

第 15 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 3 年 2 月 17 日（水）15:00～

場 所：W e b による開催

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議 題

- (1) 協議会の経過と今後の開催計画について
- (2) 令和 2 年度紙・パルプ輸送に関するアンケート調査報告及び実証事業について
- (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

3. その他

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（資料提供）

4. 閉 会

【資料一覧】

議事次第、構成員・出席者名簿

- 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）
- 資料 2 「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」
における実証事業
- 資料 3 令和 2 年度 K P I 導入事業の報告
- 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 静岡労働局資料

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		欠席
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		欠席
株式会社七栄	代表取締役	伊倉 昭次		
三笠運輸株式会社	代表取締役	松浦 明		
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	谷 直樹		欠席
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		

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	
47	KPI導入セミナー	11月27日	○KPIの概要、導入事例、活用ポイントを田村先生から説明	静岡県トラック協会、会員事業者(9社11名)、田村経営コンサルティング

48	KPI導入セミナー	1月16日	○KPIの概要、導入事例、活用ポイントを田村先生から説明	静岡県トラック協会、会員事業者(20社22名)、田村経営コンサルティング
49	紙・パルプ輸送に関する労働時間実態調査ヒアリング	1月20日	○アンケート調査の実施について事業者向けヒアリングの実施	実運送事業者、富士地区貨物運送協同組合 静岡県トラック協会、静岡運輸支局、コンサルティング事業者
50	紙・パルプ輸送に関する労働時間等実態調査アンケート	2～3月	○アンケート調査の実施および集計	実運送事業者、富士地区貨物運送協同組合 静岡県トラック協会、静岡運輸支局、コンサルティング事業者
51	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(中止)	3月9日	1. 取引環境と労働時間の改善に向けたガイドラインについて 2. 「ホワイト物流」推進運動について 3. 改正労働基準法のポイントについて	(株)富士通総研、静岡県労働局、静岡運輸支局
52	第14回協議会 (書面会議)	3月	1. 令和2年度富士地区における紙・パルプ輸送に関する実証実験について 2. 令和2年度KPI(重要業績評価指標)診断の募集について	

【令和2年度】

53	令和2年度KPI診断 事業者決定	11月	○応募事業者のうち2社を選定	静岡県トラック協会、コンサルティング事業者
54	紙・パルプ輸送に関 する実証実験	2～3月	○荷主・運送事業者との調整、実証事業の実施等	静岡運輸支局、静岡県トラック協会、コンサルティング事業者

資料1-②

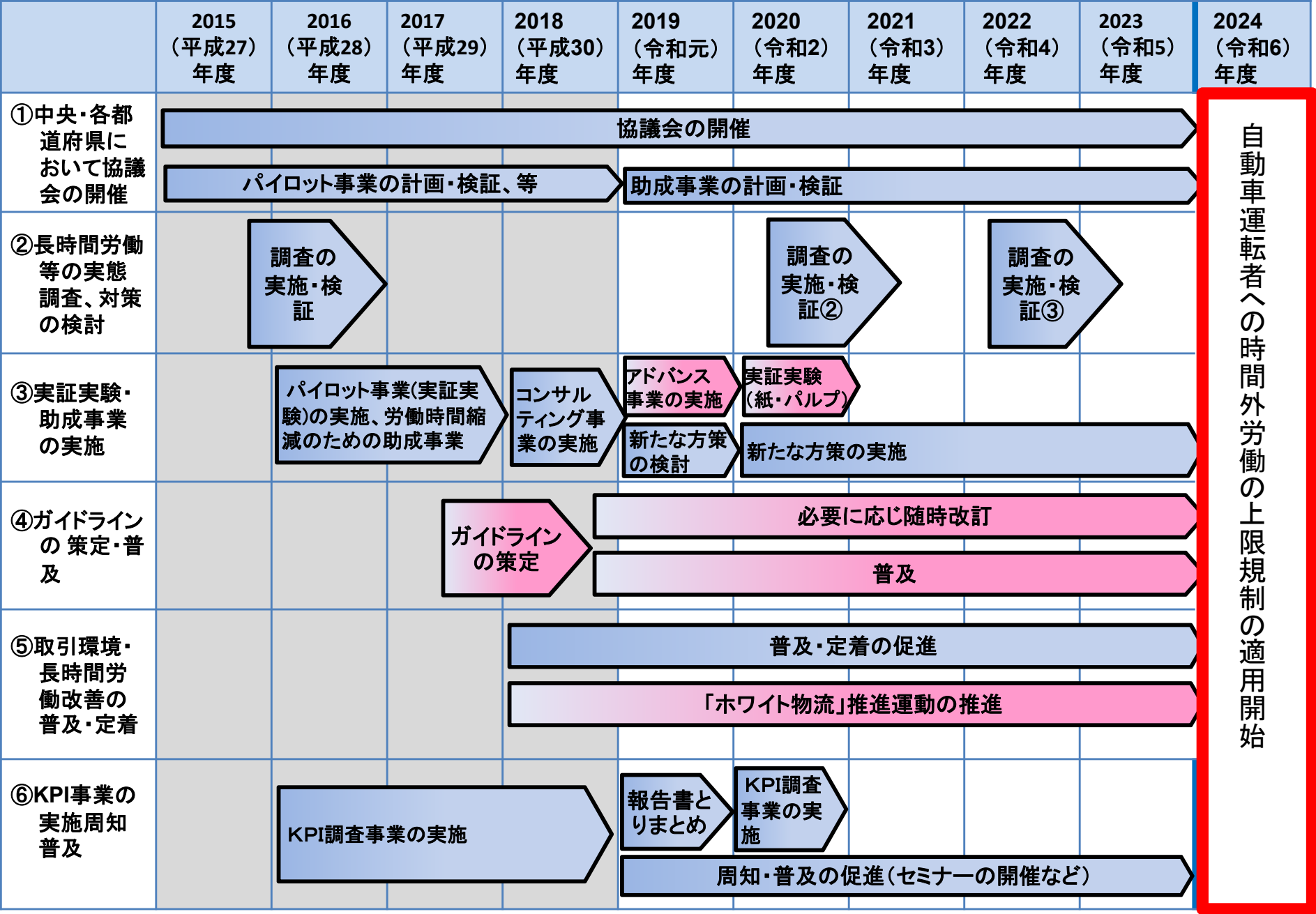
	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
令和元年度								第13回 地方協議会			第14回地方 協議会(書面)	
	「アドバンス事業(紙・パルプ輸送分野における課題の検証)」 「ホワイト物流実現国民運動の推進」											
							第11回中央協議会開催				第12回中央協議会(延期)	
	ガイドラインの普及											
令和2年度											第15回 地方協議会	
	「紙・パルプ輸送分野における実証実験」 「ホワイト物流実現国民運動の推進」											
							第12回中央協議会開催					
	過去の実証事業(パイロット事業、コンサルティング事業)のフォローアップ 荷主等との連携強化											
令和3年度	第16回 地方協議会						第17回 地方協議会				第18回 地方協議会	
	「紙・パルプ輸送分野における実証実験報告」 「ホワイト物流実現国民運動の推進」等											
	過去の実証事業(パイロット事業、コンサルティング事業)のフォローアップ 荷主等との連携強化											

令和3年3月

令和3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16回協議会	第17回協議会	第18回協議会
時期	令和3年4月	令和3年9月	令和4年2月
議題	1. 協議会の経過報告 2. 令和2年度紙・パルプ輸送に関する実証実験 結果の報告について 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	令和3年度中央協議会の協議内容により、 議題を決定する予定	令和3年度中央協議会の協議内容により、 議題を決定する予定

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



自動車運転者への時間外労働の上限規制の適用開始

※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



「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」における実証事業 資 料

令和3年2月17日
株式会社日通総合研究所

1. 実証事業の目的



課題・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、その背景として、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。
- 働き方改革関連法では、一般則の施行期日の5年後となる令和6年4月より、年960時間の上限規制を適用。
- 国土交通省においては、厚生労働省とともに「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び全国47都道府県に設置。トラック運転者の労働時間に関する実態調査や、労働時間の短縮に向けた実証実験（パイロット事業）、適正な運賃・料金収受に向けた新たなルールの策定等の実施。
- 「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」（以下「ガイドライン」という。）を策定（平成30年）。荷待ち時間の長い「紙・パルプ」については、平成30年に輸送分野毎に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を設置され、懇談会での検討を受けて令和2年には「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」が策定されている。

目的

貨物自動車運送事業における生産性向上及び長時間労働の改善を図るため、商習慣や物流面での課題等について、荷待ち時間が特に長い輸送分野として紙・パルプ（家庭紙、洋紙・板紙）輸送における課題の改善策を検証するための実証実験や、実体面の把握・分析の深度化のための調査を実施する。

⇒貨物自動車運送事業者への周知、貨物自動車運送事業者の生産性向上等を促進する



2. 実証事業の概要

1) 事業実施にあたっての前提事項

- 対象集団を中心として構成する話し合いの場（後述の「検討会」）を設置し、問題点の把握や改善方法等について検討する。
- 検討会には弊社メンバーも出席し、会議の司会進行を行うとともに、関係者間の意見交換等を促すことにより課題の抽出や選定、改善へ向けた取り組みを具体化する。
- 実証実験に当たっては、貨物自動車運送事業における生産性向上及び長時間労働の改善につながるよう、適切なサポートを実施する。

2) 対象輸送分野

- 令和元年度に(一社)静岡県トラック協会にて実施した「静岡県地方協議会における紙・パルプ輸送に関する労働時間等実態調査」【本調査は弊社が受託、実施】をもとに、富士地区の「紙・パルプ輸送」を対象として実施する。**
- 実証実験は、「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」の事務局において選定された対象集団に対して実施するものとする。
- 具体的な実施件数としては各対象輸送分野から1件とする。

3) 実証実験の実施

- 対象輸送である「紙・パルプ輸送」の課題及びその改善策を検証するための実証実験を実施し、その成果をモデル事例として創出することを目指す。

3. 実証事業の手順と内容



1月上旬～
実態調査準備

1月中旬～
実態調査・分析

2月～
実証実験の実施

3月～
実証実験評価

検討会

【第1回検討会】

- 活動の背景・目的、全体スケジュールの確認
- 実態調査に向けた準備の依頼
 - ・チェックリストの配布
 - ・運行データの準備依頼
- 現場実態の共有

検討会は、3回程度の開催。
(必要に応じて開催の増減あり)

【第2回検討会】

- 改善メニューの提示
 - ・現場実態と問題点の確認
 - ・改善メニューの提示
 - ・意見交換 等

【第3回検討会】

- 改善結果のまとめ
 - ・報告書案の提示
 - ・今後の意見交換 等

調査実施内容

■チェックリストによる自己診断の実施

チェック
リスト
配布

チェック
リスト
回答

■現場実態の一時把握

- ・現状の対象集団で意見交換を行い、現場実態を整理、合意の形成
- ・対象輸送の現場での課題について共有
- ・実証実験実施に向けた方向性の検討

■チェックリストの分析

- ・拘束時間、休憩期間、運転時間
- ・荷待ち及び荷役・附帯作業
- ・長時間労働時間に該当する問題と要因
- ・商慣行や取引環境による阻害要因
- ・長時間労働改善に向けた改善要望 等

長時間労働の要因の整理
改善メニューの検討

現地調査

- 現場の詳細把握
 - ・実態の聞き取り
 - ・運転日報等による情報収集
 - ・改善方法に関する意見交換 等

「紙・パルプ輸送」
の品目別特性を整理

実証実験 実施

現地調査

- ・立会による状況把握
- ・成果の確認・分析
- ・成果要因、または想定成果が生じなかった場合の要因 等

改善メニューの決定

- 改善結果の把握
 - ・運転日報による情報収集
 - ・効果の把握・検証 (KPIの設定)

改善結果のとりまとめ
今後の課題や対応策の検討

- 継続的な改善の取り組み
 - ・PDCAサイクルを
念頭に推進

「紙・パルプ輸送」の
品目別の特性を踏まえ
たモデル事例を創出

実証実験前

実証実験中または実証実験後

4. チェックリストによる自己診断の実施



○チェックリストの目的

- ・対象集団におけるトラック運転者の労働時間の実態、荷主等からの受注の現状、労働時間短縮の隘路等を把握する。

○調査の方法

- ・参画する各事業場に対し、事前調査のためにチェックリストを配付、自己診断を実施。
- ・長時間労働の原因や抑制の阻害要因等について整理・分析したうえで、実証実験の実施手法等について検討。

【チェックリストの主な内容】

i) 拘束時間・休息期間・運転時間

- ・1日の拘束時間、1か月の拘束時間
- ・休息期間
- ・運転時間（2日平均での1日当たりの運転時間、2週間平均での1週間当たりの運転時間）、連続運転時間
- ・改善基準告示を遵守しているかどうかについて

ii) 荷待ち、荷役・附帯作業

- ・荷待ち及び荷役・附帯作業の頻度や時間
- ・これらが長くなっている原因について

iii) 改善を希望する事項

- ・トラック運転者の労働時間に関して、改善を希望する事項について

iv) 見込まれる改善事項

- ・発注方法の改善によりトラック運転者の労働時間が改善されると思われる事項

v) その他改善の阻害要因

- ・商慣行や取引環境による阻害要因となっていると思われる事項等

5. 現地調査の概要案



- ・ 実証実験前には、対象輸送の現場の実態の詳細把握が必要な場合は、関係者（発荷主、元請け運送事業者、実運送事業者、着荷主当）に対する現地調査（聞き取りや現地視察等）を実施する。
- ・ 実証実験中（または実証実験後）には、実証実験現場の立会、成果の確認・分析、今後の課題等を把握する。

実証実験前

ア) 実証実験前の対象現場の現状把握

- ・ 輸送の内容、発注のタイミング、配車のタイミング
- ・ 現場での作業状況、荷役作業の状況（手荷役かパレット荷役か）
- ・ 現在の運賃料金の仕組み（手待ち料、荷役料などの負担状況等）
- ・ 手待ち時間の発生の有無、手待ち時間が発生している場合の要因、改善の余地や改善へのアイデア
- ・ 手荷役の場合の理由、改善の余地や改善へのアイデア 等

イ) 時間管理や作業管理の程度、手法、内容の把握確認と改善等のアドバイス

※実証実験の対象の「物流現場の見える化」を図る。

- ・ 現在の時間管理、作業管理の手法やレベルの把握確認
- ・ 時間管理や作業管理が十分でない場合に、時間管理・作業管理の重要性へのアドバイス
- ・ 把握した実態と分析結果の基づいた長時間労働の抑制のための指導・助言
- ・ 導入が望まれる手法や内容へのアドバイス 等

ウ) 当該輸送現場での課題の共有

- ・ 改善基準告示が遵守されているかどうかを最重要ポイント
- ・ 1日の拘束時間16時間超はもとより、同13時間超の場合でも13時間以内とすることが必要との認識を現場で共有する。
- ・ 実証実験の実施に向け、それぞれの立場でどのような改善を図れば実現するかを、各現場の方々及び弊社のアイデア等をもとに具体的な改善手法について指導、提案する。

実証実験中または実証実験後

ア) 実証実験の状況把握

- ・ 実証実験の内容の確認、立会による状況把握
- ・ 実証実験による成果の確認・分析
- ・ 実証実験での成果要因、または想定成果が生じなかった場合の要因 等

イ) 今後の本格実施に向け必要な取り組み等の協議・検討

- ・ 現在の時間管理の手法やレベルの把握確認
- ・ 時間管理が十分でない場合に、時間管理の重要性へのアドバイス
- ・ 導入が望まれる手法や内容へのアドバイス 等

「物流現場の見える化」に向けた 時間管理・作業管理の手法

- ・ 弊社が提供している「ドライバー労働時間管理ツール（システム名称「どらたん」）及び「倉庫作業分析ツール（システム名称「ろじたん」）の活用も想定する。
- ※「どらたん」および「ろじたん」のシステム概要のイメージは、[別紙](#)を参照。

6. 実証実験の実施案①



実証実験の対象現場に対し、現地調査（ヒアリング調査等）を実施し、実証実験全体を通じた効果・検証（課題の改善状況、実験成功または失敗の要因分析、今後の検討課題等）のとりまとめを行う。

【実証実験の実施】

○実証実験の目的

- ・ 検討会及び現地調査により把握、検討された内容に基づき、実証実験を提案、実施する。
- ・ 前述のように、本事業の実施に当たっては「荷主企業の理解と協力」が極めて重要。
したがって実証実験の内容については、
 - 参加する貨物自動車運送事業者と荷主の双方がメリットを享受可能な内容を検討、実施する。
 - 実証実験を実施する中で、不都合や修正すべき事項が発生した場合は、弊社と対象集団が協議の上、実施内容の変更を行うこととする。

○実証実験における調整・管理

- ・ 実証実験の実施に際しては現地管理等を行うほか、実証実験が期間内に滞りなく実施できるよう、関係者間の調整及び工程管理を行う。

○実証実験の費用

- ・ 実証実験の実施において、固定資産以外で必要となる費用については、実施内容に応じて負担する。

【実証実験による効果の検証と更なる課題等の検討】

○運用継続の推進

- ・ 本事業で実施する実証実験終了後も参加各企業が継続的に改善に取り組むことを可能ならしめるため、事業実施に当たっては**PDCAサイクルを念頭**に進めるものとする。

○実証実験による効果検証

- ・ 実証実験による効果の把握・検証に当たっては、検討内容に応じて**重要業績評価指標（KPI：Key Performance Indicators）を設定**するなどして、その効果や達成状況について定量的に把握する。

○更なる課題等の検討

- ・ これらを踏まえ、第3回検討会では検証結果を踏まえたさらなる継続的な取組を検討、提言するものとするとともに、他の事業者の参考に供することを念頭に課題や解決策の一般化を念頭にとりまとめを行う。

6. 実証実験の実施案②



【トラック輸送の労働生産性等に関連する KPI の代表例】

分野	KPI	定義(代表例)	備考
コスト・生産性	実車率	実車率(%) ＝実車キロ÷走行キロ×100	車両のムダな空車走行を減らすために、稼働状況を計測する指標。
	実働率	実働率(%) ＝実働日数÷営業日数×100	車両の非稼働を減らすために、稼働状況を計測する指標。
	積載率	積載率(%) ＝積載数量÷積載可能数量×100 (重量、容積、容積換算量)	車両の積載効率を改善するための指標。 ルート別、顧客別等に把握し、車格の見直し、配車・ルート見直し、物流条件の見直し等に活用される。
	平均積載率	平均積載率(%) ＝輸送トンキロ÷能力トンキロ×100 ＝積載率×実車率×100	走行ルートの途中で積み卸しを行う際の積載率。
	運行効率	運行効率(%) ＝実働率×積載率×実車率×100 ＝実働率×平均積載率×100	運行効率指標は、どれか1つだけが高くても全体の効率が良いとは限らない。このため、実働率、実車率、積載率の各指標を乗じた指標(＝運行効率)によって車両の効率性を総合的に判断する。
	日次収支	日次収支 ＝1日当たりの収益－1日当たりのコスト (1台当たり)	車両1台毎に、日次の収支を算出し、配車・ルートの改善等に活用する。
配物流条件	出荷元待機時間	出荷元待機時間 ＝出荷元における待機時間の平均	出荷元で指定時間に到着したにも関わらず待機が発生する場合、その改善のために待機の発生状況を計測するもの。
	納品先待機時間	納品先待機時間 ＝納品先における待機時間の平均	納品先で指定時間に到着したにも関わらず待機が発生する場合、その改善のために待機の発生状況を計測するもの。

資料：「物流事業者における KPI 導入の手引き」（国土交通省）をもとに作成

7. 対象輸送分野における課題等①（これまでの経験値から）



紙・パルプ (洋紙・板紙)

- ・ 早朝指定が多く、荷受側で荷卸しのための順番待ちによる手待ち時間が生じている。
- ・ 段ボールについては製品そのものでの差別化が難しいため、物流部分（輸送頻度、附帯作業、時間指定等）による差別化が未だに競争条件となっており、ドライバーの長時間労働、待ち時間の長時間化につながっており、ドライバーの作業負担も大きい。
- ・ 着荷主側の都合により荷卸し時間が遅延したり、納入中止となる場合がある。
- ・ 発荷主側の生産完了が遅れ、荷積みまでの荷待ち時間が発生する場合がある。
- ・ 荷主側の施設にあわせて荷姿が決められているため、積載効率が悪い。
- ・ ドライバーが荷積み時、荷卸し後に附帯作業を実施しているケースがある。
- ・ 製紙産業では週、月、季節ごとに荷受側の需要量に変動があり、貨物自動車運送事業者はその多寡に対応する必要があるため業務の平準化が困難であり、繁忙期の作業負荷が大きくなる。
- ・ 注文確定から納品期限までの期間が短いため、効率的な配車が行えない。
- ・ 着荷主からきめ細やかな多頻度少量配送が求められている。
- ・ パレット化が進んでおらず、手荷役による作業負担が大きい。

