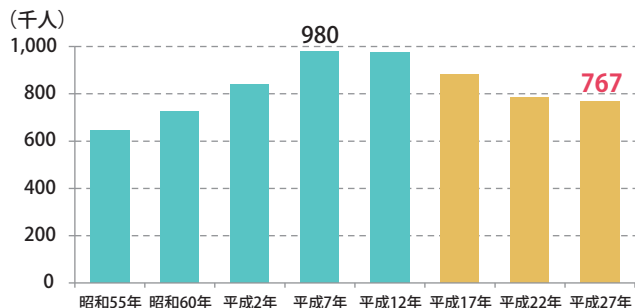
勧告・公表

独占禁止法違反の疑いがある場合は公正取引委員会へ通知

- トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しています。
- 我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、荷主側の理解と協力の下で、ドライバーの労働条件の改善等の働き方改革を進める必要があります。
- 荷主側でも、トラックドライバーの労働環境の現状や労働時間のルールをしっかりと把握し、トラック運送事業者がコンプライアンスを確保できるよう、必要な配慮をしなければなりません。

トラック運転者はピーク時より**減少**

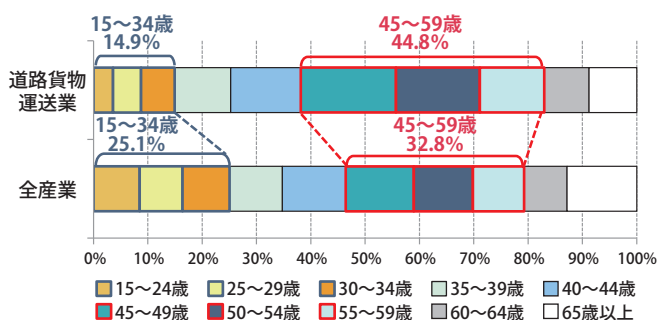
道路貨物運送業における
自動車運転従事者数の推移



(出典) 国勢調査を基に作成

トラック運転者は**高齢化**

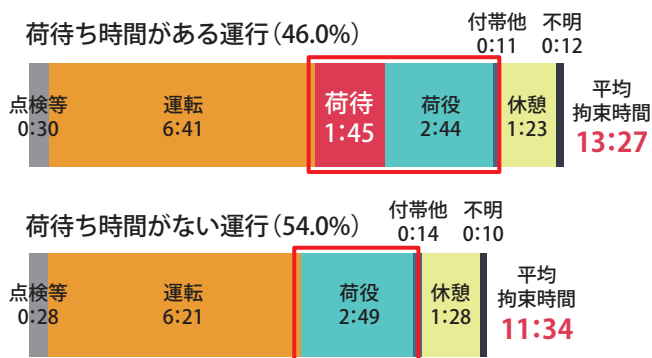
道路貨物運送業と全産業の
年齢階級別就業者数構成比比較



(出典) 労働力調査(平成30年12月)より作成

長時間の荷待ち・荷役作業が発生

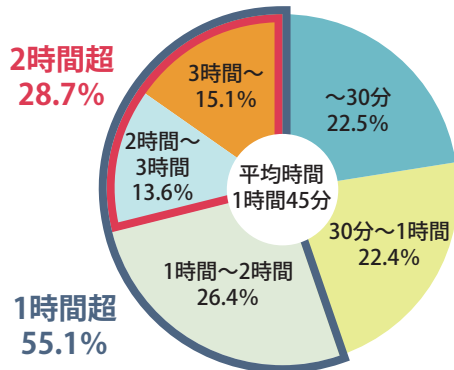
1運行あたりの平均拘束時間とその内訳



(出典) トラック輸送状況の実態調査(平成27年)

2時間を超える荷待ちが**約3割**

1運行あたりの荷待ち時間



(出典) トラック輸送状況の実態調査(平成27年)

トラック運送事業者はトラックドライバーに以下の**労働時間のルール**を守らせる必要があります、**違反した場合は処分**を受けることになります

● 労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

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

詳しくは厚生労働省のHP (<https://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/040330-10.html>) をご覧ください。

