

第 16 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 8 月 3 日（火）15:00～

場 所：静岡運輸支局会議室（W e b 参加含む）

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議 題

- （１） 協議会の経過について
- （２） 令和 2 年度紙・パルプ輸送に関する実証事業の報告
- （３） K P I 事業の報告
- （４） 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
- （５） 最近のトラック運送事業に関する取組等について
- （６） 今年度の協議会の進め方について

3. その他

4. 閉 会

第16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
順不同、敬称略

【委員】

組織名	役職	委員名	代理出席者役職	氏 名	備考
企業経営総合研究所	代表	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・事務局長	中村 泰昌			web
静岡県中小企業団体中央会	常務理事	佐塚 一弘			web
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			web
鈴与 株式会社	常務取締役	杉山 克幸			web
ジヤトコ 株式会社	SCM部 主管	佐野 征治			web
一般社団法人静岡県トラック協会	副会長 安倍運輸株式会社	白鳥 正人			
一般社団法人静岡県トラック協会	副会長 株式会社ハマキョウレックス	大須賀 秀徳			
一般社団法人静岡県トラック協会	副会長 三笠運輸株式会社	松浦 明			
静岡労働局	労働局長	石丸 哲治			
中部運輸局	運輸局長	嘉村 徹也	自動車交通部次長	野田 敏幸	
静岡運輸支局長	運輸支局長	中山 國光			