7. 対象輸送分野における課題等②（昨年度調査結果から）



- アンケート調査結果からは、静岡県下にて紙・パルプ輸送を行っている事業所の半数以上（42社中24社、57.1%）で**ドライバーの長時間労働が発生**しており、長時間労働が発生している場所は、**着荷主で最も多かった**。また、発生している長時間労働の程度は、発荷主、着荷主ともに「**13～16時間**」が最多であった。
- 長時間労働の発生原因としては、発・着荷主とも荷待ち時間、荷役時間などが主体**となっている。富士地区においては、**帰り荷として古紙を輸送する事業者が多く、同じような運行パターンとなっていることから、着荷主にて古紙を降ろすのに数時間の荷待ち時間の発生が指摘されている**。
- 長時間労働の原因に対する対策への協力要請は、運送事業者から発荷主や元請け運送事業者には、比較的要請しやすい一方で、**着荷主への協力要請は難しいとする事業者が多い**。発荷主としては、製品を顧客に届けて業務が完了するため、ドライバーの長時間労働の改善に対し、積極的に関与する発荷主が比較的多いと考えられる。着荷主は、発荷主からみると取引先であり、その取引先へは協力要請がしにくいこと、現状の物流条件等で未だに輸送できていることから、着荷主の理解度が高くないものと考えられる。
- また、ヒアリング調査結果からは、**運送事業者の荷主はメーカー物流（物流子会社）となるため、運送事業者からは真の荷主に直接コンタクトできず、要望を伝えることが難しい**との意見も聞かれた。**従って、将来の安定した輸送の供給のためには、発荷主、元請け運送事業者、着荷主、および真の発荷主が一堂に会し、ドライバーの長時間労働の実態を理解して、ともに改善に向けた取り組みを行っていく足掛かりとなるような、協議の場の設置が望まれる**。
- 紙・パルプ輸送業界における長時間労働の改善には、発荷主だけでなく着荷主の協力が不可欠であり、具体的には以下のような協力を求める声が多く聞かれた。
 - 発注の平準化、運転以外の作業部分の分離、発荷主からの入出荷情報等の事前提供、高速道路の利用**など。
 - また、アンケートの自由回答やヒアリングからは、**発注オーダーの締め切り時間の前倒しを発荷主に要請したい**との意見も複数挙がった。
- 荷主の積極的な協力を仰ぐためには、現状の取引関係から、運送事業者からは要望を出しづらかったり、聞いてもらえなかったりする実態がみられるため、**行政やトラック協会等から発・着荷主に対し、長時間労働の実態や改善基準告示、将来の物流危機等を繰り返し説明することで、特に着荷主の意識を高める**、また、**待機時間が長く改善が見られない荷主に対しては、強力な働きかけや指導を行うなどの取り組みも望まれる**。

7. 対象輸送分野における課題等③（昨年度調査結果から）



ドライバーの長時間労働に関する課題と改善方策

- ✓ 富士市の製紙会社における古紙の荷降ろしに非常に時間が掛かっている。
⇒ **着時間指定の緩和、予約受付システムの導入、荷主側の施設面の改善** 等
- ✓ オーダーの受付締め切り時間が遅い
※特に段ボールの製造では製品の品質での差別化がしにくく、オーダーの発注締め切りの柔軟さや、物流の取引条件での差別化が図られていると考えられる。
⇒ **オーダーの受付締め切り時間の前倒し、入出荷情報等の事前提供**
- ✓ 複数荷主からの依頼があり、小口多種輸送が多く、手配の標準化等は難しい。
⇒ **集荷先や配送先の集約、共同配送**
- ✓ 荷捌き場所がない納品先（製紙メーカー）もある。⇒ **荷主側の施設面の改善**
✓ 車が集中する時間帯は、現在のバースやリフトの数では対応しきれない。⇒ **荷主側の施設面の改善**
- ✓ 荷主側で改善意識が低いところが少なくなく、協力的でないケースも。⇒ **荷主（特に着荷主）の意識向上**
✓ 運送事業者の立場から荷主（特に着荷主）には何も言えない。⇒ **話し合いの場の設置**



ガイドラインの一層の周知徹底により発・着荷主と運送事業者の協力関係の構築が重要

8. 取組事例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 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編」から

1 車両集中の分散化

1-1 荷卸し時間の事前指定

現状

- ・荷積み・荷卸し時間が同じ時間帯に重なり、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中している。

課題

- ・受付時間順により荷積み・荷卸しの順番が決定されるケースでは、荷待ち車両が恒常的に発生している。
- ・集中する車両の台数次第では、長時間の荷待ち時間が発生するケースがある。

解決 方策

- ・車両の荷待ちが問題となっている施設を運営する側の荷主が、荷積み・荷卸し場所の状況（バース数）や施設の特性（取扱品目等）を踏まえて、車両を分散化するための手法を導入する。
- ・車両分散化の手法を検討する際には、取引の相手方となる荷主、トラック運送事業者等の意見を確認する。

取組のポイント

発着荷主、
トラック
運送事業者等
と協議

- ・荷主は一方的に時間指定するのではなく、取引の相手方となる荷主やトラック運送事業者の運行計画や意向を踏まえ、時間指定枠の希望について確認した。

随時運用を
見直し

- ・発着荷主は、定期的にトラック運送事業者、倉庫事業者等に対して改善点等に関するヒアリングを実施し、運用の見直しを行った。
- ・荷待ち場所が変わるだけで、ドライバーの労働時間が減少しないケースがあることから、運送委託者は定期的にドライバーの労働時間の実態を聞き取り等により確認した。

指定時間を
遅延した場合
の対応

- ・指定時間に遅延した場合、最後の時間帯に回されるケースがあるが、ドライバーの安全運行に悪影響が想定されるため、バースに空きがあれば随時バース接車を許可するなど柔軟に対応できるルール設定が望ましい。

取組事例

Before（改善取組前）

- 1カ所しかない納品場所に複数のトラックが集中し常に荷待ち時間が発生。

経緯

- ・受付時間順により着荷主の構内には荷待ち車両が駐車し、構内スペースの活用にも問題があったことから、着荷主は時間指定導入による荷待ち時間の削減を目指した。

After（改善取組後）

- 着荷主がトラック集中時間帯について、荷卸し時間を指定することで、混雑時の荷待ち時間が解消。

着荷主のメリット

- ・時間指定の導入により、トラック運送事業者との事前調整、時間指定など、事務的な調整時間が増加したことや、翌日の指定時間をファックスで送信するため、約1時間の事務時間を要しているが、バース回転率の向上、リフトマンの稼働率向上など庫内作業の効率化等のメリットがあった。

Before

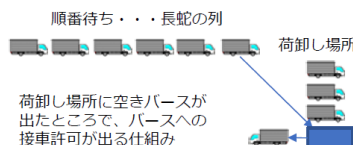
効果
荷待ち平均時間：37分/台
事務時間：0分

After

荷待ち平均時間：15分/台
事務時間：+60分×1名

Before 受付時間順

- ・荷降しの受付が先着順
- ・荷卸しバースに空きが出れば、荷待ち車両に接車許可
- ・荷待ち車両は、受付時間が早い順からバース接車許可が出される



- ・着荷主側での検品作業、倉庫格納作業に遅延が生じれば、荷待ち時間は一層増加する

After 荷卸し時間 事前指定

- 発着荷主から、あらかじめ納品数量、荷姿、荷卸し方法、業者名等の情報の報告を求め、倉庫内作業の効率性を考慮し、納品希望時間を踏まえ、荷卸し作業の時間帯を着荷主が指定
- 発着荷主の固定枠として時間指定することもある

	荷卸し場①	荷卸し場②	荷卸し場③
6:30			
7:00			
7:30			
8:00			
8:30			
9:00			
9:30			
10:00			
10:30			
11:00			

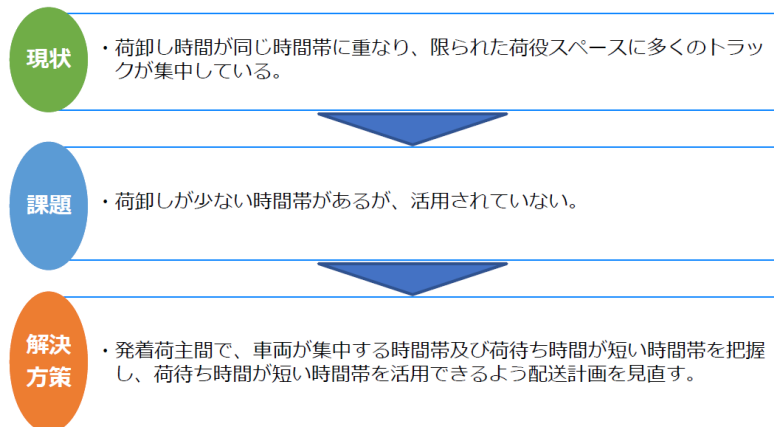
8. 取組事例②

「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編」から

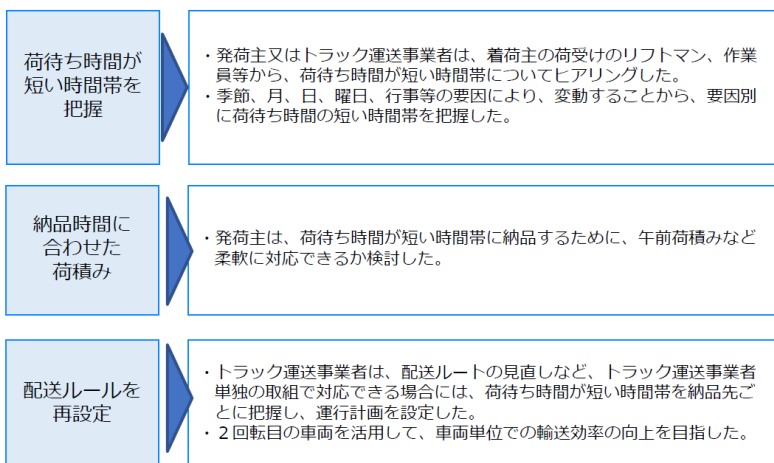


1 車両集中の分散化

1-2 混雑時を避けた配送



取組のポイント



取組事例

Before (改善取組前)

○出荷の荷積み時間帯は、午後から夕方にかけての時間帯のため、宵積み後、翌朝8時以降に納品していた。



経緯

・ドライバーがリフトマンにヒアリングし、最も荷待ち時間が短い時間帯が13時台であることが確認されたことから、当該時間帯に納品できるよう荷積み時間を調整した。

After (改善取組後)

○発荷主が荷積み時間を前日夕方から当日10時に変更したことで、トラック運送事業者は従来発生していなかった2回転目の車両を仕立て、荷待ち時間が最も短い13時の時間帯の納品へ変更した。

着荷主のメリット

・混雑時を避けた時間帯に納品されることで、リフトマン、荷受け作業員の作業平準化につながり、ミスが少ない作業体制が確立された。

Before

効果
荷待ち時間：60分
平均積載率：80%(1回転)



After

荷待ち時間：0分（▲60分）
平均積載率：97%(2回転)
便数：▲1便/週

Before (改善取組前)



After (改善取組後)



8. 取組事例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の改善に向けたガイドライン 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編」から



1 車両集中の分散化

1-3 車両集中の分散化の各種手法

車両分散化の手法例

荷卸し時間の事前予約

- トラック運送事業者等が電話、FAX、インターネット等で荷卸し時間を事前予約する方法。
- 自動倉庫が導入されているなど、倉庫運用実態に整合性が確保されている場合、トラック予約受付システムがより有効に機能。

◆成功事例のポイント

- ・着荷主の荷受け作業、保管スペース等の倉庫の運用実態を考慮して、納品される製品ごとに予約時間を決定した。

◆失敗事例の原因

- ・荷受け順序、保管スペース、作業員の配置状況を考慮した運用を検討しないままに、トラック予約受付システムを導入し現場が混乱。（**効率的な運用ができなかった**）
- ・車両台数、受入れ貨物量、パース数等を踏まえ、トラック予約受付システムの設計をすべきところ、十分な検討をしないままに導入し、結果的に全く機能しなかった。

参考：「トラック予約受付システム」のご案内

- ・トラック予約受付システムの導入の参考に、全日本トラック協会とりまとめた資料
http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/hatakakata/track_reservation_acceptance_system.pdf



荷卸し時間の事前指定

- 着荷主が事前に荷卸し時間を指定する方法。
- 特に、製造ラインへの資材供給順、倉庫格納順、作業順序が決まっている製品の納入等に有効。

◆成功事例のポイント

- ・効果を確認の上、トラック運送事業者とも定期的に意見交換、要望の確認を実施し、時間枠を定期的に見直し。

◆失敗事例の原因

- ・発荷主側での生産計画の遅延が頻繁に発生するため、荷積み作業の遅延が発生し、指定時間が守れなかった。
- ・着荷主側からの一方的な時間指定により、トラック運送事業者が効率的な運行計画を立案できず、機能しなくなった。

専用荷卸し時間枠の設定

- 発着荷主、トラック運送事業者が事前協議し、特定時間帯を当該トラック運送事業者専用の荷卸し時間として指定する方法。
- 多頻度で（毎営業日）、車単位でパレット荷卸しができる場合に有効。

◆成功事例のポイント

- ・パレット納品、共同輸送など荷役作業の効率化に取組む発荷主に対するインセンティブとして設定した。

◆失敗事例の原因

- ・発荷主、トラック運送事業者への説明と周知が不十分であったため、多くのドライバーからクレームがあり、それに対して倉庫作業員が対応しきれなかったことから運用を取り止めた。
- ・繁忙時期には荷捌きスペースに仮置き貨物が溢れ、荷卸し作業が開始できず、時間枠内に作業ができなかった。

荷待ち時間情報の提供

- 着荷主の倉庫内作業の特性から受付時間制を変更できない場合、着荷主から月別・曜日別、時間帯別の荷待ち時間情報（予測情報）を提供し、長時間の荷待ち時間を避けて運行計画を立案するよう、着荷主側から促すことで車両の分散化を図る方法。

◆成功事例のポイント

- ・多頻度で納品する地場のトラック運送事業者は荷卸し回数が多く、配送ルート柔軟に組替えることができるため、荷待ち時間が最も短い時間帯に荷卸しするよう運行計画を変更した。

◆失敗事例の原因

- ・日別、時間帯別の荷待ち時間情報が十分に周知されていない場合（備車先、小口の発荷主等）は、荷待ち時間情報を把握しておらず、車両が集中する時間帯に入構するため、荷待ち時間発生の原因となった。

荷卸し時間帯の拡大

- 荷卸し時間帯を現状よりも拡大する方法。例えば、午前8時から11時までの荷卸し時間帯を午前5時から12時までの時間帯に時間帯を拡大することで車両の分散化がなされ、荷待ち時間が削減される。
- 例えば、22時前後から到着する長距離輸送の車両が多い倉庫棟では、荷卸し開始時間を早朝時間帯に拡大することが荷待ち時間の削減に有効。

◆成功事例のポイント

- ・パースを開ける時間帯が長くなることで、倉庫の作業員は出荷作業、荷受け作業いずれにも対応する必要が生じることから、社内研修やマニュアルの整備を行った上で、出荷作業員が荷受け作業を兼務することで、作業効率を向上させた。

◆失敗事例の原因

- ・出荷作業と入荷作業とで作業員を明確に区分したため、作業が少ない時間帯には作業員の余剰が発生するなど、作業員を効率的に運用できなかった。

8. 取組事例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 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編」から



3 円滑な出荷・荷受け態勢の整備

3-1 発荷主からの配送情報の提供

現状

- ・発荷主から着荷主に対する配送情報の提供がなく、車両が到着する予定時間が共有されていない。

課題

- ・着荷主において、どの出荷元の貨物が、いつ到着するかわからず、事前に荷卸しの態勢を整えられないことがトラックの荷待ち時間につながっている。

解決
方策

- ・発荷主から着荷主に対して、配送情報（台数、積載内容、到着予定時間）を事前に連絡し、優先的に荷卸し作業をしてもらうなど、荷待ち時間が削減できるよう荷受け態勢を整備する。

取組のポイント

荷受ルールを
設定

- ・事前情報を提供した場合の、到着後におけるドライバーの附帯作業内容（数量検品作業、ラベル貼付等）、優先的な荷卸し作業の可否、荷卸し場所、荷待ち場所、荷受けできない場合の対応方法などについて発着荷主間で事前にルール化して書面化した。

情報伝達時期
等をルール化

- ・配送情報（台数、積載内容、到着予定時間）の伝達時期をいつにするか（伝達するタイミングを出発のどのくらい前に設定するか等）について、発着荷主側での荷崩れ作業終了時間、荷積時間等を考慮して検討した。

遅延時の
対応ルール

- ・配送時間に遅延する場合の対応ルールをあらかじめ検討した。
- ・ルールを決めるにあたっては、荷卸し順を最後に回すなどのペナルティ設定がドライバーの心理に深刻な影響を与え、交通事故を誘発する要因となる懸念があることに留意した。
- ・時間遅延する場合、事前連絡があり、遅延理由が合理的な内容であれば、ペナルティを課さず、空きバースに速やかに誘導するルールとした。

取組事例

Before（改善取組前）

○発荷主は同日中に複数便により輸送してきたが、複数の製品アイテムがあるため、荷捌きスペースと格納場所の確保など、着荷主側での段取り作業が必要となり、当該作業を予め行うことができていなかったことから、荷待ち時間が長時間化する傾向にあった。

経緯

- ・到着予定時間等を連絡することで、荷受けを短時間で実施できるように着荷主側で段取り作業可能であることがわかった。

After（改善取組後）

○発荷主での配車確定後に着荷主に定型フォーマットで配送情報（台数、積載内容、到着予定時間）を連絡することにより、事前に荷受け準備ができるようになり、荷待ち時間の削減や再納入の解消につながった。

着荷主のメリット

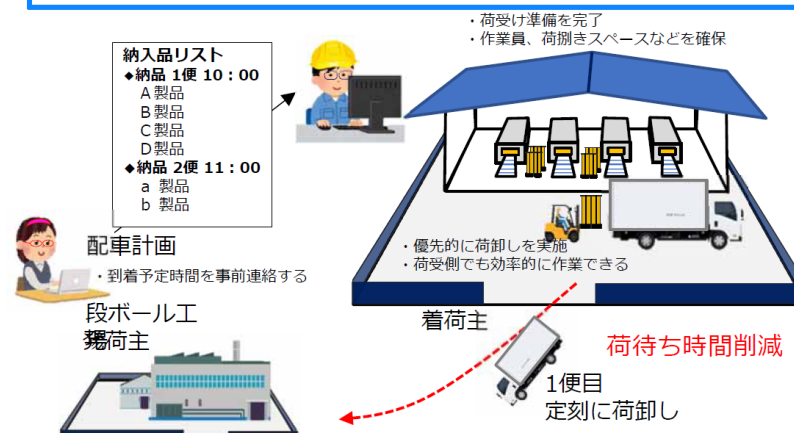
- ・着荷主の作業員は、荷受け準備をあらかじめ実施することができ、納品車両が到着後、速やかに荷卸しできるなど、効率的な構内作業が実現され、生産性向上にもつながった。

Before

効果
平均荷待ち時間：45分
荷役作業時間：30分

After

平均荷待ち時間：10分
荷役作業時間：15分



9. 取組事例⑤

「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 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編」から

6 リードタイムの見直し、厳格な運用

6-2 受発注締切時間の見直し（早期化）

現状

- ・ドライバー不足による車両不足が深刻な状況にあることから、現行の受発注締切時間では、物量が多い場合、発注量の100%納品ができないケースがある。

課題

- ・受注から納品までのリードタイムが短い場合、車両を手配するために十分な時間を確保できない。

解決 方策

- ・着荷主は、発荷主の配車状況と受発注締切時間の関係をヒアリングし、以下の取組を実施する。
 - ① 着荷主は、社内での発注情報の収集工程を見直す。
 - ② 発荷主は、トラック運送事業者に対して必要車両台数の確保が可能を確認する。
 - ③ 発荷主から着荷主への発注情報を受渡する手段は、システム化されることが望ましい。

取組のポイント

発着荷主の 受発注プロセス の共有化

- ・受発注締切時間を早期化する場合、着荷主における発注プロセス、発荷主における受注プロセスのフロー図を作成し、双方で共有した。

取組事項の 共有化と 連携した取組

- ・受発注締切時間の早期化に向けてボトルネックとなっている事項をリストアップしたうえで共有し、連携して取組を展開した。

トラック 運送事業者との 連携確保

- ・貨物量が多くなった場合に、必要台数を確保するための条件は何か、事前にトラック運送事業者から実態をヒアリングし、車両確保のための前提条件を整理し、発着荷主で共有化した。

フォローアップ

- ・受発注時間、受発注量、必要台数、受注量に対する輸送対応比率など、数値指標を設定したうえでデータ化し、効果検証を行えるようにした。

取組事例

Before（改善取組前）

○受注締切時間13時、荷積み15時以降、翌早朝納品とリードタイムは短く、発荷主は、貨物量が多い時期には、車両不足から必要な車両台数を確保ができないケースがあった。

経緯

- ・発着荷主の受発注プロセスを共有化し、具体的な問題点を特定し、双方で対応方策を立案した。

After（改善取組後）

○受発注時間を2時間早めることで、配車手配が確実にでき、貨物量が多くとも必要車両台数を確保することができた。

着荷主のメリット

- ・着荷主は、発注した製品を100%納品されるようになった。

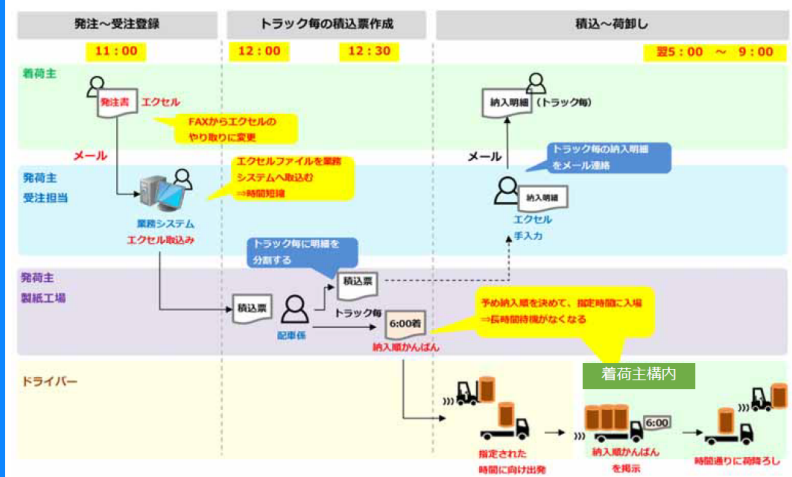
効果

Before

100%輸送できない回数：3回/月

After

100%輸送できない回数：0回/月



別紙 1 ガイドライン

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



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編



◆ 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）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