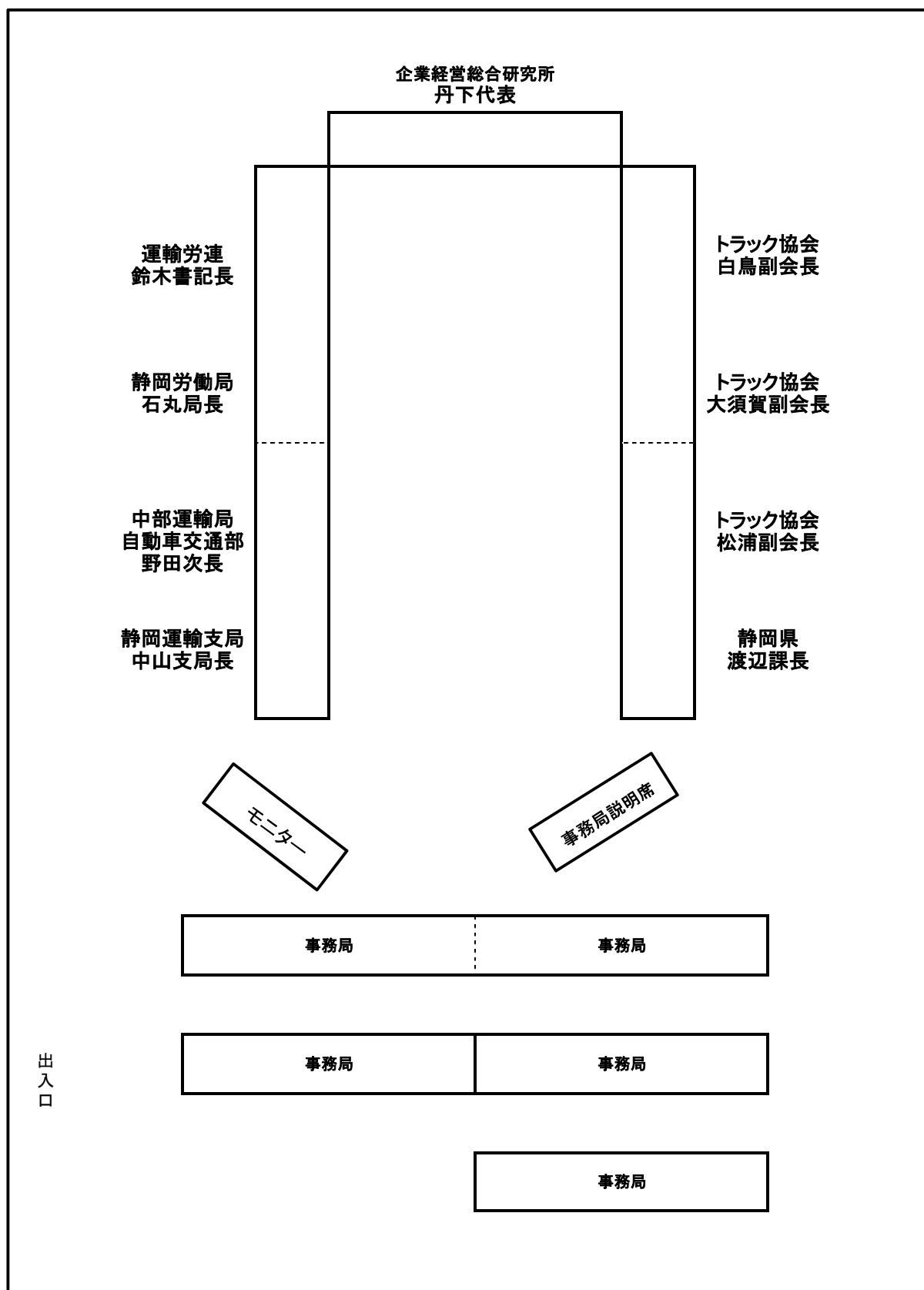
【オブザーバー】

組織名	役職	出席者名			備考
関東経済産業局 産業部 流通・サービス産業課		矢吹 心太			web
関東農政局 経営・事業支援部 食品企業課					欠席
静岡県 経済産業部就業支援局労働雇用政策課	課長代理	長尾 吉秀			

田村経営コンサルティング事務所	代表	田村 隆一郎			web
日通総合研究所	取締役	大島 弘明			web

第16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

静岡運輸支局 2階会議室



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ための連絡	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ものの報告	
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、静岡県労働局、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、(株)日通総合研究所
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、(株)日通総合研究所
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	第15回協議会	2月17日	1. 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 2. 令和2年度KPI事業について	
55	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	(株)日通総合研究所、静岡運輸支局、静岡県トラック協会、

積込時の待機時間削減に向けた在庫管理の見直し

静岡

1. 実施者の概要

- 発荷主企業: 紙製品製造業(製品の出荷)
- 元請け運送事業者: 発荷主企業の物流子会社
- 実運送事業者: 元請け運送事業者手配の3社
- 着荷主企業: 紙製品製造業(古紙の納入)
- 荷種: 紙製品、古紙

2. 事業概要

●実証事業の概要

実証実験前

- ・ 土日生産分は月曜日に横持ち
- ・ 月曜日の出荷積込みは午後開始、最終積込みは夜



実証実験後

- ・ 横持ちを平準化
- ・ 月曜日の積込み開始時間と最終積込み時間の前倒しが可能に



- ① 月曜日に増加した在庫の横持ちに発生していた横持ち車両の台数を減らすために、月曜日以外の横持ち台数を増やした。
- ② これにより、あらかじめ週末に向けて工場内の在庫を削減し、土日の生産分を置いても出荷スペースが確保できるようにすることで、月曜日の待機時間を減らすことを目指した。
- ③ まずは月曜日の最終積込み時間を早めることを目指し、トライアルを実施した。

●待機時間や拘束時間等短縮の効果

- ① 積込時の待機時間は、実証実験実施前の平均2時間20分に対し、実施後は平均1時間37分となり、**43分の短縮**を図ることができた。
- ② なお、待機時間削減以外の当日の配送先件数の差異等による運転時間や荷積時間の短縮要因がある可能性もあるが、拘束時間が実証実験実施前の平均15時間23分に対し、実施後は平均12時間25分となり、**2時間58分の短縮**となった。
- ③ 工場側での月曜日の最終積込時間の早期化は、日による差異があり評価が難しい。現状ではまだトラックの入場待ちが56%(14箇所/25箇所)発生しているが、実際にはドライバーの待機時間及び拘束時間は削減されている。

3. 課題

- ① 工場(発荷主)側では、月曜日に土日に生産した製品の倉庫入れが14時頃までかかるため、積込作業開始時間が遅くなり、車両への積み込みまでの待機時間が発生(倉庫入れが終わらないと積み込みが開始されない)
- ② その月曜日には、拘束時間が16時間を超える運行が発生(改善基準告示上は不可)

4. 事業内容

- ① 積込時の待機時間削減に向けた在庫管理の見直し
- ② 古紙を降ろす際の待機時間の発生など①以外の改善メニューの検討
- ③ 今後の取り組みについての検討

5. 結果

- ① 積込時の待機時間は、実証実験実施前が平均2時間20分に対し、実施後は平均1時間37分となり、43分短縮。
- ② 待機時間削減以外の当日の配送先件数の差異等による運転時間や荷積時間の短縮要因もあり、拘束時間が実証実験実施前の平均15時間23分に対し、実施後は平均12時間25分となり、2時間58分の短縮。
- ③ 工場側での月曜日の最終積込時間の早期化は、日による差異があり評価が難しい。現状ではまだトラックの入場待ちが56%(14箇所/25箇所)発生しているが、実際にはドライバーの待機時間及び拘束時間は削減している。
- ④ 今回の実証実験は、準備期間が極めて短く、実験期間も1か月と限られていたため、この横持ちを含めた在庫管理の精度を高めていくことで、最終積込時間の早期化と待機時間の削減が期待できる。

6. 荷主企業及び実運送事業者のメリット

- ① ドライバーの待機時間と拘束時間の短縮に寄与
- ② 今回の実証実験の結果をもとに、出荷量の異なる時期での実証を含め、継続した取り組みへの意向を確認

7. 今後の取り組みについて

- ① 在庫管理の見直し: 今後は、横持ち輸送のバランスを如何にとるかを含めた在庫管理の精度を高めていくことで、最終積込時間の早期化と待機時間の削減が期待できるため、引き続きこの取り組みを継続する、あるいは本格的に導入していくことが望まれる。
- ② 古紙を降ろす際の待機時間の発生への取り組み: 古紙業者から当日あるいは翌日の発送情報を着荷主(工場側)にオンラインあるいはファックス等で事前送付。それに基づき納入体制を計画、実行する取り組み。既に一部の古紙問屋(3社)からは連絡をもらうことを始めている。今後、発注量の多い古紙問屋から実施依頼をし、徐々に増やしていく意向も示されている。



「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 報 告 書

令和3年3月31日

株式会社日通総合研究所





目 次

I. 事業の概要	2
II. チェックリストによる実態調査結果	6
III. ヒアリング調査結果	21
IV. 現場実態と問題点の整理	24
V. 改善の方向性について	26
VI. 改善メニューの提案	27
VII. 検討会における改善メニューに対する意見等	29
VIII. 改善メニューの検討	30
IX. 実証実験（改善メニュー）の実施と結果	32
X. 今後の取り組みについて	37





I. 事業の概要

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した。

⇒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」を対象として実施した。
- 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した。
- 具体的な実施件数としては各対象輸送分野から1件とした。