国土交通省



経済産業省



厚生労働省
Ministry of Health, Labour and Welfare

別紙 2 「物流現場の見える化」に向けた時間管理・作業管理ツール例

LINEを使った運行管理ツール

どらたん



いつものスマホとLINEでかんたん運行管理！



どらたんがでること



LINEで手軽に操作

LINEを操作する感覚で手軽に操作、簡単に
入力・送信ができます。



作業内容や場所、数量を記録

ボタンをタップするだけで、ドライバーの作業内容や場所、作業に伴う数量を記録できます。



運転日報の手書きが不要

運転日報は、入力したデータで自動作成するため、手書きが不要になります。



集配先別の手待ち時間がわかる

集配先別の手待ち時間、荷役時間、附帯作業時間などが把握できます。



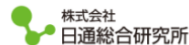
ドライバーの働き方を見直せる

収集した作業時間は、月単位で集計し、ドライバーの働き方の見直しに役立てることができます。



WEBで情報供給

ドライバーが入力した作業内容・場所は、事業所のWEBで即座に把握。
電話連絡が不要に。ドライバー別に運行状況の照会も可能です。



倉庫をまるごとデータ化・可視化する

倉庫作業分析ツール



～ロジスティクスを探究する～

ロジスティクスのあるべき姿へ向け
「探る(さぐる)」 & 「究める(きわめる)」



かんたん・スグに・低コストで
スマートフォンとWebの連携により
倉庫内作業の計測・分析を可能にする



倉庫作業分析ツール「ろじたん」とは？

スマホアプリ (Android) とWebの連携により、倉庫の作業時間を計測するツールです。作業スタッフが、作業中にスマホに表示されるボタンをタップするだけで、作業履歴を蓄積できます。取得データはWebによって一括管理が可能。さらに、ご提供する分析ツールを使って、簡単に集計グラフを出力することもできます。

管理しづかった倉庫内の作業時間をかんたんに把握することができ、生産性の算出やコスト管理にお役立ていただけます。



令和2年度 KPI導入事業の報告

令和3年2月17日(水)
田村経営コンサルティング事務所
田村隆一郎

<現在までの経緯>

- KPI導入セミナー
令和2年1月16日開催
※希望者に個別相談会実施
- KPI導入事業 事業者説明会
令和2年4月24日開催予定 →新型コロナウイルスの影響で中止
(対象事業者 4社選定予定)
- 対象事業者決定
令和2年10月
※事業者 2社選定
- KPI導入事業開始
令和2年11月より、2社に対し事業スタート

<取り組み概要>

A社 企業概要	- 大手鉄鋼商社の物流子会社。 - 車両台数はトレーラ(28t)27台、大型(15t)32台、小型17台。 - 本社(静岡)のほか、富山、千葉、新潟、福島、埼玉に営業所がある。 - 備車比率は約75%。																																																																								
経営上の課題とKPI	- 従来、特にKPIを活用した管理を行ってことがない。 - 課題として、①外販比率の拡大、②コスト削減による収益改善、③帰りの確保、④安全教育の徹底といったものがある。特に親会社依存から脱却し、外販比率を高めていくことが大きな課題となっている。 - 昨年度における親会社(鉄鋼商社)の輸配送業務の比率(売上比)は約94%となっている。(外販比率は約6%) 親会社工場 → 親会社業務 → 納入先 → 外販 → 建築現場 <設定したKPI> - ゴールのKPI…「外販比率」 - プロセスのKPI…「顧客への訪問件数」 - 外販のターゲットとなる顧客に対し、営業のアプローチを行うことで業務の受託につながる。																																																																								
現状の取り組み状況	- 外販比率の目標を20%とする。 - 当面、主力となる本社(静岡)と千葉、新潟の営業所でKPIの取り組みを進めている。 - 毎月、日別の行動計画を作成し、外販ターゲットなる顧客の訪問予定をスケジュール化している。 <table><tr><th colspan="2" rowspan="2"></th><th colspan="3">訪問件数</th><th rowspan="2">外販比率</th></tr><tr><th>計画</th><th>実績</th><th>達成率</th></tr><tr><td rowspan="4">令和2年10月</td><td>本社</td><td rowspan="4">データなし</td><td rowspan="4">データなし</td><td rowspan="4"></td><td rowspan="4">10.5%</td></tr><tr><td>千葉</td></tr><tr><td>新潟</td></tr><tr><td>計</td></tr><tr><td rowspan="4">令和2年11月</td><td>本社</td><td>9</td><td>5</td><td>56%</td><td rowspan="4">8.0%</td></tr><tr><td>千葉</td><td>データなし</td><td>データなし</td><td></td></tr><tr><td>新潟</td><td>24</td><td>9</td><td>38%</td></tr><tr><td>計</td><td>33</td><td>14</td><td>42%</td></tr><tr><td rowspan="4">令和2年12月</td><td>本社</td><td>7</td><td>8</td><td>114%</td><td rowspan="4">8.8%</td></tr><tr><td>千葉</td><td>12</td><td>12</td><td>100%</td></tr><tr><td>新潟</td><td>24</td><td>16</td><td>67%</td></tr><tr><td>計</td><td>43</td><td>36</td><td>84%</td></tr><tr><td rowspan="4">令和3年1月</td><td>本社</td><td>16</td><td>11</td><td>69%</td><td rowspan="4">(集計中)</td></tr><tr><td>千葉</td><td>データなし</td><td>データなし</td><td>(一時中断)</td></tr><tr><td>新潟</td><td>35</td><td>14</td><td>40%</td></tr><tr><td>計</td><td>51</td><td>25</td><td>49%</td></tr></table>			訪問件数			外販比率	計画	実績	達成率	令和2年10月	本社	データなし	データなし		10.5%	千葉	新潟	計	令和2年11月	本社	9	5	56%	8.0%	千葉	データなし	データなし		新潟	24	9	38%	計	33	14	42%	令和2年12月	本社	7	8	114%	8.8%	千葉	12	12	100%	新潟	24	16	67%	計	43	36	84%	令和3年1月	本社	16	11	69%	(集計中)	千葉	データなし	データなし	(一時中断)	新潟	35	14	40%	計	51	25	49%
				訪問件数				外販比率																																																																	
		計画	実績	達成率																																																																					
令和2年10月	本社	データなし	データなし		10.5%																																																																				
	千葉																																																																								
	新潟																																																																								
	計																																																																								
令和2年11月	本社	9	5	56%	8.0%																																																																				
	千葉	データなし	データなし																																																																						
	新潟	24	9	38%																																																																					
	計	33	14	42%																																																																					
令和2年12月	本社	7	8	114%	8.8%																																																																				
	千葉	12	12	100%																																																																					
	新潟	24	16	67%																																																																					
	計	43	36	84%																																																																					
令和3年1月	本社	16	11	69%	(集計中)																																																																				
	千葉	データなし	データなし	(一時中断)																																																																					
	新潟	35	14	40%																																																																					
	計	51	25	49%																																																																					

B社 企業概要	- 主に食品の輸配送を行っている。 - アイスクリーム、冷凍食品、日配品等の冷凍・冷蔵輸送を主力としている。 - 荷主は食品メーカー、スーパー等。 - 本社（静岡）のほか、埼玉に営業所がある。 - 車両台数は本社22台、埼玉5台。 - 本社のドライバーは約20名。 - 配送エリアは名古屋～静岡～埼玉。
経営上の課題とKPI	- 従来、KPIを活用した管理は行っておらず、今回を機にKPIマネジメントを進めていきたい。 - 特に、安全面、輸送品質に課題があり、車両事故、商品破損事故が続いている。 R1年度（H30年11月～R1年10月） 車両事故22件 商品事故39件 R2年度（R1年11月～R2年10月） 車両事故23件 商品事故41件 - 今回の重点的な取り組みとして、本社を対象として安全面（車両事故）の改善を図っていく。 - 車両事故に関しては、走行中の事故と構内での事故があるが、特に構内での事故が多い。 - 安全に対してはドライバーの意識の問題が大きい。いかに意識を高めさせるかが課題となっている。 ＜設定したKPI＞ ・ゴールのKPI…「車両事故件数」 ・プロセスのKPI…「面談実施率」、「安全宣言提出率」
現状の取り組み状況	- 従来、安全に対しては社内では3か月に1回研修を行っている。外部講師を招くなど、集合教育を実施してきた。（今期は新型コロナウイルスの影響もあり集合の機会を減らしている） - ドライバーの意識を高めるために、個人での面談の機会を増やす。全ドライバーのうち、毎月20%以上のメンバーに個人面談を実施する。 - 安全宣言については、会社が用意した宣言項目（全70項目）から各自が毎月一つを選び、面談時に選んだ項目の取り組み状況を確認する。（安全宣言提出率は100%を目標とする） 12月から取り組みを開始し、12月度は面談実施率22%（ドライバー22名中5名実施）となっている。 - 安全宣言は12月より全従業員が実施している。 →各自の宣言を社内に掲示 - 事故の削減効果については当面推移を見ていく。



最近のトラック運送事業に関する取組等について

令和3年2月17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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
- 3. 今後の協議会での取組について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 20

【資料1】

最近のトラック運送事業に関する取組みについて

標準的な運賃について（告示：令和2年4月24日）

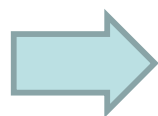
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的に事業を運営**するための参考となる指標

基本的な策定方針

- ◆ 運賃表の基本 ⇒ 貸切運送を前提に(1)距離制、(2)時間制の運賃表を設定
- ◆ 車種等の違い ⇒ 車格別(2t, 4t, 10t, 20t)にドライバン型のトラックを基準として算出
- ◆ 地域差 ⇒ 地方運輸局ブロック単位で運賃表を策定
- ◆ 運賃と料金の考え方 ⇒ 高速道路料金やフェリー料金等については運賃と別に収受

適正な原価・利潤の確保

- ◆ 元請け・下請けの関係 ⇒ 元請事業者の庸車費用等は考慮せず、**実運送にかかる原価**等を基準に算出
- ◆ 車両費 ⇒ 環境性能や安全基準の向上を踏まえた**車両への設備投資等**ができるよう償却年数は**5年**で設定
- ◆ 人件費 ⇒ ドライバーの労働条件改善のため、**全産業平均の時間当たりの単価**を基準
- ◆ 帰り荷の取扱い ⇒ **帰り荷がないことを前提に実車率50%**の前提で算出。
- ◆ 利潤 ⇒ 事業の持続的な経営のために必要な利潤を確保する観点から、**自己資本に対する適正な利潤額**を設定



今後は、**標準的な運賃を実勢運賃に反映**させていくことが重要

標準的な運賃の浸透に向けて

- 「標準的な運賃」は令和2年4月24日に告示
- 今後は**標準的な運賃が実勢運賃に反映**されるよう、普及セミナー等を通じて事業者・荷主に浸透を図る

標準的な運賃の活用促進に向けた解説書（一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃の届出に向けて）

標準的な運賃の浸透に向けては、荷主との実際の交渉に活用してもらうための**トラック事業者への理解促進**がまずは重要



- トラック事業者向けに、**標準的な運賃の主旨・目的から、実際の活用にあたって必要な諸手続までわかりやすくまとめた解説書**を（公社）全日本トラック協会と共同で作成
- 本解説書を使用した事業者向け説明会を**全国で実施**（8月～）

【解説書の主な内容】

- ◆ 標準的な運賃の主旨・目的
- ◆ 標準的な運賃の概要
- ◆ 標準的な運賃の活用に係る諸手続
- ◆ 運賃料金適用方の解説
- ◆ 標準的な運賃に関するQ & A

一般貨物自動車運送事業に係る標準的な運賃について



国土交通省 JTA 全日本トラック協会 Japan Trucking Association

3 標準的な運賃の特性

「適正な原価」の算出に当たってのポイント

- 適正な原価の算出に当たっては、一定の考え方の下に、車両費や人件費の計算を行っています。
- 車両費は適正な車両償却を進めることができること、人件費は全産業平均並みの時間当たりの単価を確保でき、労働条件を改善できるような計算を行っています。

ポイント①：下記のように、事業者における安全・信頼性の高い車両への投資を促すとともに、経営負担の軽減・改善を図るという観点から、車両の耐用年数は5年で設定しています。

【トラックの安全・信頼性の向上】

- ▶ 近年、①衝突被害軽減ブレーキ、②油圧制動系統故障診断、③車両安定性制御装置といった一部のASV装置について設備義務付けされています。（※）費用は全重量3.5トン超8トン以下の乗客の場合、国土交通省では2018年1月1日から、全車については2019年1月1日から義務付けられています。
- ▶ 環境性能（新車排出ガス規制）については、2年から7年のスパンで変更が行われています。e-power=電気駆動装置

車種・用途別	新車価格	中古車価格	中古車価格	中古車価格	中古車価格	中古車価格
乗用車	2.0L 12V 120	120+ 12V	3.0L 12V 120	120+ 12V	3.0L 12V 120	3.0L 12V

【車両に関するトラック運送業の実際】

- トラック運送業では、実際上、次のような事項について、5年で車両が更新されるのが前提、(1)車両の劣化等を踏まえ、前年度から5年を以て車両の更新が計画、(2)一般的にトラックの購入に係る事業への投資期間は5年、(3)リース車両の場合は、5年のリース期間を基本とする。

ポイント②：①、トラックドライバーの福利厚生、車両の整備費用を適正にするため、適正な平均の相場値を算出・公表する必要がある。計算しています。



12

今後は、荷主向けリーフレットの作成・セミナーの開催等を通じて**荷主へ周知徹底**を図る。

1. ガイドライン策定の経緯

- トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、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ことが必要。
- 一方、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、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- このため、荷待ち件数が特に多い加工食品、建設資材、紙・パルプの各分野の物流について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者及び発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため懇談会を設置。懇談会の検討の成果としてガイドラインを策定。

2. ガイドラインの構成

【まえがき】

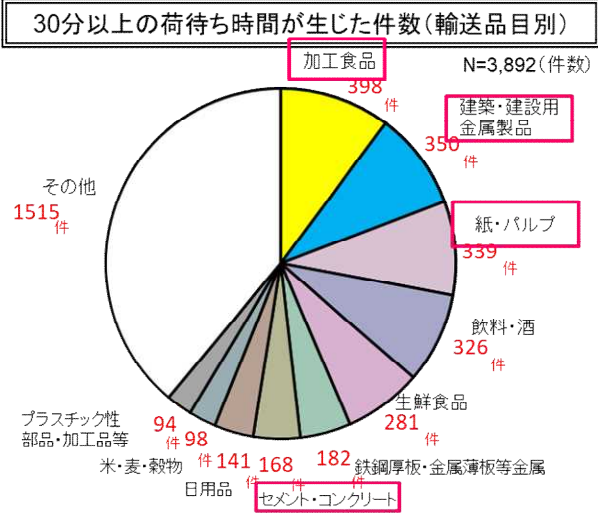
- ガイドライン策定の経緯とトラック運送事業の現状
 - (1) 今後のトラック運送事業の見通し、
 - (2) トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、
 - (3) トラック運送事業の健全な発展に向けて

【本編】

- 輸送品目別物流における現状・課題、解決の方向性の整理
- 取引環境と長時間労働の改善に向けた具体的な取組み事例等

【あとがき】

- 輸送品目別物流における今後の取組みの方向性
- おわりに（サプライチェーン関係者へのメッセージ）



加工食品物流編



建設資材物流編



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編



紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

各ガイドラインの概要

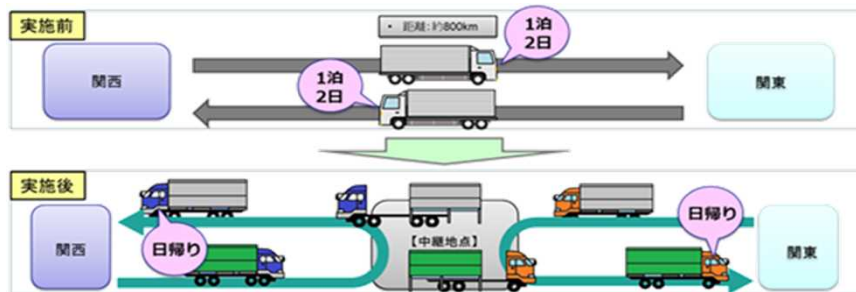
品目	主な課題	解決方策	今後の取組の方向性
加工食品	「1／3ルール」、年月日表示の賞味期限等業界特有の慣習が存在 - 多種多様な製品サイズが存在 ⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業 ⇒長時間にわたる荷役作業	- 賞味期限の年月表示化等による検品作業の効率化 - QRコード等の活用による伝票情報の電子化 - パレットサイズや外装サイズの統一、外装表示の標準化	- 事前出荷情報の提供と伝票情報の電子化の組み合わせ等による検品レスの実現 - 物流標準化アクションプランに沿った標準化の取組の推進
建設資材	- 天候や道路事情等により計画どおりに搬出入が進まないことが日常的 ⇒トラックの荷待ちへの関心が薄い - 多種多様な製品を邸別に仕分け ⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業	- 工事現場における事前の段取りをデジタル化したうえで「見える化」と「精緻化」し、関係者の円滑な情報共有を推進 - 運送と荷役の分離の推進 - 複数のユーザーが一貫して活用できる標準コードを導入し、入出荷検品を目視から電子化	- 元請業者による物流へのマネジメントの強化 - 伝票情報や物流情報を現場が容易にアクセスできる環境整備を促進
紙・パルプ (洋紙・板紙)	- 製品での差別化ができず、不十分なリードタイムや少量多頻度納品、附帯作業等の差別化による受注競争の商習慣が定着 ⇒低積載率での運行 ⇒附帯作業の実施による長時間労働	- 発着荷主を含めた関係者間で十分な協議を行い、リードタイムや少量多頻度納品の緩和、平準化、附帯作業の軽減等の対策を実施 - 発注者の製造計画等を関係者で共有化・見える化する取り組みを推進	- サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 - 共同保管・共同輸送の実現に向けた取組みの推進 - 荷役の機械化を推進
紙・パルプ (家庭紙)	- 製品単価が安価であるため、パレット化のための投資が進まない ⇒手荷役による長時間労働 - 製品が安価かつ嵩張るため、小売りの物流センターでは取り扱われず、かつ、小売店舗での保管も困難 ⇒家庭紙のみを少量多頻度で毎日納品	- 発着荷主の連携によるパレット化 - 物流負荷を軽減させるコンパクト製品の切替	- サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 「手積み手卸しの解消」を共通認識に、パレット化の早急な促進 - 消費者へ製品メリットの積極的な周知を行うなど、コンパクト製品の普及促進

中継輸送の普及促進について

「中継輸送とは」

長距離運行を複数のドライバーで分担する輸送形態

【中継輸送イメージ（日帰り運行の実現例）】



労務負担の軽減や人手不足の緩和に資する

【中継輸送の実施に当たって（実施の手引き）】

平成29年3月に、中継輸送の実施に当たって検討すべき事項や必要となる資料等について、分かりやすく解説した手引書を作成

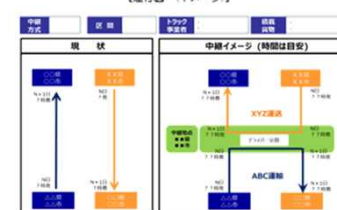
＜手引書の項目＞

- ・中継輸送の実施ルール、枠組み、運用の詳細、協定書の項目例 等

■大まかに運行図を作ってみる

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

【運行図（イメージ）】



中継輸送取組事例集について（令和2年1月29日公表）

【事例集の掲載HP】

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000103.html

- ・手引きの策定後、様々な事業者で中継輸送の取組が進展

- ・各事業者の中継輸送の取組内容や成功の秘訣等を取りまとめ、他の事業者が中継輸送を始める際の参考となる「実行モデル」となるよう、「中継輸送の取組事例集」を公表

＜主な内容＞

- ・中継輸送の実施方式の説明（①トレーラー・トラクター方式、②貨物積み替え方式、③ドライバー交替方式）
- ・中継輸送の実施方式（上記①～③）、実施方法（「自社単独」、「複数事業者連携」）に分けて整理
- ・事例ごとの取組内容や中継輸送成功の秘訣を記載

【構成イメージ】

“毎日”ではなく積載率の向上が必要な日のみ、中継輸送を実施

本事例から見える中継輸送成功の秘訣

- 積載率が低かった帰便を、中継輸送実施で解決
往路便の幹線運行を、中継輸送に切り替え。
結果として、積載率が低かった複数の帰便が集約でき、積載率が向上。
中継輸送を、毎日行うという固定概念から脱却し、必要な日（積載率が少ない曜日の前日）のみ中継輸送を実施するという発想。

本事例から見える中継輸送成功の秘訣

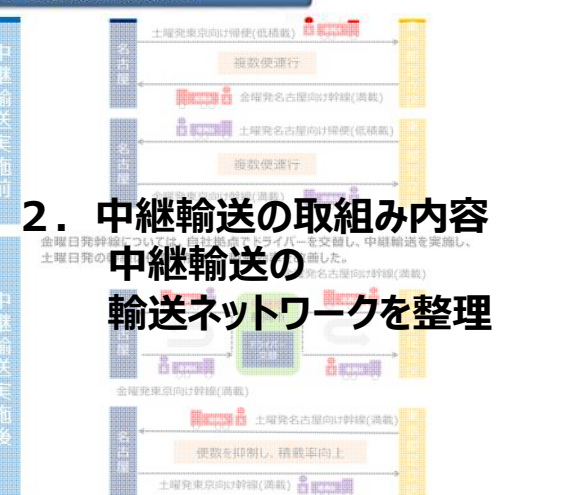
中継輸送の特徴や工夫点を整理

- 中継輸送によるコスト増加を、大きく抑制
中継輸送の実施により、コストが増加する。コスト削減のため、中継輸送を実施する必要がある。
- 中継輸送の実施によるコスト削減
中継輸送の実施により、コストが削減される。コスト削減のため、中継輸送を実施する必要がある。

1. 中継輸送の概要

- ＞ 実施事業者名、中継方式、中継輸送の経路 等

2. 中継輸送の取組内容



3. 取組みに向けた課題

- ・金曜日の幹線運行について、土曜日のドライバーを交代し、中継輸送を実施し、土曜日の積載率を向上させた。

15

「ホワイト物流」推進運動に関する主な取組状況

ポータルサイトの開設（平成31年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
- 動画の掲載等、内容を充実

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

講演会・セミナー（平成31年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
- 事業者の取組事例等を紹介するセミナーを開催

自主行動宣言

- 平成31年3月末、令和2年3月末、上場会社等(約6,300社)に参加要請文を送付



- 1,136社が自主行動宣言を提出

(令和2年12月末日現在)

トラック運送事業の取引環境適正化に向けたセミナーの開催

- 昨年10月から12月にかけて全国10カ所（札幌、仙台、東京、新潟、名古屋、大阪、広島、高松、福岡、那覇）で、トラック運送事業の取引環境適正化に向け、荷主やトラック運送事業者が物流改善の取組を進めるためのノウハウなどを提供することを目的とした「「ホワイト物流」推進運動セミナー」を開催。全会場で約600名が参加。
- 今年度は、11月以降、オンライン形式（Webセミナー）にて実施する方向で調整中。