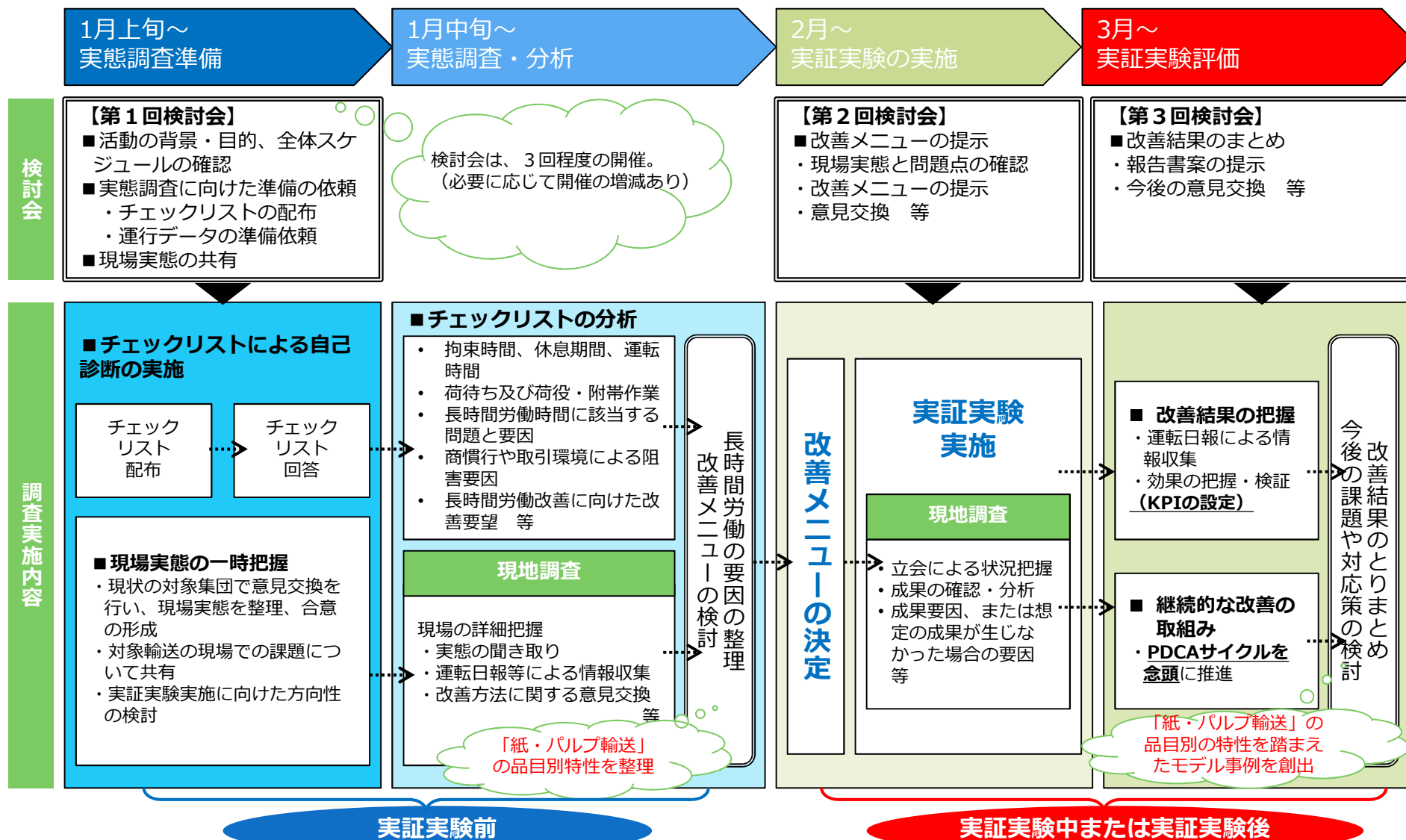
3) 実証実験の実施

- 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した。





3. 実証事業の手順と内容





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・分析した上で、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



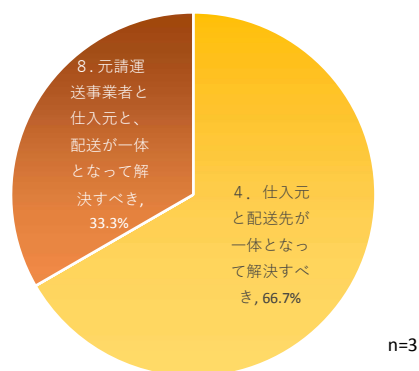


Ⅱ. チェックリストによる実態調査結果

1. 荷主企業様回答結果①（発荷主 1 社、着荷主 2 社）

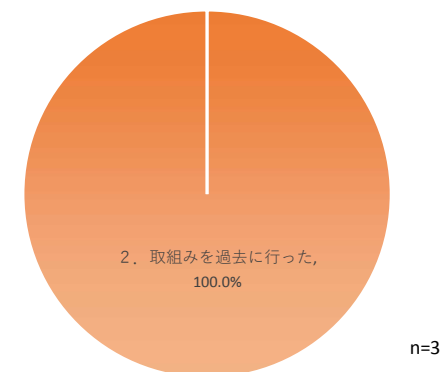
問 2. 委託先運送事業者のトラック運転者の過重労働防止等、労働条件の改善についてどう考えているか

選択肢	回答者数	割合
1. 仕入元（発荷主）が主体となって解決すべき問題である。	0	0.0%
2. 配送先（着荷主）が主体となって解決すべき問題である。	0	0.0%
3. 運送事業者が主体となって解決すべき問題である。	0	0.0%
4. 仕入元（発荷主）と配送先（着荷主）が一体となって解決すべき問題である。	2	66.7%
5. 仕入元（発荷主）と運送事業者が一体となって解決すべき問題である。	0	0.0%
6. 配送先（着荷主）と運送事業者が一体となって解決すべき問題である。	0	0.0%
7. 現状でよい。	0	0.0%
8. 元請運送事業者と仕入元（発荷主）と、配送先（着荷主）が一体となって解決すべき問題である。	1	33.3%
合計	3	100%



問 3. トラック運転者の過重労働防止等、労働条件の改善のために取組みを行ったことがあるか

選択肢	回答者数	割合
1. 取組みを定期的に行っている。	0	0.0%
2. 取組みを過去に行った。	3	100.0%
3. 取組みを行ったことはない。	0	0.0%
合計	3	100.0%





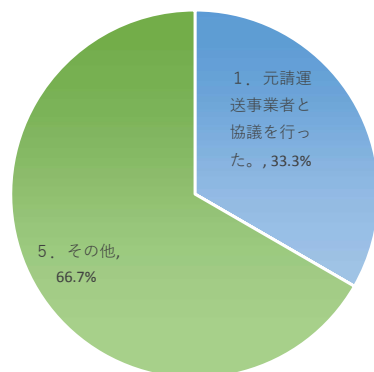
2. 荷主企業様回答結果②（発荷主1社、着荷主2社）

問4. 具体的にどのような取組みを行ったか

選択肢	回答者数	割合
1. 元請運送事業者と協議を行った。	1	33.3%
2. 実運送事業者と協議を行った。	0	0.0%
3. 元請運送事業者、実運送事業者と協議を行った。	0	0.0%
4. 販売先（着荷主）と協議を行った。	0	0.0%
5. 仕入元（発荷主）と協議を行った。	0	0.0%
6. その他	2	66.7%
合計	3	100.0%

【その他】

- 食事時間1時間（11:30～12:30）古紙の荷卸しを行なっていなかったが、荷卸し待ち台数の増加対策として交替で食事をする事で、荷卸し待ち時間の短縮を行なった。
- 受入現場側の作業見直し