プログラム(昨年度)

- セミナー1 「ホワイト物流」推進運動の取組事例紹介
 - ・「自主行動宣言」における推奨項目毎の具体的な取組事例の紹介
 - ・「自主行動宣言」提出企業による取り組み事例の紹介など
- セミナー2 トラック運送業の取引の適正化について
 - ・荷主と運送事業者間に求められる契約の書面化等適正な取引の実施に係る周知など
- セミナー3 飲料配送研究会報告書の概要について
 - ・飲料配送時に関係者間で発生するトラブル等に係る取扱いの説明など
- セミナー4 2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会TDM（物流関係）への取組について
 - ・大会開催時の交通混雑緩和を目指す「2020TDM推進プロジェクト」の協力をお願いなど

セミナーの様子(昨年度)

東京会場



名古屋会場



大阪会場



取引環境・労働時間改善へ向けた取組

- トラック運送事業は、国内の物流の基幹輸送として、国民生活や経済活動に欠かすことのできない産業だが、慢性的な運転者不足から、近い将来“ものをつくっても運べない”と言った事態が危惧される
- こうした状況から、令和2年4月24日、国土交通省はトラック運送業がその機能を持続的に維持しながら、法令を遵守して経営する際の参考となる「標準的な運賃」を告示、各県トラック協会主催の説明会を開催
- 関係省庁等との連携の下、荷主企業と物流事業者が連携して相互に改善を提案していく「ホワイト物流」推進運動を強力に推進

標準的な運賃

●普及セミナーの実施

中部運輸局管内で実施した「標準的な運賃」普及セミナー

	日程	場所	参加者数
愛知	10月8日	吹上ホール	142名
	10月21日	一宮市民会館	71名
	10月28日	とよはし芸術劇場	62名
静岡	10月2日	静岡県トラック会館 5 F	55社56名
岐阜	10月13日	岐阜県自動車会館 6 F	50名
	10月14日	岐阜県トラック協会 加茂支部 2 F	20名
三重	11月12日	三重県トラック会館 3 F	34名
	11月13日	北部輸送サービスセンター	30名
福井	9月15日	福井県トラック会館 3 F	22名
	9月16日	福井県トラック会館 3 F	24名

●広報活動

全ト協が把握している荷主業者約4万5千者に、自動車局及び全ト協連盟の文書及び荷主向けリーフレットを送付



令和2年12月15日(火)
日本経済新聞(朝刊・全国版)
へ「標準的な運賃」の広告掲載

「ホワイト物流」推進運動

- 「ホワイト物流」推進運動ポータルサイトより、「自主行動宣言様式フォーマット」をダウンロードし、自主行動宣言を作成して事務局に提出

「自主行動宣言」の必須項目

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。

推奨項目

- | | | |
|--|---|--|
| A. 運送内容の見直し <ul style="list-style-type: none"> ・ 物流の改善提案と協力 ・ 予約受付システムの導入 ・ パレット等の活用 ・ 発荷主からの入出荷情報等の事前提供 ・ 集荷先や配送先の集約 ・ 運転以外の作業部分の分離 ・ リードタイムの延長 ・ 納品日の集約 ・ 検品水準の適正化 等 | B. 運送契約の手法 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 | D. 安全の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 |
| C. 運送契約の相手方の選定 <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 | | |
| E. その他 <ul style="list-style-type: none"> ・ 宅配便の再配達への削減への協力 ・ 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 <ul style="list-style-type: none"> ・ 独自の取組 | | |

荷主企業と物流事業者が
相互に協力して
物流を改善していきましょう!



現在の賛同企業数 **1136社** ※うち中部管内200社
令和2年12月31日時点

●「ホワイト物流」推進運動セミナー

日 程：令和2年12月10日(木)、17日(木)

開催方法：ZOOMウェビナーによる
オンラインセミナー

参加人数：10日 792名、17日 730名



評価制度の創設により、職場環境改善に向けた各事業者の取り組みを「見える化」。求職者のイメージ刷新を図り、運転者への就職を促す。また、更なる改善取り組みを促すことで、より働きやすい労働環境の実現や安定的な人材の確保を図る。

<認証の審査要件>

中小事業者による申請を容易にし、取り組みの円滑な浸透、普及を図る観点から、

- ① 法令遵守等
- ② 労働時間・休日
- ③ 心身の健康
- ④ 安心・安定
- ⑤ 多様な人材の確保・育成

の5分野について、基本的な取組要件を満たせば、「1つ星」認証を取得可能。

併せて、自主的、先進的な取組みを参考点として点数化。

※ 参考点は、翌年度以降の「2つ星」、「3つ星」の制度設計に向けた検討材料としても活用。

<申請者>

バス(乗合、貸切)事業者
タクシー事業者
トラック事業者

※ 原則 法人単位(都道府県単位での申請も可能)

<申請方法>

認証実施団体である「一般財団法人 日本海事協会 (CLASS NK)」が受付、審査及び認証手続きを実施。

- ※ 書類確認、審査委員会による審査の上、認証を実施。
- ※ インターネットによる電子申請も可
- ※ 関係書類の保存義務、無作為抽出での事後確認あり。

<料金(予定)>

審査料: 5万円(税別)／1申請あたり
(インターネットにより電子申請の場合、3万円(税別)に割引)
登録料: 6万円(税別)／1申請あたり

<申請受付期間>

令和2年9月16日～12月25日

※ 翌年1月以降、審査結果を申請者に通知。

<認証結果等の活用(予定)>

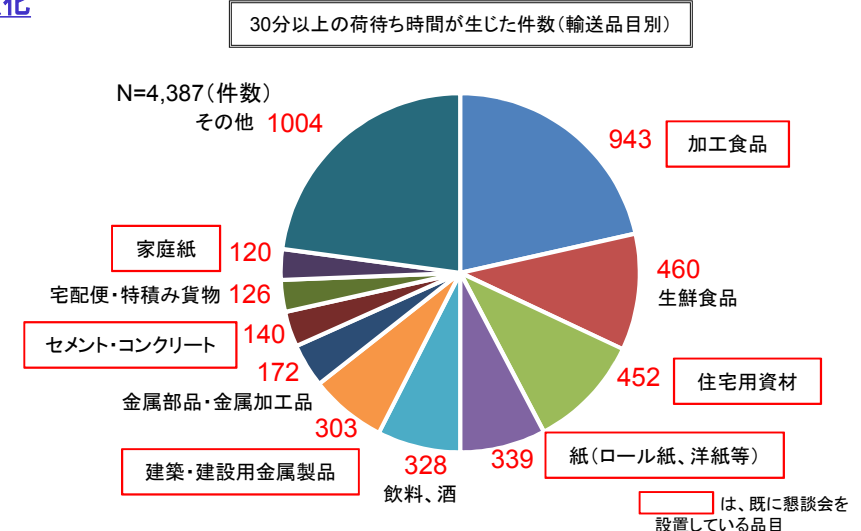
厚生労働省と連携し、ハローワークにおける求人票への記載や、認証事業者と求職者のマッチング支援を検討。また、求人エージェントと連携し、先進的な取り組みを広く発信予定。

- トラック運送事業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻な課題。
- このため、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化等に資する事業を実施し、働き方改革による労働条件改善を推進する。

①輸送品目別の取組の強化

<事業概要>

- トラック輸送における物流の生産性向上やトラックドライバーの長時間労働の改善のためには、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把握や改善策の検証が不可欠。
- ①荷待ち件数が特に多い分野で設置した輸送品目別懇談会(加工食品、建設資材、紙・パルプ)において得られた改善策や好事例を全国に展開するとともに、必要に応じて引き続き、課題解決のための検討・検証を実施。
- ②メーカー(製)、中間流通・卸(配)、小売(販)のサプライチェーン全体での生産性向上が求められるその他の輸送品目についても、課題把握や改善策の検討・検証を実施。
- ③地方においても協議会等を活用し、各地方の実態を踏まえた改善策を検討・検証するとともに、改善策や好事例の普及・浸透を図る。



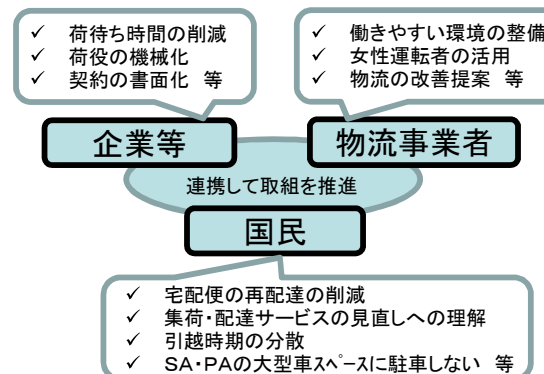
②「ホワイト物流」推進運動の展開

<事業概要>

- 深刻化する運転者不足に対応し、産業活動等に必要な物流を安定的に確保するため、荷主、物流事業者等関係者が連携して強力に推進。

(具体的な取組内容)

- 荷主・物流事業者の取組事例の集約及びセミナー等による展開
- 荷主等に対する「「ホワイト物流」推進運動」の参加に向けた呼びかけ
- ポータルサイトの運営 等

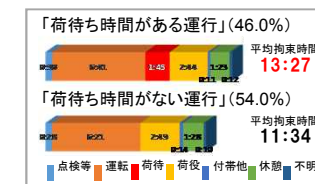


③長時間労働の是正に向けた調査事業

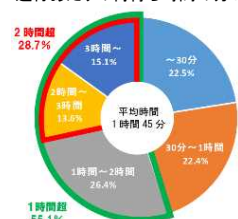
<事業概要>

●トラック運送事業の実態調査(荷待ち・荷役・労働時間など)

- ドライバー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ためには、長時間の荷待ち等を発生させないことが重要。
- デジタルタコグラフの荷待ち記録のプローブデータを用いて荷待ちが多く発生している地域を推定
- 令和元年6月から乗務記録への記載が義務付けられた荷役作業時間等の状況を把握するための調査を実施



1運行あたりの荷待ち時間の分布



●生産性向上に向けたIT機器に関する調査事業

概要

- トラック運送業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻な状況にある。
- 働き方改革による労働条件改善を推進するため、(1)労働生産性の向上、(2)多様な人材の確保・育成、(3)取引環境の適正化等に資する事業を実施する。

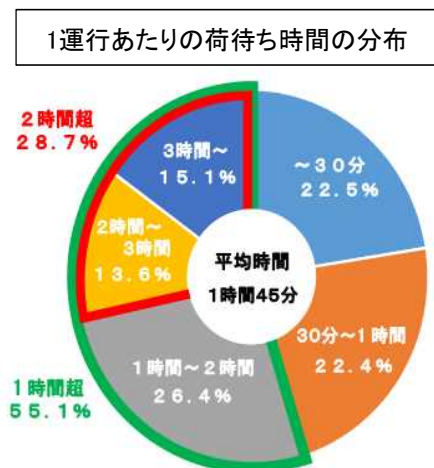
①トラック運送事業の実態把握等【新規】

取組項目：
(2)、(3)

<事業概要>

平成30年改正後の貨物自動車運送事業法の目的である取引環境適正化の実現に向け、標準的な運賃を令和2年4月に告示したところ、この浸透状況を含む労働実態等について調査・検討を行う。

また、長時間の荷待ちをさせている荷主等の通報制度のさらなる活用方策について検討を行う。

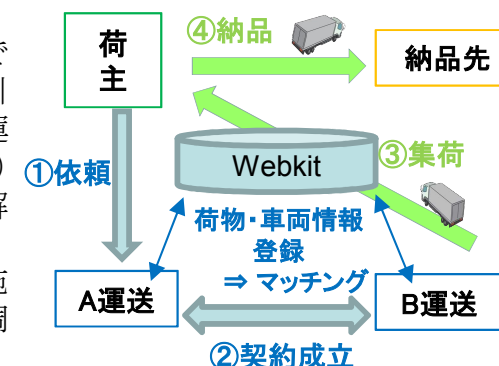


②求貨求車システムの活用による取引環境適正化【新規】

取組項目：
(3)

<事業概要>

いわゆる求貨求車システムであるWebkit(※)等の民間取引ツールの運用改善を促し、運賃・料金(燃料サーチャージ等)の収受状況改善、多層構造解消等の取引適正化を図るため、民間が持つデータ等の国の施策への活用方策について調査・検討を行う。



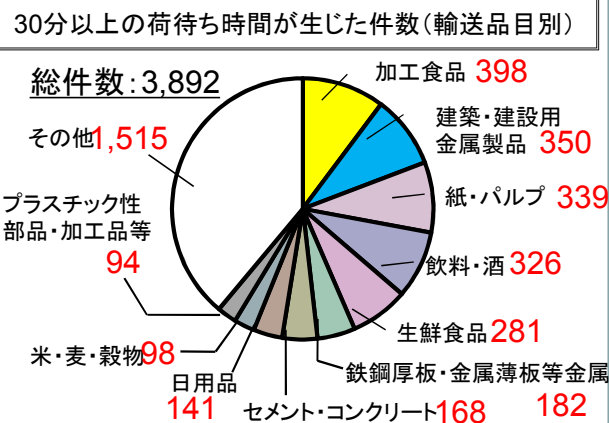
※ 自社ネットワークを持たない中小事業者を中心に、荷物の積合せや帰り荷の確保等、荷物とその引受け事業者のマッチングを可能とするシステム(社団法人が運営)。

③労働条件改善に向けた取組の浸透【新規】

取組項目：
(1)、(3)

<事業概要>

輸送品目別の労働条件改善に関する懇談会や地方協議会において検討してきた課題に対する改善策等について、地域特有の課題に応じた深掘りを行った上で、セミナー等を通じて浸透を図る。



(調査時期: 平成29年7月中の2週間)

④「ホワイト物流」推進運動の推進【継続】

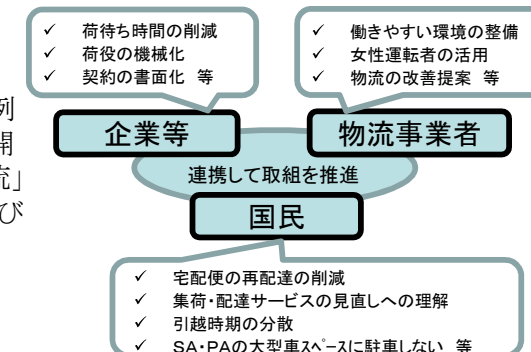
取組項目：
(2)、(3)

<事業概要>

深刻化する運転者不足に対応し、産業活動等に必要な物流を安定的に確保するため、荷主・物流事業者等の関係者が連携し、「ホワイト物流」の取組をさらに推進する。

(具体的な取組内容)

- ✓ 荷主・物流事業者の取組事例の集約及びセミナー等の展開
- ✓ 荷主等に対する「ホワイト物流」推進運動の参加に向けた呼びかけ
- ✓ ポータルサイトの運営 等



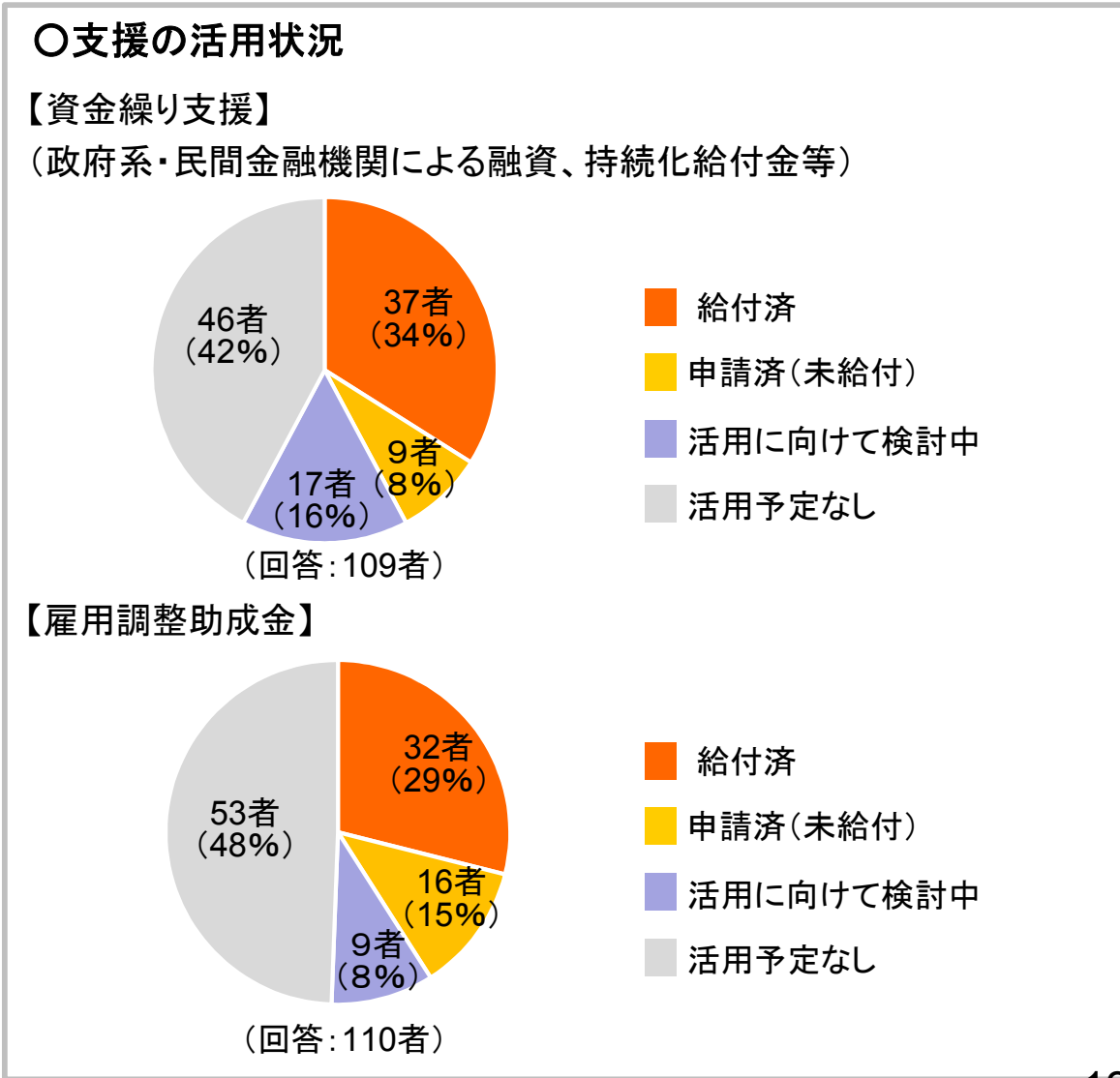
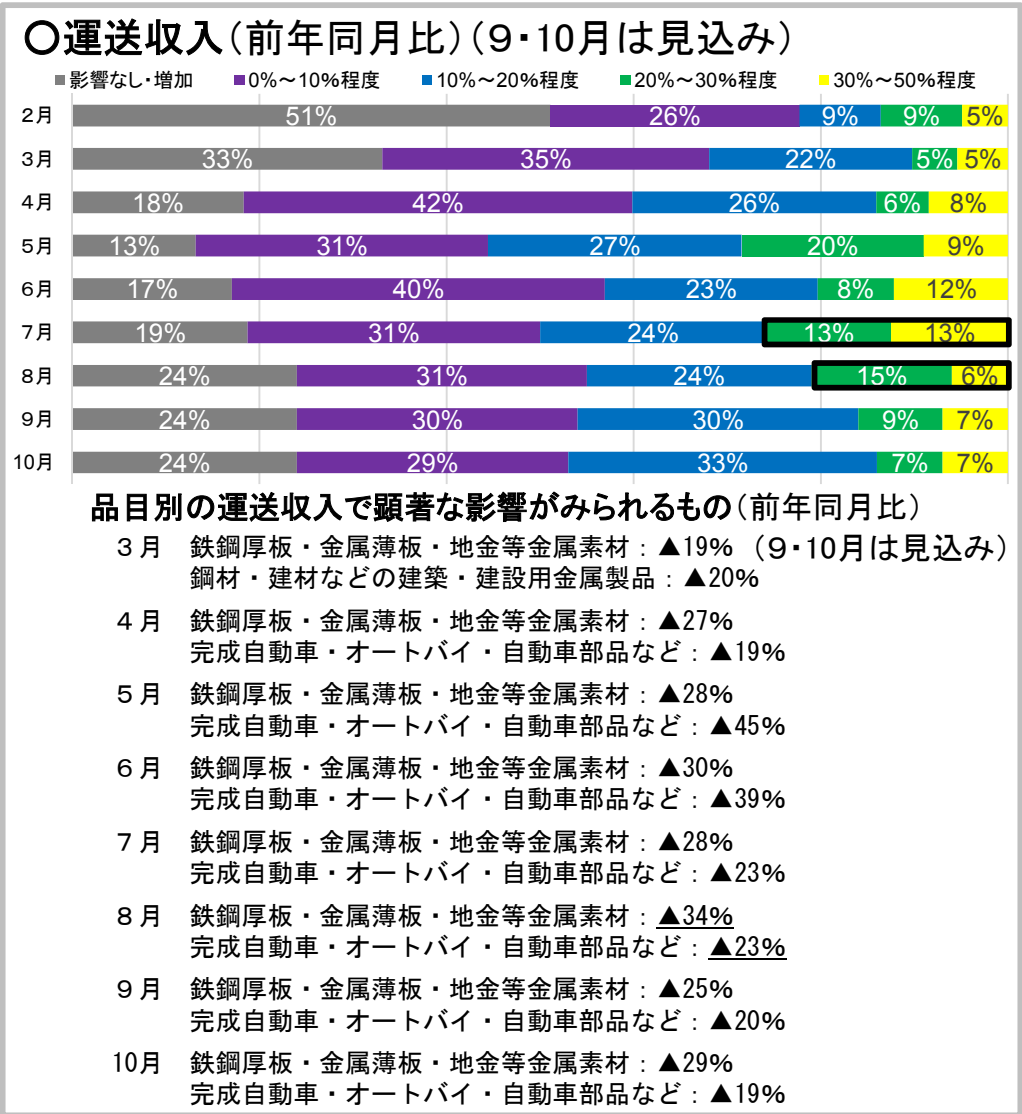
【資料2】

周知・要請事項について

○運送収入については、20%以上減少した事業者が、7月は全体の26%であったが、8月は21%となった。

○品目別の運送収入については、自動車メーカー等の生産活動の停滞等の影響で、鉄鋼厚板その他金属素材、完成自動車等の荷動きが引き続き低調傾向であり、8月は鉄鋼厚板等について34%、完成車等については23%減少。

○支援制度については、資金繰り支援を42%の事業者が活用しており、34%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を44%の事業者が活用し、29%の事業者が給付済みとなっている。



昨今の台風等異常気象時において、トラック運送事業者が輸送の安全を確保することが困難な状況下で荷主が輸送を強要し、トラックが横転や水没するような事態が生じている。

このような状況を受け、(公社)全日本トラック協会より、異常気象時に輸送の拒絶や中止することが可能となるような基準を策定するよう要請があり、令和2年2月28日付けで通達を発出。

【通達の概要等】

- ◆ 気象庁が作成する風速や雨量により車両等へ与える影響度合いを示す資料等を基に、気象状況に応じた輸送可否の判断を行うための目安を提示。
 - ◆ 荷主団体に対して、輸送の安全の確保が困難な状況下での輸送依頼を抑制するよう、傘下会員への周知を依頼。
- 通達案についてパブリックコメントを実施（令和2年1月6日～同月17日）。

【別表】異常気象時における措置の目安

気象状況	雨の強さ等	気象庁が示す車両への影響	輸送の目安※
降雨時	20～30mm/h	ワイパーを速くしても見づらい	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	30～50mm/h	高速走行時、車輪と路面の間に水膜が生じブレーキが効かなくなる（ハイドロプレーニング現象）	輸送を中止することも検討するべき
	50mm/h以上	車の運転は危険	輸送することは適切ではない
暴風時	10～15m/s	道路の吹き流しの角度が水平になり、高速運転中では横風に流される感覚を受ける	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
	15～20m/s	高速運転中では、横風に流される感覚が大きくなる	輸送を中止することも検討するべき
	20～30m/s	通常で速度で運転するのが困難になる	
	30m/s以上	走行中のトラックが横転する	輸送することは適切ではない
降雪時	大雪注意報が発表されているときは必要な措置を講じるべき		
視界不良（濃霧・風雪等）時	視界が概ね20m以下であるときは輸送を中止することも検討するべき		
警報発表時	輸送の安全を確保するための措置を講じた上、輸送の可否を判断するべき		

※ 輸送を中止しないことを理由に直ちに行政処分を行うものではないが、国土交通省が実施する監査において、輸送の安全を確保するための措置を適切に講じずに輸送したことが確認された場合には、「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7号、国自整第67号）」に基づき行政処分を行う。



荷主への働きかけ等のフロー

地方支分部局等からの荷主に関する情報

「法」：貨物自動車運送事業法

国土交通省

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

関係行政機関

荷主情報を提供・共有
〔 法附則第1条の2第1項・第6項 〕

(※)トラック事業者が法又は法に基づく命令に違反
する原因となるおそれのある行為をいう。

働きかけ

法附則
第1条の2第2項

〔 国土交通省が関係行政機関と協力して
荷主に対し理解を得るための働きかけを実施 〕

〔 法附則第1条の2第7項 〕
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

荷主への疑いに相当な理由がある場合
(働きかけを行わずに要請を行う場合もあり)

荷主への疑いに相当な理由がある場合

要請

法附則
第1条の2第3項

〔 国土交通省が関係行政機関と協力して
荷主に対し要請を実施 〕

要請してもなお改善されない場合

勧告・公表

法附則
第1条の2第4項
・第5項

〔 国土交通省が関係行政機関と協力して
荷主に対し勧告を実施 〕

公正取引委員会

「違反原因行為」に該当する荷主の行為の例

(例)

- 過労運転防止義務違反を招くおそれがある行為として、荷主の荷さばき場において、荷主都合による長時間の荷待時間を恒常的に発生させているような行為
- 過積載運行を招くおそれがある行為として、積込み直前に貨物量を増やすように指示するような行為
- 最高速度違反を招くおそれがある行為として、適切な運行では間に合わない到着時間が指定されるような行為
- 輸送の安全確保義務違反を招くおそれのある異常気象時など、安全な運行の確保が困難な状況で運行を強要するような行為
- 過労運転や過積載運行などの法令違反をしなければ正常な事業運営ができなくなるような不当に低い運賃や料金を設定するような行為

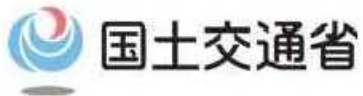
荷主に対する働きかけを実施する場合の考え方

(例)

- トラック事業者に対する貨物自動車運送適正化事業実施機関による巡回指導や、国土交通省が実施する監査において、違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合
- 貨物自動車運送事業法本則に基づく荷主勧告制度による協力要請等を受けたことがあり、引き続き違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合
- 国土交通省や関係行政機関、地方運輸局等の地方支分部局に対し、違反原因行為に関する同様の情報等が度々寄せられ、違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合

輸送実態把握のための意見等の募集について

- ・国土交通省では、荷主等による長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務の強要など、トラック運送事業者の皆様がコンプライアンス確保に影響しうる輸送を行わざるを得ない実態を把握し、今後の施策に活用するための「意見等の募集窓口」を設置いたしました。
- ・本窓口は、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する意見・事例を収集することを目的としており、本人の同意なく、提供された情報に基づき投稿者、事業者又は荷主に問い合わせを行うことはありませんので、このような内容に関する情報等がございましたら投稿して下さい。



輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

国土交通省では、貨物自動車運送事業者及び荷主のみなさまに対して、これまで、「標準運送約款の改正」、「適正取引の推進」、「荷主勧告制度」等を周知してきました。
これらの取組みに関するご認識、浸透度、実施状況等の実態把握を行うため、輸送・荷待ち・荷役などに関する意見等の募集窓口を設置致します。

意見等の募集窓口

<https://yusou-jittai.mlit.go.jp/>

長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送に関する情報をお持ちの場合は、[こちら](#)へ情報をお寄せください。

●お持ちの情報はこちらへ投稿ください

〈参考〉

- 標準貨物自動車運送約款等の改正について
- トラック輸送における適正取引推進の推進について
- 荷主勧告制度について
- 乗務記録の記載対象となる荷待時間・荷役作業等について



このページのQRコード

輸送・荷待ち・荷役などに関する輸送実態把握のための意見等の募集について

意見等の募集の目的

国土交通省では、長時間の荷待ちや契約に含まれない附帯業務(追加業務)など、コンプライアンス確保に影響しうる輸送について、ご意見・事例を収集して実態把握し、今後の施策に活用したいと考えております。

実際に輸送業務を行われている中で、たまたまではなく、それなりに頻度が多く発生する上記のような輸送がございましたら、ご自由にご入力ください。

※意見・事例収集が目的ですので、ご記入頂いた内容について、ご本人、会社や荷主に問い合わせなどをすることはありません。

(意見等を記入されたご本人が、ご自分に連絡を差し上げても差し支えない旨及びご連絡先を明記されていた場合にはご本人に問い合わせさせていただきますことがあります。)

・次の質問にお答えください。

Q 1. ご意見・事例の分類について、該当する項目1つを選択してください。【必須】

- 1. 速度違反を惹起するおそれがある非合理的な到着時間の指定等
- 2. やむを得ない遅延に対するペナルティ等
- 3. 積込み直前に貨物量を増やすような急な依頼等
- 4. 荷待ち時間の恒常的な発生等
- 5. 依頼と異なる積込み作業等
- 6. 依頼にはなかったラベル貼り・検品などの附帯作業等
- 7. 高速料金など費用の自己負担等
- 8. 過度な貨物事故(つぶれ、破損、へこみ、こすれ、擦れなど)への対応等
- 9. 異常気象によるトラブル等
- 10. その他、コンプライアンス的に問題と思われるもの

(内容:)

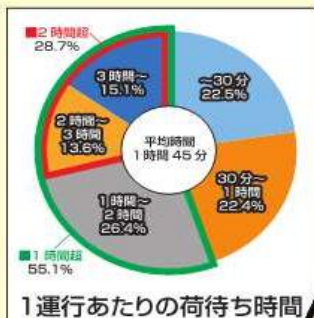
※複数該当するものがある場合には、項目毎に複数回に分けてご記入ください。

【記入項目と記入例】

・トラックの種類	トラックの大きさ
種類	トラックの形状

平成29年7月1日から、 荷主都合30分以上の荷待ちは 「乗務記録」の記載対象です。

トラックドライバーの荷待ち時間削減と適正取引構築のために



出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」
(国土交通省、平成27年調査)

※デジタコなどの方法で
記録している場合は記載
不要です。



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

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

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

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

国土交通省

分設社団法人
全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

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

集貨・荷卸しのパターン例 (サンプル)

- ① 集貨地点等に到着 (乗務記録記載)
 - ②-1 荷待ち待機 (20分: 荷主都合)
 - ③-1 附帯業務 (20分: 本来業務)
 - ②-2 再荷待ち待機 (20分: 荷主都合)
 - ③-2 附帯業務 (30分: 荷主都合)
 - ④ 荷積み (60分: 本来業務)
- ⑤ 集貨地点等を出発 (乗務記録記載)

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

記載は
こんなにカンタン。
集貨地点等と時刻を書き込むだけ！
記入見本のように、集貨地点等への到着時刻、荷待ち待機の開始・終了時刻、附帯業務の開始・終了時刻、荷積み・荷卸しの開始・終了時刻などの必要事項を記入ください。記録用紙は、必要な項目が記載されている場合は、各事業者で作成した様式で構いません。

記入見本

荷待ち時間記録(例)

(平成29年7月12日)

※ 車両総重量 8t 以上又は最大積載量 5t 以上の車両が対象

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

荷主指定の到着時刻 (有る場合)		集貨地点等への到着時刻													
①	9 時 00 分	①	8 時 00 分												
<table border="1"> <thead> <tr> <th>荷待ち待機</th> <th>開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>②-1</td> <td>9:00 ~ 9:20</td> </tr> <tr> <td>②-2</td> <td>9:40 ~ 10:00</td> </tr> </tbody> </table>		荷待ち待機	開始・終了時刻	②-1	9:00 ~ 9:20	②-2	9:40 ~ 10:00	<table border="1"> <thead> <tr> <th>附帯業務</th> <th>開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>③-1</td> <td>9:20 ~ 9:40</td> </tr> <tr> <td>③-2</td> <td>10:00 ~ 10:30</td> </tr> </tbody> </table>		附帯業務	開始・終了時刻	③-1	9:20 ~ 9:40	③-2	10:00 ~ 10:30
荷待ち待機	開始・終了時刻														
②-1	9:00 ~ 9:20														
②-2	9:40 ~ 10:00														
附帯業務	開始・終了時刻														
③-1	9:20 ~ 9:40														
③-2	10:00 ~ 10:30														
<table border="1"> <thead> <tr> <th>荷積み / 荷卸し</th> <th>開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>④</td> <td>10:30 ~ 11:30</td> </tr> </tbody> </table>		荷積み / 荷卸し	開始・終了時刻	④	10:30 ~ 11:30	<table border="1"> <thead> <tr> <th>集貨地点等からの出発時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>⑤</td> <td>11 時 30 分</td> </tr> </tbody> </table>		集貨地点等からの出発時刻	⑤	11 時 30 分					
荷積み / 荷卸し	開始・終了時刻														
④	10:30 ~ 11:30														
集貨地点等からの出発時刻															
⑤	11 時 30 分														

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

※この事例・様式は、見本として示したものです。

【資料3】

本協議会における今後の取組みについて

- 昨年度に引き続き、協議会ごとに対象輸送分野（地域における課題のある輸送分野、過去の実証実験のフォローアップ対象の輸送分野、荷待ち時間に課題のある『加工食品、建設資材、紙・パルプ、飲料・酒、生鮮食品』の輸送分野）の議論を深化する。
- 一部の地方協議会においては、今年度も実証実験を実施予定。

協議会	検討テーマ	実証実験
北海道	生鮮食品	生鮮食品（農産物）
青森	生鮮食品（農産物）	
岩手	生鮮食品（畜産物）	
宮城	生鮮食品	
秋田	生鮮食品（農産物）	
山形	加工食品	
福島	生鮮食品	
茨城	加工食品	
栃木	紙・パルプ（段ボール）	
群馬	加工食品	
埼玉	紙・パルプ（段ボール）	
千葉	加工食品	
東京	飲料・酒	飲料・酒
神奈川	加工食品	
山梨	加工食品	
新潟	加工食品（調整中）	
長野	生鮮食品（調整中）	
富山	建設資材（調整中）	
石川	加工食品（調整中）	
愛知	加工食品（調整中）	
静岡	紙・パルプ	紙・パルプ
岐阜	加工食品、紙・パルプ、建設資材	
三重	加工食品・建設資材	
福井	加工食品、紙・パルプ、建設資材	

協議会	検討テーマ	実証実験
大阪	加工食品	加工食品（調整中）
京都		
兵庫		
滋賀		
奈良		
和歌山		
広島	建設資材（調整中）	
鳥取	建設資材（調整中）	
島根	加工食品（調整中）	
岡山	飲料・酒（調整中）	
山口	建設資材	
徳島	紙・パルプ	
香川	紙・パルプ	
愛媛	加工食品	
高知	加工食品	
福岡	加工食品、生鮮食品（農産物）	
佐賀	加工食品、生鮮食品（農産物）	
長崎	加工食品	
熊本	生鮮食品（生乳）	生鮮食品（生乳）
大分	加工食品	
宮崎	加工食品	
鹿児島	生鮮食品（鶏卵）、 生鮮食品（青果物）	生鮮食品（鶏卵）、 生鮮食品（青果物）
沖縄	加工食品	

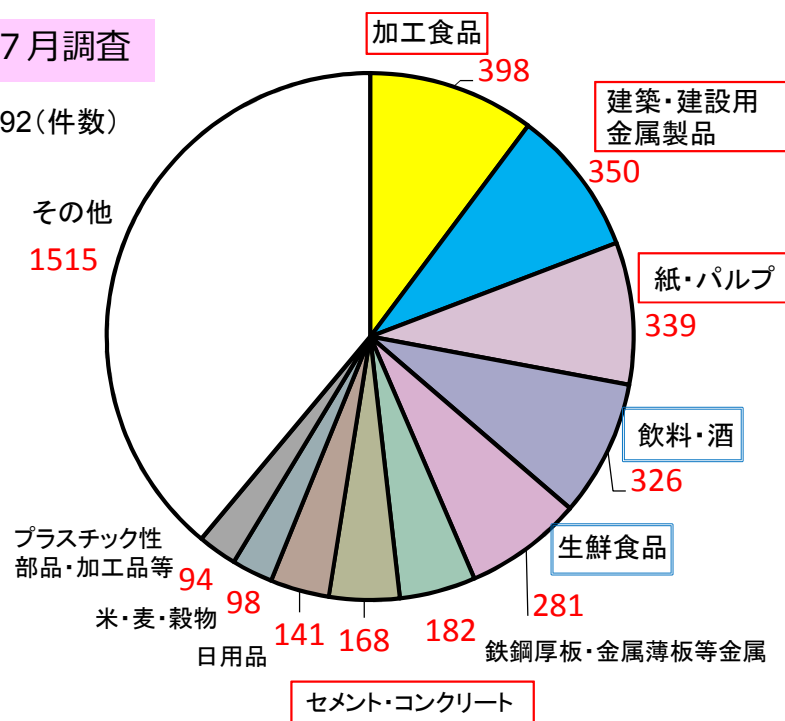
令和2年度の輸送品目別取組強化事業について

- 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い、その結果を踏まえて品目ごとのガイドラインを策定（令和2年5月公表）。
- 加工食品、建設資材、紙・パルプの各品目については、ガイドラインにおいて示した今後の取組の方向性に沿って、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、平成29年7月及び平成30年11月に実施した荷待ち時間の実態調査において、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、課題整理や改善策の検討を実施する。

30分以上の荷待ち時間が生じた件数（輸送品目別）

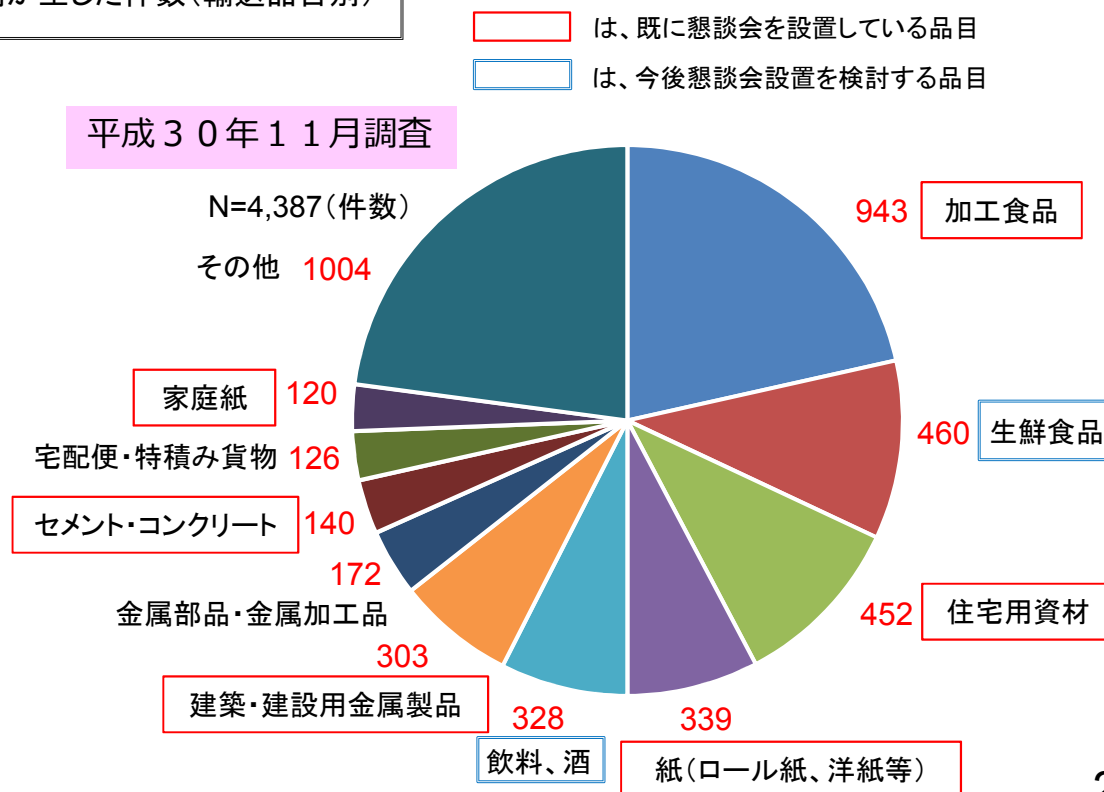
平成29年7月調査

N=3,892(件数)



平成30年11月調査

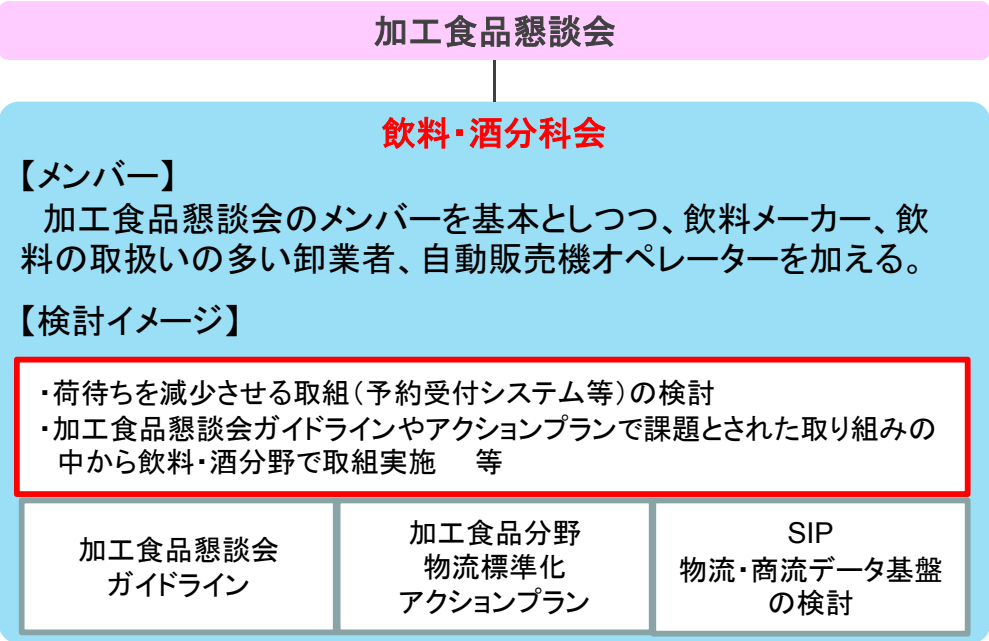
N=4,387(件数)



【取組概要】

- ・「飲料・酒」の物流は、メーカーから小売業者の物流センター又は加工食品、飲料・酒を扱う卸業者の倉庫を経由して、小売店舗に配送されている。よって、「飲料・酒」の関係者の多くは「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」(「加工食品懇談会」という。)と重複する。
- ・関係者からは「飲料・酒」も「加工食品」と課題・打ち手の方向性は同じであるため、これを踏まえて検討を行うべきである」との声があった。
- ・「飲料・酒」についてはパレット輸送が標準となっているなど、「飲料・酒」特有の荷待ち時間発生要因はないのではないかという関係者の声が多い。よって、同じ倉庫で取り扱われている「加工食品」の荷待ち時間削減方をさらに追求することが「飲料・酒」の荷待ち時間削減にも資すると思われる。
- ・また、「飲料・酒」において既に取り組まれているパレット化や取引コードの共通化等について、「加工食品」においても促進していくことが、「飲料・酒」、「加工食品」両方の物流改善につながるとの意見がある。
- ・他方、自動販売機のような飲料・酒特有の要素も存在する。これについては新たな論点として検討する必要がある。
- ・以上を踏まえ、令和2年度においては、加工食品懇談会に「飲料・酒分科会」を設け、昨年度までの加工食品懇談会等の議論を前提としつつ、さらなる取組みの深度化を図ることとする。