問5. トラック運転者の過重労働防止等、労働条件の改善のために、委託先運送事業者から申し入れを受けたことがあるか

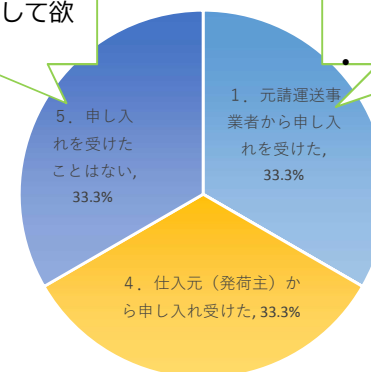
選択肢	回答者数	割合
1. 元請運送事業者から申し入れを受けた。	1	33.3%
2. 実運送事業者から申し入れを受けた。	0	0.0%
3. 元請運送事業者、実運送事業者双方から申し入れを受けた。	0	0.0%
4. 仕入元（発荷主）から申し入れを受けた	1	33.3%
5. 申し入れを受けたことはない。	1	33.3%
合計	3	100.0%

【具体的内容】

- 受付をしてから降りし迄の待ち時間が長いので何とかして欲しい。

【具体的内容】

- トラック運転手のリフト荷卸しは禁止となっているが、作業してしまうことの禁止
- オーダ締め早期化

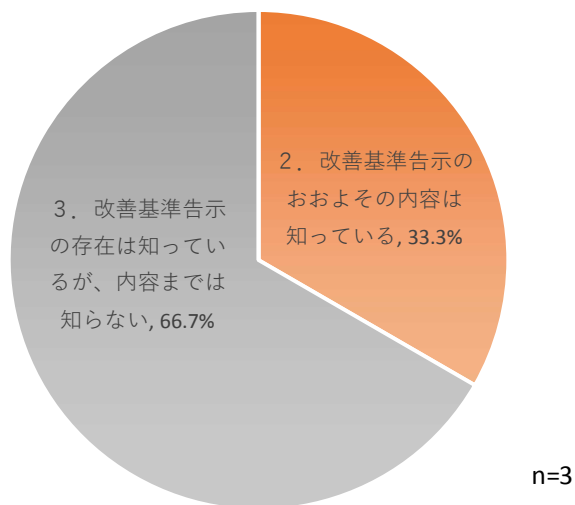




3. 荷主企業様回答結果③（発荷主 1 社、着荷主 2 社）

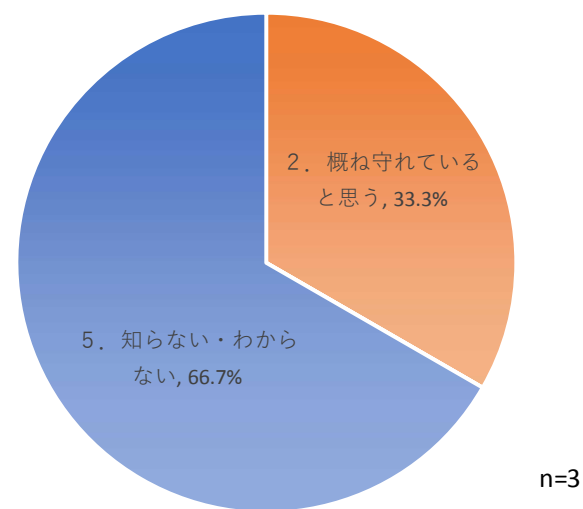
問 6. 貴事業場は、「改善基準告示」の内容をご存知か

選択肢	回答者数	割合
1. 改善基準告示の詳しい内容を知っている。	0	0.0%
2. 改善基準告示のおおよその内容は知っている。	1	33.3%
3. 改善基準告示の存在は知っているが、内容までは知らない。	2	66.7%
4. 改善基準告示の存在も内容も知らない。	0	0.0%
合計	3	100.0%



問 8. 委託先の運送事業者のトラック運転者は、「改善基準告示」を遵守できていると思うか

選択肢	回答者数	割合
1. 全て守れていると思う。	0	0.0%
2. 概ね守れていると思う。	1	33.3%
3. 守れていない項目があると思う。	0	0.0%
4. あまり守られていないと思う。	0	0.0%
5. 知らない・わからない	2	66.7%
合計	3	100.0%