【スキーム概念図】



【スケジュール案】

- | | |
|-------|-------------------------|
| 9月18日 | 第1回分科会
※実証実験案について |
| 9月～ | 実証実験等開始
※3～5事業程度を想定 |
| 2月中旬 | 第2回分科会
※実証実験結果のとりまとめ |

【アウトプットイメージ】

加工食品懇談会において策定したガイドラインに実証実験結果を踏まえた内容を追補する。

【取組概要】

- ・生乳の輸送に関する物流課題解決のための実証実験を実施する。※生鮮食品を分析したところ、「生乳」物流の荷待ちが多いことから選定
- ・紙・パルプ(洋紙・板紙分野)、紙・パルプ(家庭紙分野)、建設資材それぞれのガイドラインで示した今後の取組の方向性に沿って実証実験を実施する。
- ・それぞれのガイドラインに実証実験結果を踏まえた内容を追補する。※生鮮食品(生乳)については、サプライチェーンの関係者が限られていることから、新たに懇談会の設置やガイドラインの策定は行わず、パイロット事業のガイドラインに反映

【スケジュール案】

- | | |
|------|-------------|
| 9月上旬 | 各実証実験等開始 |
| 3月上旬 | 実証実験結果とりまとめ |
| 3月中 | ガイドライン反映 |

【輸送品目別ガイドライン(建設資材、紙・パルプ(洋紙板紙・家庭紙))で示した今後の取組の方向性(抜粋)】

建設資材

- 荷主の配慮義務を踏まえた建設業の取引適正化の取組の推進 ⇒ 元請業者による物流へのマネジメントの強化
- ICTの活用による情報の共有化の推進 ⇒ 伝票情報や物流情報を現場が容易にアクセスできる環境整備を促進
- 附帯作業の軽減 ⇒ 車上渡しを原則としつつ、役割分担を整理し、納品条件を明確化

紙・パルプ(洋紙・板紙)

- 共同保管及び共同配送の実現に向けて ⇒ サプライチェーン全体の効率化を考慮したメーカー共同倉庫の設置等を検討
- 附帯作業の軽減 ⇒ 役割分担の明確による取引条件等の見直しとともに、危険が伴う作業(俵二段積み等)については機械化を促進
- 段ボール分野の方向性 ⇒ ①少量多頻度輸送及びリードタイムの改善、②薄型段ボールへの転換、③ユニットロードの標準化を注力

紙・パルプ(家庭紙)

- パレット化の早急な促進 ⇒ 「手積み・手卸しを解消する」ということを共通認識として、更なる取組を促進
- コンパクト製品の普及促進 ⇒ 消費者へ製品メリットの積極的な周知を行い、サプライチェーン全体で検討を継続
- 小売店舗への配送方法の改善 ⇒ 都市内物流の効率化に向け、さらなる関係者が連携した取組を促進

- トラックドライバーの労働時間の内訳、荷待ち時間の詳細、荷役作業に関する契約の有無等、長時間労働の実態及び原因を明らかにし、取引慣行の改善や労働時間短縮のための検討に資することを目的に、平成27年度に「トラック輸送状況の実態調査（アンケート調査）」を実施。
- 前回調査からの改善状況等を確認するため、今年度、トラック事業者やドライバーを対象としたフォローアップ調査を実施予定。

【主要出口国/地区向我国进口贸易内容】

主要出口国/地区	贸易内容	贸易额 (亿美元)	同比增长 (%)
美国	点货	65.3	1.45
日本	深加	24.6	5.35
韩国	手货	22.4	1.11
中国香港	夹皮	19.9	1.22
中国台湾	付母	19.2	1.14
越南	包膜	7.49	5.36
俄罗斯	付木	5.26	1.16
印度尼西亚	不溯	4.79	1.16
马来西亚	付木	4.36	1.16
泰国	付木	3.96	1.16

【主要进口国/地区向我国出口贸易内容】

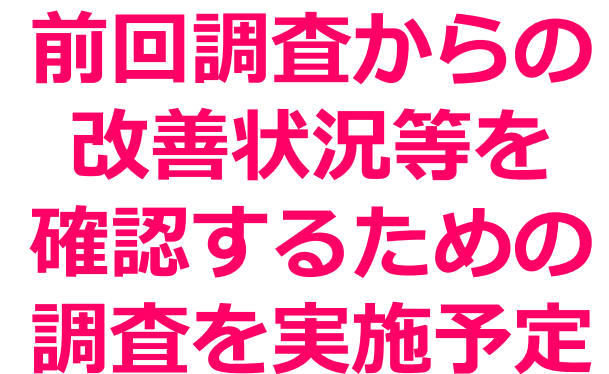
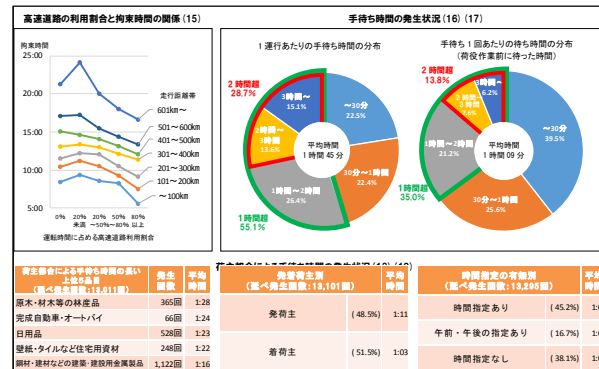
主要进口国/地区	贸易内容	贸易额 (亿美元)	同比增长 (%)
美国	点货	5.26	1.16
中国香港	夹皮	3.4	2.53
中国台湾	付母	2.25	1.16
日本	深加	1.11	2.53
韩国	手货	0.96	1.16
越南	包膜	0.86	1.16
俄罗斯	付木	0.76	1.16
印度尼西亚	不溯	0.66	1.16
马来西亚	付木	0.56	1.16
泰国	付木	0.46	1.16

【主要出口国/地区向我国进口贸易内容】

主要出口国/地区	贸易内容	贸易额 (亿美元)	同比增长 (%)
美国	点货	6.26	1.16
日本	深加	3.1	2.53
韩国	手货	2.56	1.16
中国香港	夹皮	2.34	2.53
中国台湾	付母	2.26	1.16
越南	包膜	2.26	1.16
俄罗斯	付木	2.26	1.16
印度尼西亚	不溯	2.26	1.16
马来西亚	付木	2.26	1.16
泰国	付木	2.26	1.16

【主要进口国/地区向我国出口贸易内容】

主要进口国/地区	贸易内容	贸易额 (亿美元)	同比增长 (%)
美国	点货	2.56	1.16
中国香港	夹皮	2.47	2.53
中国台湾	付母	2.47	1.16
日本	深加	2.47	2.53
韩国	手货	2.47	1.16
越南	包膜	2.47	1.16
俄罗斯	付木	2.47	1.16
印度尼西亚	不溯	2.47	1.16
马来西亚	付木	2.47	1.16
泰国	付木	2.47	1.16



令和３年２月１７日
静 岡 労 働 局

令和２年度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
提出資料一覧

- ☐ 「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」
- ☐ 「道路貨物運送業に対する労働時間等説明会について（報告）」
- ☐ 「『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』の活用について」
- ☐ 「トラック運転者のために、いま、取り組んで欲しいことがあります！」（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周知リーフレット）
- ☐ 改善基準告示の見直しについて

上記資料に関する照会先

静岡労働局労働基準部監督課

電話 ０５４-２５４-６３５２



第12回トラック輸送における取引環境・労働時間改善
中央協議会及び第11回ト
ラック運送業の生産性向上
協議会配布資料（令和2年
10月7日）

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

厚生労働省 労働基準局
労働条件政策課

1. 令和元年度予算事業 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

(1) 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

第11回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及び第10回トラック運送業の生産性向上協議会資料(令和元年10月9日)を一部改変
※下線部は変更点

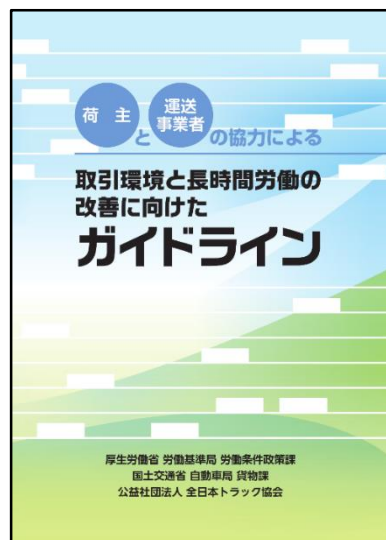
平成30年度に策定した「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」を荷主・トラック運送事業者に対して周知するためのセミナーを各地で計46回開催した。

※当初は47都道府県で各1回以上、計50回実施予定だったが、新型コロナウイルス感染症の影響により、鳥取・静岡・広島・山口での開催を中止とした。

(2) 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

平成30年度に作成した周知用コンテンツやガイドライン等をまとめたポータルサイトを令和元年9月6日に開設。

荷主及び運送事業者向けに、「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」を再整備した web上の自己診断ツールについて、同年12月19日に追加。



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

平成28年度及び29年度に各都道府県で実施したパイロット事業で得られた長時間労働改善等の知見や、荷主とトラック事業者の協力による取組を紹介。



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。

(1) 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

「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
荷主・トラック運送事業者に対して周知するためのセミナー

第11回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及
び第10回トラック運送業の生産性
向上協議会資料
(令和元年10月9日)

○目的

厚生労働省と国土交通省が協力して、トラック運転者の労働時間短縮のために荷主企業とトラック運送事業者が具体的にに取り組む事項の解説などを行い、荷主企業とトラック運送事業者の双方に役立つノウハウを提供。

○概要

セミナーは東京・大阪・福岡において各2回、それ以外の道府県においては各1回開催。事前申込制で、参加無料。「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」からオンラインでの申し込みが可能。

○セミナープログラム

・「荷主団体等の挨拶」及び「トラック運送事業者団体等の挨拶」

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（地方協議会）」の委員のうち、荷主団体等およびトラック運送事業者団体等の委員による挨拶を依頼。地方協議会の活動との連携を図ることにより、広く荷主及びトラック運送事業者の参加を得ることを狙う。

・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（委託先業者：株式会社富士通総研）

ガイドラインの内容に沿って、「トラック運転者の労働時間短縮の進め方」と「対応策」について分かり易く説明。

・「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））

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た「ホワイト物流」推進運動について説明。

・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））

時間外労働の上限規制については、2024年4月1日から自動車運転の業務にも適用されることとなるため、労働基準法の改正内容について、ポイントを絞って説明。

<周知用リーフレットのイメージ>



開催予告

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

明日から活用できる「トラック運転者の労働時間短縮の進め方」と「対応策」について、
分かり易く説明します。

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

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た「ホワイト物流」推進運動についてご説明します。

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

時間外労働の上限規制については、2024年4月1日から自動車運転の業務にも適用されることとなりますので、早めの対策が重要です。
労働基準法の改正内容について、ポイントを絞ってご説明します。

厚生労働省
都道府県労働局
（労働基準監督署）

※セミナーは、全都道府県で開催します。
※開催日・開催会場は、右記にて改めてご連絡します。
（開催日の1ヶ月以上前にはご連絡）

●各都道府県の労働局／運輸局に配布するリーフレット（チラシ）
●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」



(1) 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

第11回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及
び第10回トラック運送業の生産性
向上協議会資料
(令和元年10月9日)を一部改変
※灰色塗りは開催済み
※緑色塗りは中止

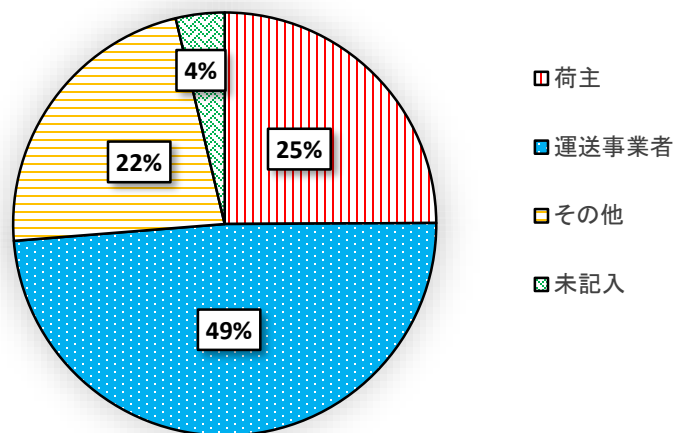
開催スケジュール（都道府県順） 東京・大阪・福岡は各2回、それ以外の道府県は各1回開催

No.	ブロック	都道府県	日程	時間	会場名称	部屋名	住所	No.	ブロック	都道府県	日程	時間	会場名称	部屋名	住所
1	北海道	北海道	2019/10/15 火	13:00～16:00	北海道トラック総合研修センター	4階大会議室	北海道札幌市中央区南9条西1丁目1-10	26	近畿	滋賀県	2019/10/23 水	13:00～16:00	滋賀県トラック協会	大ホール	滋賀県守山市木浜町2298番地の4
2	東北	青森県	2020/01/30 木	13:00～16:00	青森県トラック協会研修センター	2階大研修室	青森県青森市大字荒川字品川111-3	27	近畿	京都府	2019/11/26 火	13:00～16:00	京都自動車会館	7,8会議室	京都府京都市伏見区竹田向代町5-1-5
3	東北	岩手県	2019/12/16 月	13:00～16:00	マリオス(盛岡地域交流センター)	18階188会議室	岩手県盛岡市盛岡駅西通二丁目9番1号	28	近畿	大阪府(1)	2019/12/11 水	13:00～16:00	大阪府トラック協会	会議室	大阪府大阪市東区鳴野西2-11-2
4	東北	宮城県	2020/02/19 水	13:00～16:00	トクネットホール仙台(仙台市民会館)	B1階展示室	宮城県仙台市青葉区桜ヶ岡公園4-1	29	近畿	大阪府(2)	2020/01/15 水	13:00～16:00	岸和田市立浪切ホール	小ホール	大阪府岸和田市港緑町1-1
5	東北	秋田県	2020/01/14 火	13:00～16:00	秋田市文化会館	大会議室	秋田県秋田市山王七丁目3番1号	30	近畿	兵庫県	2019/12/10 火	13:00～16:00	神戸市産業振興センター	会議室901	兵庫県神戸市中央区東川崎町1丁目8番4号(神戸ハーバーランド内)
6	東北	山形県	2020/01/23 木	13:00～16:00	山形県トラック協会	第1・2会議室	山形県天童市蔵増1465-16	31	近畿	奈良県	2019/11/27 水	13:00～16:00	奈良県トラック会館	第2会議室	奈良県大和郡山市額田部北町981-6
7	東北	福島県	2020/02/18 火	13:00～16:00	福島県トラック協会 県中研修センター	大研修室	福島県郡山市喜久田町卸三丁目5番地	32	近畿	和歌山県	2019/11/06 水	13:00～16:00	和歌山ビッグ愛	展示ホール	和歌山県和歌山市手平2丁目1-2
8	関東	茨城県	2019/10/21 月	13:00～16:00	ザ・ヒロサワ・シティ会館(茨城県立県民文化センター)	小ホール	茨城県水戸市千波町東久保697番地	33	中国	鳥取県	2020/02/27 木	13:00～16:00	鳥取県立倉吉未来中心	セミナールーム3	鳥取県倉吉市駄経寺町212-5(倉吉パークスクエア内)
9	関東	栃木県	2020/01/31 金	13:00～16:00	栃木県トラック協会	本館2階研修室	栃木県宇都宮市八千代1-5-12	34	中国	島根県	2020/02/26 水	13:00～16:00	島根県立産業交流会館(くにびきメッセ)	大会議室501	島根県松江市学園南1丁目2-1
10	関東	群馬県	2019/11/19 火	13:00～16:00	群馬県トラック協会	大研修室	群馬県前橋市野中町595	35	中国	岡山県	2020/01/17 金	13:00～16:00	岡山商工会議所	大会議室101,102	岡山県岡山市北区厚生町3-1-15
11	関東	埼玉県	2019/12/09 月	13:00～16:00	埼玉会館	3C会議室	埼玉県さいたま市浦和区高砂3-1-4	36	中国	広島県	2020/03/16 月	13:00～16:00	広島県トラック総合会館	大研修室	広島県広島市東区光町二丁目1-18
12	関東	千葉県	2019/11/08 金	13:00～16:00	千葉県トラック総合会館	研修室	千葉県千葉市美浜区新港212-10	37	中国	山口県	2020/03/17 火	13:00～16:00	山口南総合センター	多目的ホール	山口県山口市名田島1218番地1
13	関東	東京都(1)	2020/01/20 月	13:00～16:00	株式会社富士通総研	5階大会議室	東京都港区海岸1-16-1 ニューピア竹芝サウスタワー5階	38	四国	徳島県	2019/11/25 月	13:00～16:00	アスティとくしま(徳島県立産業観光交流センター)	第2特別会議室	徳島県徳島市山城町東浜傍1番地1
14	関東	東京都(2)	2020/02/07 金	13:00～16:00	株式会社富士通総研	5階大会議室	東京都港区海岸1-16-1 ニューピア竹芝サウスタワー5階	39	四国	香川県	2019/12/13 金	13:00～16:00	サンメッセ香川	ホールB	香川県高松市林町2217-1
15	関東	神奈川県	2019/10/30 水	13:00～16:00	神奈川県トラック協会	7階大研修室	神奈川県横浜市港北区新横浜2-11-1 神奈川県トラック総合会館	40	四国	愛媛県	2020/02/21 金	13:00～16:00	愛媛県トラック協会	大会議室1	愛媛県松山市井門町1081-1
16	北陸信越	新潟県	2019/11/21 木	13:00～16:00	新潟県トラック協会	大研修室	新潟県新潟市新光町6-4	41	四国	高知県	2019/12/06 金	13:00～16:00	高知県立県民文化ホール	第6多目的室	高知県高知市本町4丁目3-30
17	北陸信越	富山県	2019/12/19 木	13:00～16:00	富山県トラック会館	3階研修室	富山県富山市婦中町島本郷1番地5	42	九州	福岡県(1)	2019/11/14 木	13:00～16:00	福岡県トラック総合会館	402会議室	福岡県福岡市博多区博多駅東1-18-8
18	北陸信越	石川県	2019/12/18 水	13:00～16:00	石川県地場産業振興センター	研修室5	石川県金沢市鞍月2丁目1番地	43	九州	福岡県(2)	2020/01/28 火	13:00～16:00	ウェルとばた	多目的ホール	福岡県北九州市戸畑区汐井町1番6号
19	中部	福井県	2019/10/17 木	13:00～16:00	福井県産業会館	本館展示場	福井県下六条町103番地	44	九州	佐賀県	2019/10/29 火	13:00～16:00	佐賀県トラック協会 研修会館	大会議室	佐賀県佐賀市高木瀬西三丁目1番20号
20	関東	山梨県	2020/01/24 金	13:00～16:00	山梨県地場産業センター	大会議室	山梨県甲府市東光寺3-13-25	45	九州	長崎県	2019/10/28 月	13:00～16:00	長崎県勤労福祉会館	講堂	長崎県長崎市桜町9-6
21	北陸信越	長野県	2020/02/04 火	13:00～16:00	長野県トラック会館	研修ホール	長野県長野市南長池710-3	46	九州	熊本県	2019/12/03 火	13:00～16:00	くまもと県民交流会館	会議室1	熊本県熊本市中央区手取本町8番9号 テリアくまもとビル
22	中部	岐阜県	2019/11/18 月	13:00～16:00	ワークプラザ岐阜	大ホール	岐阜県岐阜市鶴舞町2-6-7	47	九州	大分県	2020/01/21 火	13:00～16:00	大分県トラック協会	大会議室	大分県大分市向原西1丁目1-27
23	中部	静岡県	2020/03/09 月	13:00～16:00	静岡県トラック協会	大会議室	静岡県静岡市駿河区池田126-4	48	九州	宮崎県	2020/02/06 木	13:00～16:00	宮崎市民プラザ	大会議室	宮崎県宮崎市橘通西1丁目1番2号
24	中部	愛知県	2020/02/20 木	13:00～16:00	ウインクあいち	1202号室	愛知県名古屋市中村区名駅4丁目4-38	49	九州	鹿児島県	2019/10/31 木	13:00～16:00	かごしま県民交流センター	大研修室 第4	鹿児島県鹿児島市山下町14-50
25	中部	三重県	2020/02/10 月	13:00～16:00	津センターパレス	ホール	三重県津市大門7番15号	50	九州	沖縄県	2019/11/12 火	13:00～16:00	九州沖縄トラック研修会館	第1研修室	沖縄県那覇市港町2丁目5番23号

（１）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

セミナーの参加者数

参加者総計	参加者の内訳			
	荷主	運送事業者	その他	未記入
3,491人	870人	1704人	787人	130人



※その他：社会保険労務士、地方銀行、報道機関など

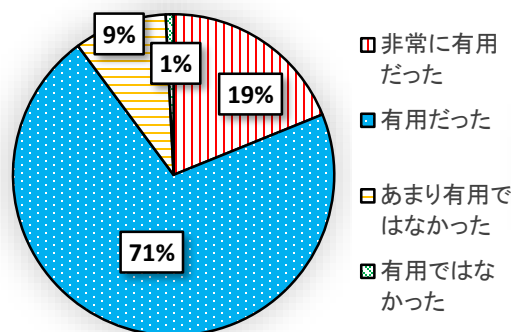
地方テレビ局による報道

●本セミナーについて、複数の地方テレビ局の取材があり、セミナー開催の様子等について報道された。

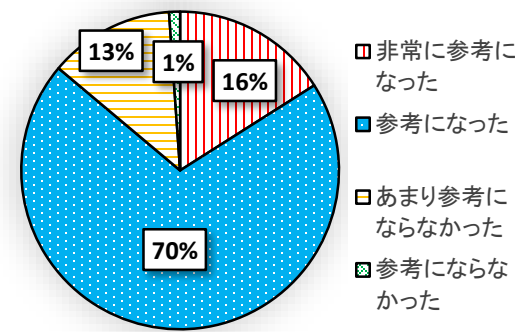
- ・北陸朝日放送（石川県）
- ・石川テレビ（石川県）
- ・富山テレビ放送（富山県） 等

セミナー参加者のアンケート結果

セミナー参加の感想



セミナーはトラック運転者の労働時間短縮のために参考になったか



●「非常に有用/有用」、あるいは「非常に参考/参考」と回答した参加者のアンケートコメント（自由記入）の例

- ・荷主として運送事業者と協力し拘束時間短縮に向けて活動していく重要性がわかった。（荷主）
- ・物流事業に関する問題点が認識出来て、荷主としても作業改善等の対策の必要性が急務と判断します。（荷主）
- ・改善のためのアプローチが具体的に示されている。また国主導の中で関係者に説明が進んでいるため、改善着手時の入口説明が省ける。（荷主）
- ・運送業界の実情が見えず、荷主の視点で作業を行っていたので、少しでも改善できる場所は改善しなければならないという意識が芽生えた。（荷主）
- ・配送予定締め切り時刻の工夫等、コストをかけずに社内運用の見直しで解決できることもあとと知り、取り組みやすくなりました。（荷主）
- ・我々、運送事業者だけでは、改善できない事が多々あり、全てを順調に運用するために、必要な事項が理解できた。（運送事業者）
- ・出荷主との協議に着荷主も加わっていただくことが大事。（運送事業者）
- ・荷主様と一緒に参加させて頂きましたので、今後さらに理解を深めていただけると期待します。（運送事業者）
- ・荷主との定期的な協議会を設ける。お互いを知ってもらう、課題を共有、改善することが重要と考えた。（運送事業者）

(1) 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

セミナーの様子

北海道会場（87人参加）



群馬県会場（105人参加）



千葉県会場（90人参加）



東京都①会場（133人参加）



石川県会場（117人参加）



富山県会場（70人参加）



大阪府①会場（125人参加）



徳島県会場（72人参加）



佐賀県会場（109人参加）



(2) 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

トラック運転者の長時間労働改善に向けた周知用コンテンツやガイドライン等をまとめたポータルサイト

<ポータルサイト トップ画面のイメージ> (令和2年9月現在)

○主なコンテンツ

企業向け

荷主企業とトラック運送事業者の双方に向けた、トラック運転者の労働時間の改善を進めるための対応策や有用な好事例等のコンテンツを提供。

荷主企業やトラック運送事業者が貨物運送の現状に関するチェックシートに回答することにより、自社の取り組むべき課題を抽出できるweb診断ツールを令和元年12月19日に追加。診断ツールの回答結果を分析した診断結果レポートを公開し、随時更新。また、本ポータルサイトの広報コンテンツ（ポスター、リーフレット）を令和2年7月21日に追加。

国民向け

トラック運転者の仕事を知るための情報や、トラック運転者の長時間労働改善のために「できること」や「やって欲しいこと」に関する情報などを提供。

国民・荷主企業向け周知用動画を令和元年12月19日に追加し、宅配ドライバーの「生の声」を紹介するコンテンツを令和2年3月17日に追加。

セミナー動画

令和元年度に実施した、トラック運転者の労働時間短縮の進め方のノウハウを広く荷主企業やトラック運送事業者に周知する(1)のセミナーの動画を公開中。

「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト（国土交通省）との連携

深刻化する運転者不足に対応し、産業活動等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て、トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化、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」推進運動についての情報を提供。

(2) 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 追加コンテンツ①

■ 荷主企業・運送事業者向けコンテンツ web診断ツール「簡単自己診断」

「運転時間」「荷扱い時間・付帯作業時間」「待ち時間」の3つの視点から、貨物運送の現状に関するチェックシートに回答することで、トラック運転者の労働時間削減に向けて自社の取り組むべき課題を抽出できるツール。

運送事業者向けページに診断結果の印刷機能を設け、荷主との取引環境改善を支援。

<STEP 1>

荷主企業向け、運送事業者向けの各ページより、「輸送品目」「診断項目」を選択する

<STEP 2>

表示された質問に、当てはまるものについてチェック

<STEP 3>

自己診断結果と、改善のための施策候補の紹介

<STEP 4> ※運送事業者向けページ

診断結果・施策候補等を印刷可能

✓ 荷主企業の協力が必要な事項や、施策を実施することで、**荷主企業が得られるメリット**を紹介

⇒トラック運送事業者が荷主企業に対して「意見交換・検討する場」の必要性を説明するための材料として活用可能

※令和2年8月5日現在の「簡単自己診断」実施件数 780件
(内訳：荷主380件、運送事業者400件)

STEP1 品目・項目を選択

業種 荷主

品目 選択して下さい

以下の3項目より自己診断したい項目を選択してください(複数可)

運転時間 荷扱い時間・付帯作業時間 待ち時間

簡単自己診断を始める

STEP2 表示された質問に回答、診断

運転時間

運転時間に関わる自己診断をしよう
貴社が委託している運送の状況についてお答えください。

【その1】現状の「輸送ネットワーク」について、チェックしてください。

番号	質問	該当するものにチェック
1	道路利用に留まっていますか?	☐
2	事業者間で明確なルールが定められていますか?	☐
3	は、高速道路利用OK、30分以上遅れたら、高速道路利用OK等、していますか?	☐

診断結果を見る

STEP3 診断結果と施策候補のご紹介

運転時間に関わる自己診断 結果

問題を解決する施策の候補を説明します。

【その1】現状の「輸送ネットワーク」について

番号	質問
1	すべて一般道の走行ですか?

●該当するにチェックした場合、潜んでいるかもしれない問題
一般道の走行の場合、高速道路利用と比較して、トラック運転者の運転時間が長くなります。

●その問題を解決する施策候補 例
一般道から高速道路利用への切替え(すでに一部利用している場合は、利用区間の拡充)は、運転時間の削減に結びつきます。

① ●施策実施による荷主のみならずのメリット
トラック運転者が高速道路を利用した場合、道路渋滞などによる着荷主への納入遅延の抑制につながります。さらに運送事業者の車両活用可能時間が抽出できることから、車両回転率の向上につながる可能性も秘めています。その結果、1日当たりの納入先数を増加させることができるかもしれません。

●施策実施に向け荷主のみならず協力してもらいたいこと
高速道路利用は、利用区間の検証と併行して、高速料金の荷主・運送事業者間の負担ルールを検討する必要があります。これは、事業者間の負担割合を明確にし、運送事業者の負担を軽減し、荷主の負担を増加させないことが重要です。

(2) 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 追加コンテンツ②

■ 国民・荷主企業向けの周知用動画 「トラック運転者の「いま」とあなたにできること」



トラック運転者が運転以外にどんな仕事をしているのかという点を主軸に据えて、トラック運転者が置かれた実態とその改善に必要な取組を紹介。

- ・ 動画は、厚生労働省YouTube公式チャンネルに投稿・公開しており、ポータルサイトの動画紹介ページから閲覧することが可能
- ・ 令和2年9月11日時点の再生回数 7,100回

(参考) ポータルサイトでは、トラック運転者の長時間労働改善に向けた好事例の紹介として、山梨県での平成28年度の実施事例、和歌山県での平成29年度の実施事例の動画もそれぞれ掲載。
(トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会におけるパイロット事業の取組を紹介)



好事例紹介動画
山梨県での取組事例

平成28年度に山梨県で実施された事例を取り上げており、一貫パレチゼーションと荷卸しの事前予約制に取り組み、荷役時間や待機時間の短縮に成果を上げています。



好事例紹介動画
和歌山県での取組事例

平成29年度に和歌山県で実施された、モーダルシフトによる拘束時間の短縮の事例と荷卸しの事前予約制による待機時間の短縮の事例を紹介しています。いずれも成果を上げています。

動画は、厚生労働省YouTube公式チャンネルに投稿・公開しており、ポータルサイトの企業向けページから閲覧することが可能

※ 和歌山県の事例動画は地元TV局が制作したもの

- ・ 山梨県の事例動画
令和2年9月11日時点の再生回数 11,300回
- ・ 和歌山県の事例動画
令和2年9月11日時点の再生回数 2,200回

2. 令和元年度予算事業 中小企業・小規模事業者等に対する働き方改革推進支援事業

働き方改革推進支援センター トラック運送事業者へのサポート事例

● 働きやすい職場環境づくりのための規則等の整備と管理職の意識改革

「A社」 （静岡県／運送業／労働者数31名）

【支援前の状況】

➤ 働きやすい環境づくりに向けて、下記4点を実施するための専門家のアドバイスが欲しい。

- ①賃金規程の整備
- ②就業規則の整備
- ③研修体制の整備
- ④管理職の意識改革



【専門家の支援】

- M&Aによる新しい組織づくりを実施しているという事業者の状況を踏まえ、取組の方向性が企業理念の内容に沿ったものであることを確認しながら、少しずつ整備を進めることを助言した。
- 専門家による管理職への面談を行い、働き方改革への対応状況についてヒアリングを実施。その結果を踏まえて、取組を実効性のあるものとするために、管理監督者が率先して、時間外労働の上限規制適用に向けた土台づくりを行うことが重要であることを助言した。



【支援後の効果・声等】

- 上記の助言を踏まえ、直近の目標として、2年後を目途に「高卒者を受け入れられる職場環境づくり」を目指していくことを確認。

3. 令和2年度予算事業について

自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策

予算額 1.5億円

■ 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継続運用・拡充

荷主に向けた自動車運転者の労働時間短縮のための周知用動画の掲載等、順次拡充。

■ 自動車運転者の労働時間に係る実態把握（ハイヤー・タクシー、トラック、バス）

トラック運転者と同様に長時間労働の実態があるハイヤー・タクシー、バスの運転者を含む自動車運転者の労働時間の改善に向け、まずはその労働時間に係る実態把握を実施。

中小企業・小規模事業者等に対する働き方改革推進支援事業

予算額 91億円

■ 働き方改革推進支援センター

中小企業・小規模事業者等が働き方改革の意義を十分に理解し前向きに取り組むことが重要であるため、47都道府県に「働き方改革推進支援センター」を設置。

①長時間労働の是正、②同一労働同一賃金の実現、③生産性向上による賃金引上げ、④人手不足の緩和などの労務管理に関する課題に対応するため、就業規則や賃金制度等の見直し方などについて、

- 窓口相談の実施、企業の取組事例や労働関係助成金の活用方法等に関するセミナーの実施

- 労務管理などの専門家が事業所への個別訪問などにより、36協定届・就業規則作成ツールや業種別同一労働同一賃金マニュアル等を活用したコンサルティングの実施

- 各地域の商工会議所・商工会・中小企業中央会・市区町村等への専門家派遣による相談窓口への派遣などの、技術的な相談支援を行う。

(1) 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 追加コンテンツ

■発荷主企業・着荷主企業向け周知用動画

トラック運転者の長時間労働改善に向け、荷主・運送事業者が取り組む内容について、平成30年度に策定した「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」における取組の進め方をもとに、荷主・運送事業者が取引環境と長時間労働の改善に向けた取組を実際に始めるに当たり、両者の具体的な交渉過程等をドラマ形式（アニメーション）で再現。

発荷主企業向け動画

(イメージ)



着荷主企業向け動画

(イメージ)



～あらすじ～

ある運送事業者は、トラック運転者の長時間労働の改善に向けた取組について、荷主に協力を依頼するが、断られてしまう。運送事業者は、インターネットで見つけた「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」において、「簡単自己診断」を実施。その自己診断結果に記載されている荷主のメリットを参考に、再度、荷主と交渉したところ、その取組によるメリットについて、荷主に納得してもらうことに成功。取組にかかる費用の応分負担について協議した上で、早速、取組を実施することとなった。

(2) 働き方改革推進支援センターについて

「働き方改革推進支援センター」って何？

「働き方改革推進支援センター」は、就業規則の作成方法、賃金規定の見直し、労働関係助成金の活用など、『働き方改革』に関連する様々なご相談に総合的に対応し、支援することを目的として、全国47都道府県に設置されています。

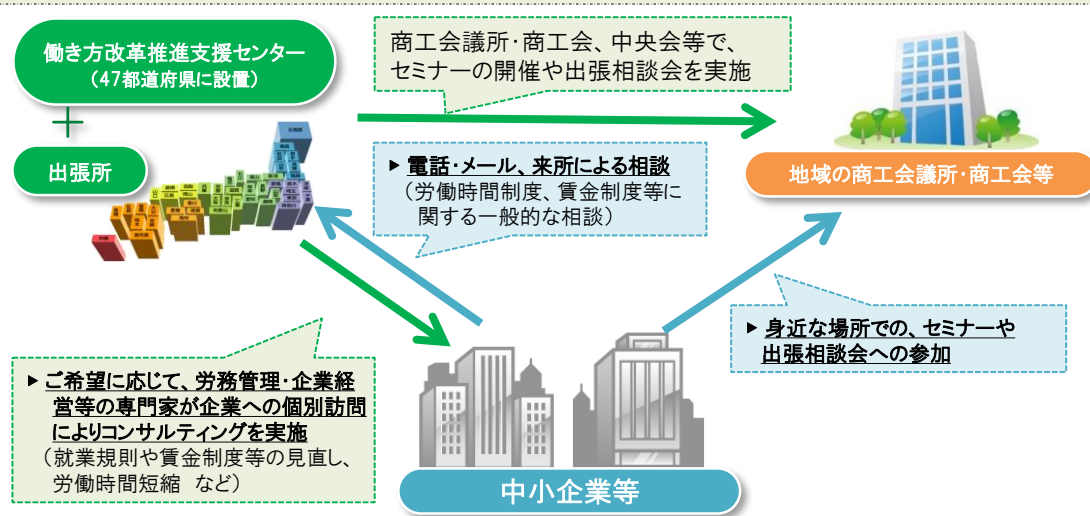
お近くの支援センターや出張所を、是非お気軽にご利用ください。

★ 以下の4つの取組をワンストップで支援します。

- ① 長時間労働の是正
- ② 同一労働同一賃金等非正規雇用労働者の待遇改善
- ③ 生産性向上による賃金引上げ
- ④ 人手不足の解消に向けた雇用管理改善

例えば、
以下のようなことを
総合的に検討して支援！

- ・弾力的な労働時間制度
- ・業種に応じた業務プロセス等の見直し方法
- ・利用できる国の助成金



働き方改革推進支援センター連絡先一覧

名称	住所	電話番号
北海道働き方改革推進支援センター	札幌市中央区北1条西3丁目3-33 リープロビル3階	0800-919-1073
青森働き方改革推進支援センター	青森市青柳2-2-6	0800-800-1830
岩手働き方改革推進支援センター	盛岡市仙北2-10-17	0120-664-643
宮城働き方改革推進支援センター	仙台市宮城野区原町1-3-43	0120-97-8600
秋田働き方改革推進支援センター	秋田市大町3-2-44大町ビル3階	0120-695-783
山形働き方改革推進支援センター	山形市香澄町3-2-1 山交ビル4階	0800-800-3552
福島働き方改革推進支援センター	福島市御山字三本松19-3	0120-541-516
茨城働き方改革推進支援センター	水戸市三の丸2丁目2-27 リバティ三の丸 2階	0120-971-728
栃木働き方改革推進支援センター	宇都宮市宝木本町1140-200	0800-800-8100
群馬働き方改革推進支援センター	前橋市元総社町528-9	0120-486-450
埼玉働き方改革推進支援センター	さいたま市大宮区吉敷町1丁目103 大宮大鷹ビル306号	0120-729-055
千葉働き方改革推進支援センター	千葉市中央区中央4-13-10 千葉県教育会館本館4階	0120-17-4864
東京働き方改革推進支援センター	新宿区西新宿1-22-2 新宿サンエービル1階	0120-232-865
神奈川働き方改革推進支援センター	横浜市中区尾上町5-77-2 馬車道ウエストビル6階	0120-910-090
新潟働き方改革推進支援センター	新潟市中央区天神1丁目12番地8号 LEXN B 5階	0120-009-229
働き方改革推進支援センター富山	富山市桜橋通り6番11号 富山フコク生命第2ビル 5階	0800-200-0836
石川働き方改革推進支援センター	金沢市尾山町9-13 金沢商工会議所会館3階	0120-319-339
ふくい働き方改革推進支援センター	福井市西木田2-8-1 福井商工会議所1階（ふくいジョブステーション）	0120-14-4864
山梨働き方改革推進支援センター	山梨県中巨摩郡昭和町河西1232-1 HUCOM 2階	0120-755-455
長野働き方改革推進支援センター	長野市大字中御所字岡田131-10	0800-800-3028
ぎふ働き方改革推進支援センター	岐阜市神田町6丁目12番地 シングザ神田5階	0120-226-311
静岡働き方改革推進支援センター	静岡市葵区追手町44番地1 静岡産業経済会館5階	0800-200-5451
愛知働き方改革推進支援センター	名古屋市中千種区千種通7-25-1 サンライズ千種3階（タスクール内）	0120-006-802
三重働き方改革推進支援センター	津市栄町2丁目209 セキゴン第2ビル2階	0120-111-417
滋賀働き方改革推進支援センター	大津市打出浜2番1号 コラボしが21 5階 滋賀経済産業協会内	0120-100-227
京都働き方改革推進支援センター	京都市中京区亀屋町167-1 ディ・ピュイ亀屋ビル3階	0120-417-072
大阪働き方改革推進支援・賃金相談センター	大阪市北区天満2-1-30 大阪府社会保険労務士会館5階	0120-068-116
兵庫働き方改革推進支援センター	神戸市中央区港島中町6丁目1番地 神戸商工会議所会館9階	0120-79-1149
奈良働き方改革推進支援センター	奈良市西木辻町343番地1 奈良県社会保険労務士会館	0120-414-811
和歌山働き方改革推進支援センター	和歌山市西丁36 和歌山商工会議所2階	0120-731-715
働き方改革サポートオフィス鳥取	鳥取市富安1-152 SGビル4階	0800-200-3295
島根働き方改革推進支援センター	松江市母衣町55番地4 島根県商工会館7階	0120-514-925
岡山働き方改革推進支援センター	岡山市北区厚生町3丁目1番15号 商工会議所ビル1階	0120-947-188
広島働き方改革推進支援センター	広島市中区基町11-13 合人社広島紙屋町アネックス4階	0120-610-494
働き方改革サポートオフィス山口	山口市吉敷下東1丁目7番37号 アネックス鳳陽B	0120-172-223
徳島働き方改革推進支援センター	徳島市南末広町5番8-8号 徳島経済産業会館2階	0120-967-951
香川働き方改革推進支援センター	高松市番町2丁目2番2号 高松商工会議所会館5階	0800-888-4691
愛媛働き方改革推進支援センター	松山市大手町2丁目5-7 松山商工会館別館1階	0120-005-262
高知働き方改革推進支援センター	高知市布師町3992-2 高知県中小企業会館1階	0120-899-869
福岡働き方改革推進支援センター	福岡市中央区天神4-4-11 天神ジョypaーズ福岡8階	0800-888-1699
佐賀働き方改革推進支援センター	佐賀市川原町8-27 平和会館1階	0120-610-464
長崎働き方改革推進支援センター	長崎市五島町3-3 プレジデント長崎2階	0120-168-610
熊本働き方改革推進支援センター	熊本市中央区細工町4丁目30-1 扇寿ビル5階	0120-04-1124
大分働き方改革推進支援センター	大分市府内町1-4-16 河電ビル202号	0120-450-836
みやぎ働き方改革推進支援センター	宮崎市橋通東4-1-4 宮崎河北ビル7階	0120-975-264
鹿児島働き方改革推進支援センター	鹿児島市下荒田3-44-18 のせビル2階	0120-221-255
沖縄働き方改革推進支援センター	那覇市前島2-12-12 セントラルコーポ兼陽205	0120-420-780 0120-420-781

4. 令和3年度概算要求について

自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策

概算要求額 1.5億円

■ 荷主間の協力による取組促進、ポータルサイトの継続運用・内容拡充・周知広報

荷主間の協力による取組についての周知用コンテンツの掲載等、ポータルサイトを順次拡充し、周知広報を実施。

■ 自動車運転者の労働時間に係る実態把握（ハイヤー・タクシー、トラック、バス）

トラック運転者と同様に長時間労働の実態があるハイヤー・タクシー、バスの運転者を含む自動車運転者の労働時間の改善に向け、その労働時間に係る実態把握を実施。

中小企業・小規模事業者等に対する働き方改革推進支援事業

■ 働き方改革推進支援センター

概算要求額 67億円

中小企業・小規模事業者等が働き方改革の意義を十分に理解し前向きに取り組むことが重要であるため、47都道府県に「働き方改革推進支援センター」を設置。

①長時間労働の是正、②同一労働同一賃金の実現、③生産性向上による賃金引上げ、④人手不足の緩和などの労務管理に関する課題に対応するため、就業規則や賃金制度等の見直し方などについて、

- 窓口相談の実施、企業の取組事例や労働関係助成金の活用方法等に関するセミナーの実施

- 労務管理などの専門家が事業所への個別訪問などにより、36協定届・就業規則作成ツールや業種別同一労働同一賃金マニュアル等を活用したコンサルティングの実施

- 各地域の商工会議所・商工会・中小企業中央会・市区町村等への専門家派遣による相談窓口への派遣などにより、ポスト・コロナの時代の新しい働き方（リモートワークを前提とした労働環境における働き方等）も踏まえながら、技術的な相談支援を行う。

また、業種別団体に対し専門家チームによる支援を行うことにより、効果的・効率的な支援を行う。

【令和 2 年度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提出資料】

道路貨物運送業に対する労働時間等説明会について（報告）

1 基本的な考え方

- 働き方改革を推進し長時間労働の是正を図るには、事業主が労働時間に関する法制度等を理解した上で、適正な労務管理を行うことが必要。
 - 特に、中小規模の事業場においては、法令に関する知識や労務管理体制が必ずしも十分でない場合が多いと考えられる。
- 
- 事業場が法制度を十分に理解し、長時間労働の削減に向けた自主的な取組が促進されるよう支援を行うことが重要。

2 時間外労働の上限規制に関する適用猶予業務への対応

- 自動車運転の業務については、時間外労働の上限規制の適用が令和 6 年 4 月から開始（＝令和 6 年 3 月まで猶予）。
- 
- 労働基準法第 36 条の協定で定める労働時間の延長の限度等に関する基準が適用されていなかったことから、令和 6 年 3 月までの猶予期間中の長時間労働削減等に関する自主的な取組が重要。