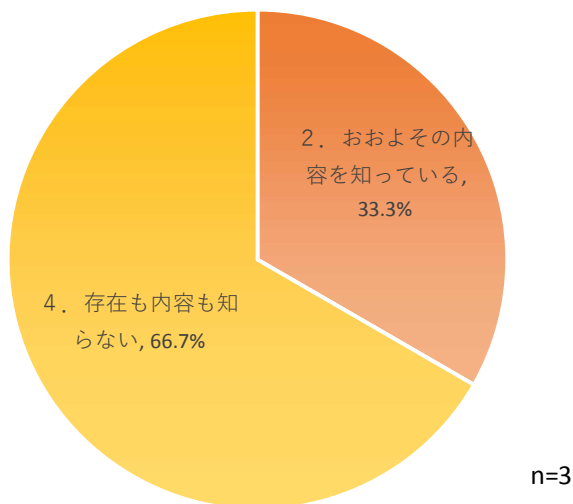




4. 荷主企業様回答結果④（発荷主 1 社、着荷主 2 社）

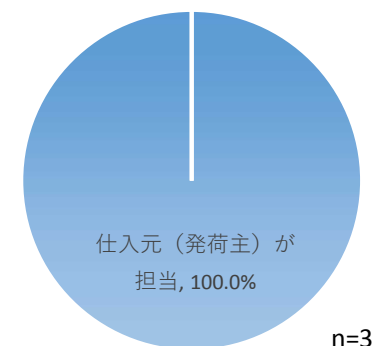
問 1 2. 貴事業場は、「荷主勧告制度」の内容をご存知か

選択肢	回答者数	割合
1. 詳しい内容を知っている。	0	0.0%
2. おおよその内容を知っている。	1	33.3%
3. 存在は知っているが、内容までは知らない。	2	66.7%
4. 存在も内容も知らない。	0	0.0%
合計	3	100.0%

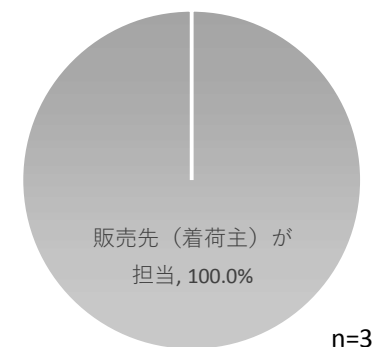


問 1 3. 貴事業場では、本事業の対象とする荷役作業、付帯作業は誰が担当しているか

積み込み



荷卸し



その他付帯作業

1 社のみ回答：販売先（着荷主）が担当



5. 荷主企業様回答結果⑤（発荷主1社、着荷主2社）

問15. これまでにトラック運転者の労働時間の短縮化に向けて工夫、配慮したこと
また、短縮化に向けた考えや意見等（自由回答）

- 運転手に対して付帯業務をさせることがあるが、運転手は運送に特化するべきであり付帯作業があるならばコストが必要である。無償での業務はするべきではない。
- 関西向けであるが、着荷主に交渉しオーダーの締め時間を早めた。
- トラック荷卸し待ち時間削減
- 卸し待ちトラックが多くなった場合、外部ヤードへ移動してもらい荷卸しを行なっている。
- トラック運転者の待ち時間及び工場の荷降ろし作業時間の低減ということで、なるべく古紙の納入についてはその月の依頼数量に対して日々平均的に納入してくれるよう各古紙問屋には依頼している。

問16. 本事業の対象とする委託先の運送事業者のトラック運転者の労働時間等について、気付いた点、考えや意見等
（自由回答）

- 製品と原料の運送において、帰便の需要は他の地区よりもあると思う。富士地区では荷主が多く存在するため運送会社においても複数の荷主と取引している。その為トラック運転手の労働時間の考え方は多種にわたると考えられるため、時間をかけて検討する必要があると思う。
- 原料の古紙の配送が商習慣により着荷主に連絡がこないのも連携を阻害する要因の一つになっている。
- 古紙は各古紙問屋・仕入先に毎月「発注量」ということでその月の納入目標量を依頼する。その数量に対して平均的な納入が出来ればかなり安定的な受入が出来ると思われるし、トラック運転者の待ち時間的にも極端に長くなるということはないように思う。弊社としても過去から仕入先に対してはそのようにお願いはしてきているが、現状ではうまくいかないことの方が多い。原因としては古紙が「発生物」であるということが大きい。発生物であるがゆえに毎日確実に決まった量発生するわけでもなく、物がある時ない時の差が大きく、古紙問屋の作業場（ヤード）の広さによっても備蓄量も異なってくるので、古紙問屋としては安定的な出荷に向けて取り組んで頂いてはいるが確実に平均的には出来ない、という状態になっていると思われる。古紙問屋と工場、お互いの在庫置き場が広ければ問題は解決するかもしれないが、限られた場所で取り組んでいる状況なのでなかなか難しい。