- 
- 時間外労働の上限規制を中心とした改正労働基準法等の内容や、労働時間に関する法制度等について、周知・理解の促進に向けた労働時間等説明会を開催。

3 県内の道路貨物運送事業者に対する労働時間等説明会の開催状況

① 開催時期、場所、参加者数等

＜令和元年度（実績）＞ 計 7 回開催（389 社、478 名が参加）

管轄署	会 場	月 日	参加事業場数	参加者数
三島	東部分室（沼津市）	10 月 18 日	34 社	42 名
島田	中部分室（吉田町）	10 月 23 日	56 社	66 名
富士	富士分室（富士市）	10 月 24 日	85 社	95 名
磐田	中遠分室（袋井市）	10 月 29 日	43 社	57 名
静岡	静岡県トラック会館 （静岡市駿河区）	11 月 6 日	67 社	83 名
沼津	東部分室（沼津市）	11 月 12 日	49 社	60 名
浜松	西部分室（浜松市東区）	11 月 15 日	55 社	75 名

＜令和2年度（実績）＞ 計7回開催（165社、168名が参加）

管轄署	会 場	月 日	参加事業場数	参加者数
静岡	静岡県トラック会館 （静岡市駿河区）	10月6日	41社	42名
島田	中部分室（吉田町）	10月6日	23社	24名
磐田	中遠分室（袋井市）	10月14日	21社	21名
浜松	西部分室（浜松市東区）	10月14日	23社	24名
富士	富士分室（富士市）	10月26日	20社	20名
沼津	東部分室（沼津市）	10月26日	21社	21名
三島	東部分室（沼津市）	11月10日	16社	16名

② 説明テーマ及び説明者（令和2年度）

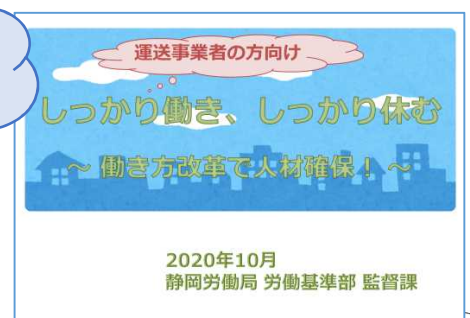
- ☑ 改正労働基準法等（時間外労働の上限規制、年5日の年次有給休暇の取得等）について【静岡労働局】
- ☑ 時間外・休日労働協定（36協定）を含む労働時間に関する法制度全般について【静岡労働局】
- ☑ 道路貨物運送業の墜落・転落災害の防止対策等について【静岡労働局】
- ☑ 一般貨物自動車運送業に関する標準的な運賃の届出について【静岡運輸支局】

③ そのほか：個別相談の実施

○説明会当日、働き方改革推進支援センター（静岡労働局委託事業）から派遣される専門スタッフ（社会保険労務士）が、参加者からの労務管理に関する相談に個別に対応。



新型コロナウイルス感染症の感染予防対策を講じた上で開催



説明会の様子（静岡県トラック会館）



パワーポイント、パンフレット等を使用しての説明



説明会及び個別相談の開催について、静岡県トラック協会から案内

2020.10 No. 193

労働時間等説明会を開催します

働き方改革に伴い、労働基準法や労働安全衛生法が改正され、長時間労働の是正に向けて労働時間に関する制度の見直しが行われています。

トラック協会では、静岡労働局、静岡運輸支局の担当官を講師にお招きし、労働時間に関する法制度の周知及び理解の促進、標準的な運賃の届出(手続)について周知を図ることを目的とした労働時間等説明会を次の日程により開催いたします。また、本年は多発する転落・墜落事故に係る労災事故の未然防止を目的とした講習や社労士による個別相談会も予定しております。受講を希望される方は、下記の「受講申込書」にてお申し込みください。

※関連記事 10 ページ

No.	開催日	時間	会場	定員	監督署の管轄
①	10月6日(火)	10:30~12:00	静岡県トラック会館	80	静岡労働基準監督署管内
②	10月6日(火)	14:30~16:00	中部分室	24	島田労働基準監督署管内
③	10月14日(水)	10:30~12:00	中部分室	30	磐田労働基準監督署管内
④	10月14日(水)	14:30~16:00	西部分室	30	浜松労働基準監督署管内
⑤	10月26日(月)	10:30~12:00	富士分室	24	富士労働基準監督署管内
⑥	10月26日(月)	14:30~16:00	東部分室	20	三島・沼津労働基準監督署管内
⑦	11月10日(火)	10:30~12:00	東部分室	20	三島・沼津労働基準監督署管内

講師 静岡労働局(監督課、健康安全課)、静岡運輸支局

受講対象 経営者や管理者など労務管理業務に携わっている方等(各社1名)

受講料 必要ありません

注意事項 ※講習終了後社労士による個別相談会を開催します。相談会は、事前予約制とさせていただきますので、希望者は、TELにて業務課宛お早めにお申し込みください。
※労働局の意向により、昨年出席できなかった会員様を優先させていただきます。
※定員に達しない場合は、先着順といたします。予めご了承ください。
※監督署の管轄区域に合わせて開催いたしますが、管轄区域外会場への参加も可能です。

受講申込書(兼受講票) FAX 申込先 054-283-1917

希望日	月	日	会場No.	所属分室	分室
事業者名				TEL	
ゴム印			(ご担当者)	FAX	
受講者氏名			(役職名)	①10/6(火) 静岡県トラック会館	
				②10/6(火) 中部分室	
				③10/14(水) 中部分室	
				④10/14(水) 西部分室	
				⑤10/26(月) 富士分室	
				⑥10/26(月) 東部分室	
				⑦11/10(火) 東部分室	

1. 上記に必要な事項をご記入頂き、FAXにてお申し込みください。定員が限られておりますので、受講可能な場合に受付印を押して返信いたします。受付印が押印された本書が受講票となります。研修当日にお持ちください。受付印が無い受講票は無効で受講不可となります。

2. ご記入いただく個人情報、研修受講に必要な業務(目的)の範囲内で利用させていただきます。

3. コロナウイルス感染拡大防止のため受講人数を大幅に減らしての開催となります。前日〜当日のキャンセルは、他の会員様のご迷惑となりますのでご注意ください。また、当日の体調等により受講をご遠慮いただく場合がございますので、予めご了承ください。

2020.10 No. 193

相談無料

社会保険労務士による 個別相談会のご案内

『道路貨物運送業に対する労働時間等説明会』とあわせて開催します！

- 特例措置等が本年12月末まで延長された「雇用調整助成金」の申請手続き
- 来年4月より中小企業に適用される「同一労働同一賃金」への対応準備
- 労働時間に関する制度、就業規則や賃金の見直し
- 働き方改革の進め方 …など、幅広い労務相談をお受けします。

日時・会場 道路貨物運送業に対する労働時間等説明会 終了後 (以下の時間区分による入替制)

① 10月6日(火) 12:00、12:30、13:00、13:30 静岡県トラック会館

② 10月6日(火) 16:00、16:20、16:40 中部分室

③ 10月14日(水) 12:00、12:30、13:00、13:30 中部分室

④ 10月14日(水) 16:00、16:20、16:40 西部分室

⑤ 10月26日(月) 12:00、12:30、13:00、13:30 富士分室

⑥ 10月26日(月) 16:00、16:20、16:40 東部分室

⑦ 11月10日(火) 12:00、12:30、13:00、13:30 東部分室

申込み問合せ 電話により希望日時、相談内容をお知らせください。 TEL:054-283-1910 静岡県トラック協会 業務課

※お申し込みが重なった場合、時間調整させていただきます。
※ご都合が合わない場合等は、同センターが行う「専門家派遣」もご利用ください。

主催 静岡県トラック協会、静岡働き方改革推進支援センター (受託: 静岡県中小企業団体中央会)

静岡県トラック情報(静岡県トラック協会発行)2020年10月号より抜粋

4 令和3年度の労働時間等説明会の開催方針

今年度までと同様、次年度も引き続き労働時間等説明会を開催する。

なお、開催時期、回数、説明内容、(これまでの説明会への不参加事業者に対する)開催案内の方法等について、静岡県トラック協会、静岡運輸支局、静岡労働局で調整した後に開催する。



【令和 2 年度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提出資料】

「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」の活用について

荷主、運送事業者による「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」の活用促進に向けた取組（次の①②）を実施。

① ポスターの掲示、リーフレットの配布等による周知

＜ポスター＞

＜リーフレット＞

② 広報誌等への掲載による利用案内

トラック運転者の長時間労働改善について

《荷主・運送事業者の皆様へ》

トラック運送事業は、日本の国民生活や経済活動を支える重要な産業ですが、荷待ち時間の発生など運送の取引慣行に由来する課題が多く存在し、他の産業と比較して長時間労働・低賃金の傾向にあります。こうしたトラック運転者の長時間労働を解決するためには、トラック運送事業者の取組に加えて、荷主の協力が不可欠です。

厚生労働省が荷主、運送事業者向けに開設したポータルサイトは、荷主と運送事業者の協力によるトラック運転者の労働時間短縮の進め方や具体的な取組事例をまとめたガイドラインなどを多数掲載しています。

また、荷主・運送事業者の方が、自社の取り組むべき事項を簡単に洗い出せる自己診断ツールなど、様々なコンテンツも掲載しております。

運送事業者のみならず荷主の皆様にもポータルサイトを活用いただき、トラック運転者の長時間労働の改善に向けた取組に、ご理解とご協力をよろしくお願いいたします。

厚生労働省静岡労働局だより
(静岡労働局発行) 2020 年 9 月号より抜粋

※ ポータルサイトの活用については、機関紙「中小企業静岡（静岡県中小企業団体中央会発行）」2020 年 9 月号、「労基しずおか（静岡県労働基準協会連合会発行）」2020 年 10 月号などに掲載いただくことにより利用勧奨を実施。

トラック運転者のために、いま、 取り組んで欲しいことがあります！

トラック運転者の長時間労働が問題になっています。

今こそ、荷主と運送事業者が協力しあって、トラック運転者の労働時間短縮に取り組む必要があります。皆さまの取組に役立つ様々な情報を、「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」に集めました！

トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト



<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>



☑ 国民のみなさまへ

掲載コンテンツの一部を
ご紹介します！



トラック運転者の仕事を知ってみよう

- ▶ 統計からみるトラック運転者の仕事
- ▶ 動画・写真でみるトラック運転者の仕事
- ▶ トラック運転者の「生の声」

トラック運転者の労働時間短縮に取り組んでいただく第一歩は、「トラック運転者」の仕事を知ることです。そこで、統計情報や、トラック運転者へのインタビューなど、様々な情報を掲載しています。ぜひご覧ください！

動画コンテンツ

トラック運転者の「いま」とあなたにできること



トラック運転者の労働時間削減に向けてあなたにできること、やって欲しいこと

トラック運転者の労働時間短縮に取り組むために国民の皆さまに「できること」「やって欲しいこと」を分かり易く掲載しています。今日からでも取り組める内容ばかりです。ぜひご覧ください！

☑ 企業のみなさまへ



簡単自己診断

- ▶ 荷主のみなさま向け
- ▶ 運送事業者のみなさま向け

簡単な質問に答えるだけで、潜んでいるかもしれない問題、そして、その問題を解決する施策候補までも簡単に確認できる自己診断です。トラック運転者の労働時間短縮で、荷主にとってどんなメリットがあるのかも掲載しています。

▶ サッと解決よろず相談



長時間労働改善に関わる様々な疑問をFAQ方式で掲載しています。



情報いろいろ宝箱

- ▶ 荷主のみなさまへ
- ▶ 運送事業者のみなさまへ

長時間労働改善に活用できる各種マニュアルを掲載しています。



今後公開予定の
コンテンツは、裏面に！

今後、公開予定の 新規コンテンツをご紹介します！

※令和2年度中に掲載予定。掲載予定日は、本ポータルサイトで告知させていただきます。

ドラマ仕立ての動画コンテンツ！

テーマは「今こそ始めてみませんか？トラック運転者のために、”荷主”ができること」！
トラック運転者の労働時間短縮には、荷主の皆さまの協力が必要です！



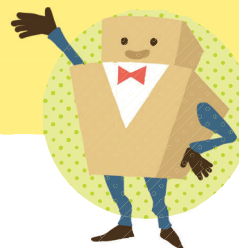
「発荷主が、取り組む」そして「着荷主が、取り組む」

発荷主、着荷主、そしてトラック運送事業者が、「どのように具体的な取組を進めるのか」を、ドラマ仕立てで再現しました。



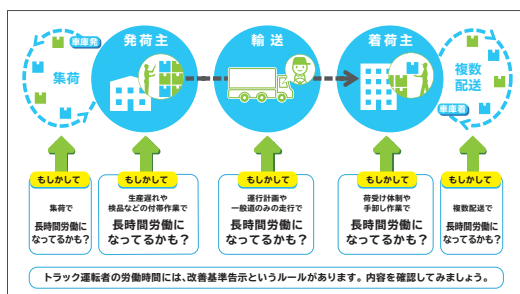
皆さまが日常業務を思い浮かべて「確かにそうだ」と共感できる、2本の動画を掲載します！

改善に取り組むポイントを
可愛いストーリーテラーが
分かり易く解説します。



イラストから、簡単に施策などを確認 「始めてみよう改善活動」！

皆さまのサプライチェーンを思い浮かべてみてください！



サプライチェーンのイラストをクリックする
だけで、労働時間短縮に繋がる施策候補など
が簡単にわかります。

お問合せ窓口

第12回トラック輸送における取引環境・労働時間改善
中央協議会及び第11回ト
ラック運送業の生産性向上
協議会配布資料（令和2年
10月7日）

改善基準告示の見直しについて

厚生労働省 労働基準局
監督課

改善基準告示の見直しについて

(1) 自動車運転者の労働時間等に係る専門委員会の設置について

■ 設置趣旨

- ◆ 自動車運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあるため、過労死防止の観点から、働き方改革関連法施行後5年の特例適用までの間、速やかに改善基準告示の見直しを検討するよう求められた(※)ところ。(※)平成30年5月25日付け衆議院厚生労働委員会附帯決議、同年6月28日付け参議院厚生労働委員会附帯決議
- ◆ 自動車運転者の多様な勤務実態や、業務の特性を踏まえた基準を定めるため、全国の運送事業者、自動車運転者を対象に実態調査を行い、実態調査の結果を踏まえ、改善基準告示見直しの議論を行うもの。



ハイ・タク

寺田 一薫	東京海洋大学大学院海洋工学系流通情報工学部門教授
両角 道代	慶應義塾大学大学院法務研究科教授
久松 勇治	日本私鉄労働組合総連合会社会保障対策局長
松永 次央	全国自動車交通労働組合連合会書記長
清水 始	西新井相互自動車(株)代表取締役社長
武居 利春	昭栄自動車(株)代表取締役

トラック

藤村 博之	法政大学大学院イノベーションマネジメント研究科教授
首藤 若菜	立教大学経済学部教授
貫 正和	全国交通運輸労働組合総連合トラック部会事務局長
世永 正伸	全日本運輸産業労働組合連合会中央副執行委員長
浜島 和利	日本通運(株)執行役員
馬渡 雅敏	公益社団法人全日本トラック協会副会長

オブザーバー

国土交通省

バス

小田切 優子	東京医科大学公衆衛生学分野講師
川田 琢之	筑波大学ビジネスサイエンス系教授
池之谷 潤	日本私鉄労働組合総連合会交通政策局長
鎌田 佳伸	全国交通運輸労働組合総連合軌道・バス部会事務局長
齋藤 隆	京成バス(株)代表取締役社長
槇田 浩昭	東武バスウエスト(株)取締役社長

■ 調査事項

- (1) 「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の見直しに係る事項
- (2) その他、自動車運転者の健康確保、過労死防止や労働時間の短縮等に関し、必要な事項

(参考) 働き方改革関連法の国会附帯決議事項（自動車運転者関係）

働き方改革関連法の国会附帯決議事項（自動車運転者関係）

参議院厚生労働委員会附帯決議(平成30年6月28日)

- 二、働き過ぎによる過労死等を防止するため、労使合意に基づいて法定労働時間を超えて仕事をするのできる時間外労働時間の上限については、時間外労働の上限規制が適用される業務だけでなく、適用猶予後の自動車の運転業務や建設事業等についても、時間外労働の原則的上限は月45時間、年360時間であり、労使は36協定を締結するに際して全ての事業場がまずはその原則水準内に収める努力をすべきであること、休日労働は最小限に抑制すべきことについて指針に明記し、当該労使に周知徹底を図るとともに、とりわけ中小企業に対し、その達成に向けた労使の取組を政府として適切に支援すること。
- 六、時間外労働時間の上限規制が5年間、適用猶予となる自動車運転業務、建設事業、医師については、その適用猶予期間においても時間外労働時間の削減に向けた実効性ある取組を関係省庁及び関係団体等の連携・協力を強化しつつ、推し進めること。
- 七、自動車運転業務の上限規制については、5年の適用猶予後の時間外労働時間の上限が休日を含まず年960時間という水準に設定されるが、現状において過労死や精神疾患などの健康被害が最も深刻であり、かつそのために深刻な人手不足に陥っている運輸・物流産業の現状にも鑑み、決して物流を止めてはいけないという強い決意の下、できるだけ早期に一般則に移行できるよう、関係省庁及び関係労使や荷主等を含めた協議の場における議論を加速し、猶予期間においても、実効性ある実労働時間及び拘束時間削減策を講ずること。また、5年の適用猶予後に一般則の適用に向けた検討を行うに当たっては、一般則の全ての規定を直ちに全面的に適用することが困難な場合であっても、一部の規定又は一部の事業・業務についてだけでも先行的に適用することを含め検討すること。
- 八、自動車運転業務については、過労死等の防止の観点から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の総拘束時間等の改善について、関係省庁と連携し、速やかに検討を開始すること。また、改善基準告示の見直しに当たっては、トラック運転者について、早朝・深夜の勤務、交代制勤務、宿泊を伴う勤務など多様な勤務実態や危険物の配送などその業務の特性を十分に踏まえて、労働政策審議会において検討し、勤務実態等に応じた基準を定めること。
- 九、改正労働基準法第140条第1項の遵守に向けた環境を整備するため、荷主の理解と協力を確保するための施策を強力に講ずるなど、取引環境の適正化や労働生産性の向上等の長時間労働是正に向けた環境整備に資する実効性ある具体的取組を速やかに推進すること。

衆議院厚生労働委員会附帯決議(平成30年5月25日)

- 二 時間外労働の上限規制の適用が猶予される業務について、当該業務特有の事情を踏まえたきめ細かな取組を省庁横断的に実施して労働時間の短縮を図り、上限規制の適用に向けた環境の整備を進めること。特に、自動車運転業務については、長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後5年後の特例適用までの間、過労死の発生を防止する観点から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること。

(2) 自動車運転者の労働時間等に係る専門委員会の今後の進め方について

検討のスケジュールについて

- ◆ 令和元年11月25日 労働条件分科会 : 「自動車運転者労働時間等専門委員会」を設置
- ◆ 令和元年12月19日 第1回専門委員会 : 議論の進め方、実態調査検討会の設置
- ◆ 令和2年1月～令和2年3月 実態調査検討会(※)の開催(計9回)
- ◆ 令和2年6月12日 第2回専門委員会 : 実態調査の方向性について
- ◆ 令和2年8月27日 第3回専門委員会 : 実態調査の概要について、調査票(案)について
- ◆ 令和2年10月5日 第4回専門委員会 : 実態調査の詳細について、調査票(案)について
- ◆ 令和2年10月頃～令和2年12月頃 : 実態調査の実施
- ◆ 令和3年4月～令和4年 : 改善基準告示見直しに向けた議論
 - ・ 業態別の作業部会、専門委員会を複数回開催予定
 - ・ 令和3年度は、必要に応じて、随時、調査等を実施予定
 - ・ 令和4年12月までに、改善基準告示改正
- ◆ 令和6年4月 : 改善基準告示施行

(※) 実態調査検討会

- ・ハイヤー・タクシー
令和2年1月30日、2月14日、3月10日
- ・トラック
令和2年1月31日、2月17日、3月6日
- ・バス
令和2年1月31日、2月27日、3月25日

- ・ 改善基準告示の見直しにあたっては、自動車運転者の多様な勤務実態など業務の特性等を踏まえた検討を行う必要があることから、全国の自動車運転者の労働時間等の実態を把握するための調査を実施することとしている。
- ・ 事業者に対して通信調査（書面）、自動車運転者に対し通信調査及びヒアリング調査を、それぞれ実施するもの。

実態調査の種類について

	事業者	自動車運転者
通信調査（書面）	○	○
ヒアリング調査	—	○

通信調査（書面）数の内訳について

	調査対象営業所数	調査対象自動車運転者数	内訳
ハイヤー タクシー	188営業所	3,760人	47都道府県×4営業所×20名
トラック	705営業所	4,230人	47都道府県×15営業所×6名
バス	400営業所 乗合280(一般路線200、高速80)、 貸切120	1,600人 乗合1,120人(一般路線800人、高速320人)、 貸切480人	47都道府県×8.5営業所×4名

実態調査の流れについて

- ① 委託業者から、営業所（※1）の労務担当者等に調査票（※2）、（※3）を送付する。
 （※1） 企業において、最も車両数の多い営業所
 （※2） 事業者調査票と自動車運転者調査票
 （※3） バスについては、本社労務担当者に調査票を送付する

【事業者が行うこと】

- ② 営業所の労務担当者等から、選定条件に合致した自動車運転者に対し自動車運転者調査票（封筒含む）を手交し、記入を依頼する。
 ③ 営業所の労務担当者等は事業者調査票に必要事項を記入（※4）の上、期日までに同封の返信用封筒で委託業者に事業者調査票を送付する。
 （※4） 同封のQRコードで回答し、送信する方法も可能

【自動車運転者が行うこと】

- ④ 営業所の労務担当者等から、自動車運転者調査票（封筒含む）を交付された後、自動車運転者調査票に必要事項を記入（※5）し、期日までに同封の返信用封筒で委託業者に自動車運転者調査票を送付する。（※6）
 （※5） 同封のQRコードで回答し、送信する方法も可能
 （※6） ヒアリング調査については、委託業者が、自動車運転者の通信調査の結果を確認後、業態毎に数十人対象を選定し、実施する。