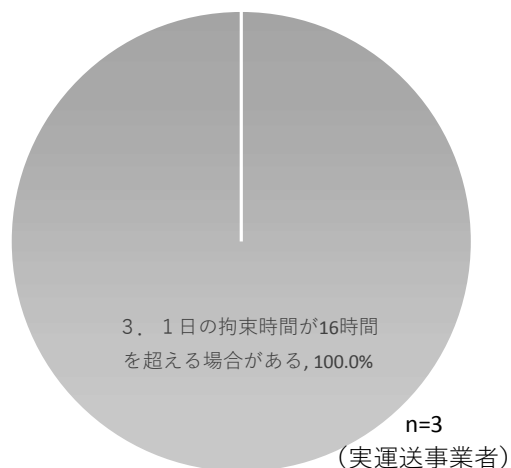


6. 元請・実運送企業様回答結果①（元請 1 社、実運送事業者 3 社）

※改善が必要な項目

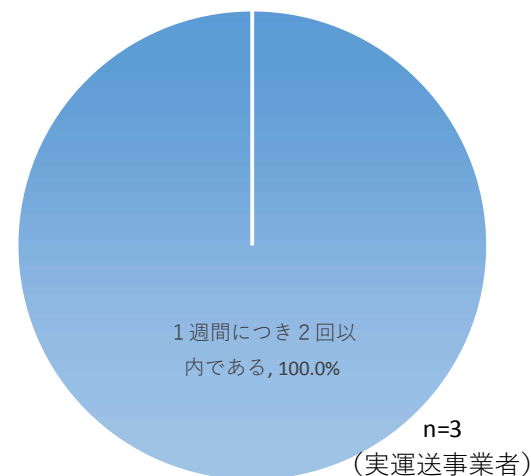
問3（2）1日の拘束時間について
トラック運転者の1日の拘束時間は13時間以内とし、これを延長する場合であっても16時間以内としているか。

選択肢	回答者数	割合
1. 1日の拘束時間は13時間以内である	0	0.0%
2. 1日の拘束時間は13時間を超える場合があるが、16時間以内である	0	0.0%
3. 1日の拘束時間が16時間を超える場合がある	3	100.0%
合計	3 (実運送事業者)	100.0%



問3（3）1日の拘束時間(13時間)の延長の回数について ト
トラック運転者の1日の拘束時間（13時間）を延長する場合、15時間を超える回数は1週間につき2回以内としているか。

選択肢	回答者数	割合
1. 1週間につき2回以内である	3	100.0%
2. 1週間につき2回を超える場合がある	0	0.0%
合計	3 (実運送事業者)	100.0%





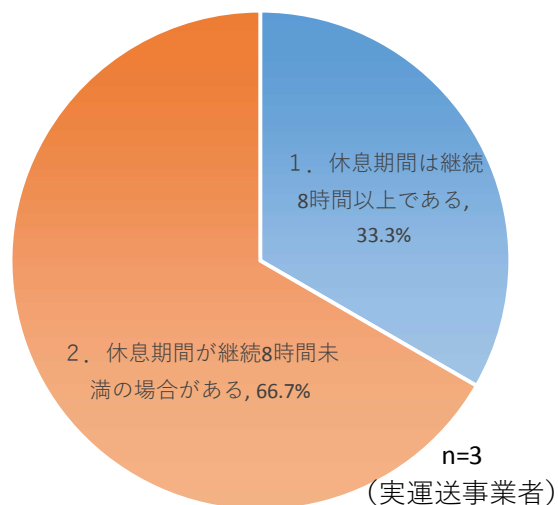
7. 元請・実運送企業様回答結果②（元請1社、実運送事業者3社）

※改善が必要な項目

問3（4）休憩時間について

トラック運転者の勤務と次の勤務の間の休憩期間（使用者の拘束を受けない期間）を、継続8時間与えているか。

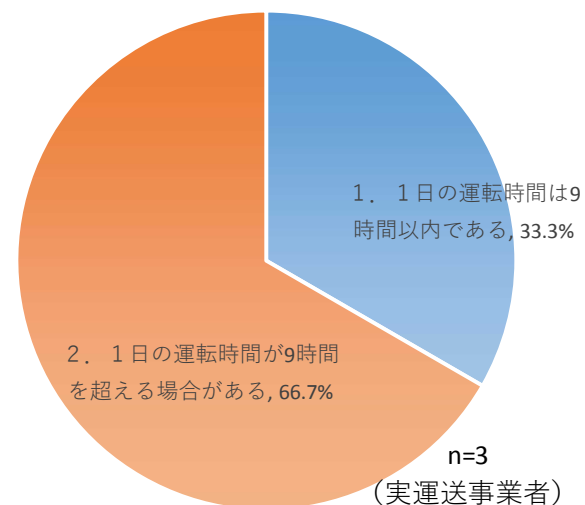
選択肢	回答者数	割合
1. 休憩期間は継続8時間以上である	1	33.3%
2. 休憩期間が継続8時間未満の場合がある	2	66.7%
合計	3 (実運送事業者)	100.0%



問3（6）1日の運転時間について

トラック運転者の1日の運転時間（始業時刻から起算して48時間）は、2日を平均して1日当たり9時間以内としているか。

選択肢	回答者数	割合
1. 1日の運転時間は9時間以内である	1	33.3%
2. 1日の運転時間が9時間を超える場合がある	2	66.7%
合計	3 (実運送事業者)	100.0%





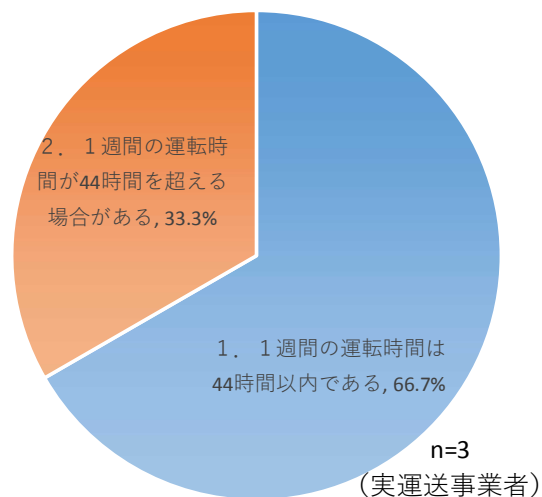
8. 元請・実運送企業様回答結果③（元請 1 社、実運送事業者 3 社）

※改善が必要な項目

問 3（7）1 週間の運転時間について

トラック運転者の 2 週間を平均した 1 週間当たりの運転時間は 44 時間以内としているか。

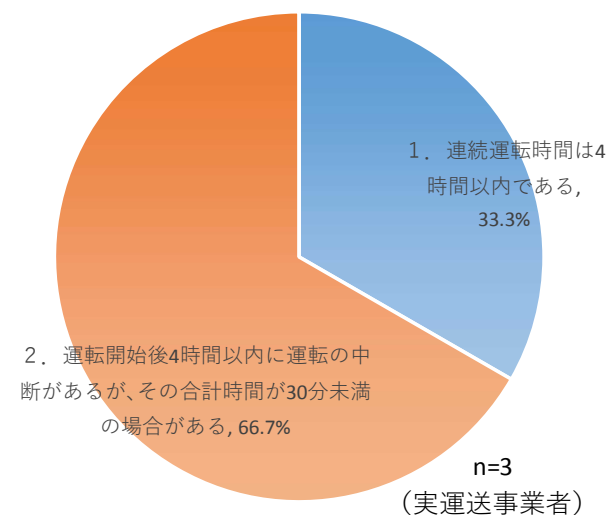
選択肢	回答者数	割合
1. 1 週間の運転時間は 44 時間以内である	2	66.7%
2. 1 週間の運転時間が 44 時間を超える場合がある	1	33.3%
合計	3 (実運送事業者)	100.0%



問 3（8）連続運転時間について

トラック運転者の連続運転時間を 4 時間としているか。
連続運転時間は 4 時間が限度であり、運転の中断は、①連続した 30 分以上とする、② 1 回が連続 10 分以上で、かつ、合計が 30 分以上となるように分割する、のいずれでも構わない。

選択肢	回答者数	割合
1. 連続運転時間は 4 時間以内である	1	33.3%
2. 運転開始後 4 時間以内に運転の中断があるが、その合計時間が 30 分未満の場合がある	2	66.7%
3. 運転の中断はあるが、その合計時間が 30 分未満の場合であり連続運転時間が 4 時間を超えている	0	0.0%
合計	3 (実運送事業者)	100.0%



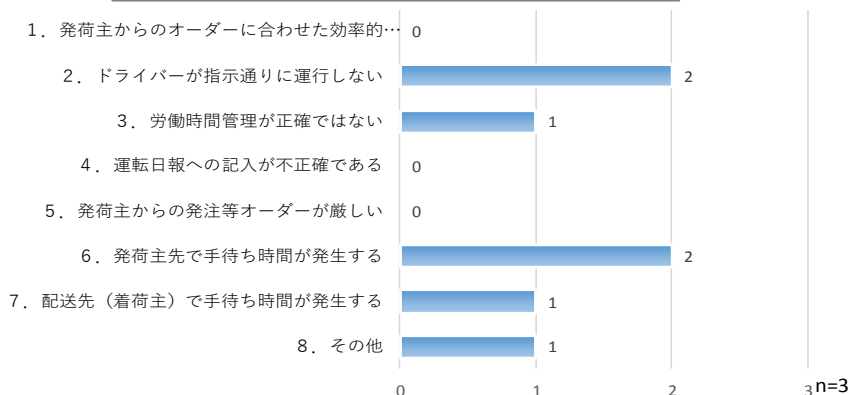


9. 元請・実運送企業様回答結果④（元請1社、実運送事業者3社）※問3で改善が必要な項目があった実運送事業者3社の回答

問4. 問3で改善が必要な項目があった現場で、その原因はどこにあると考えるか。（複数回答）

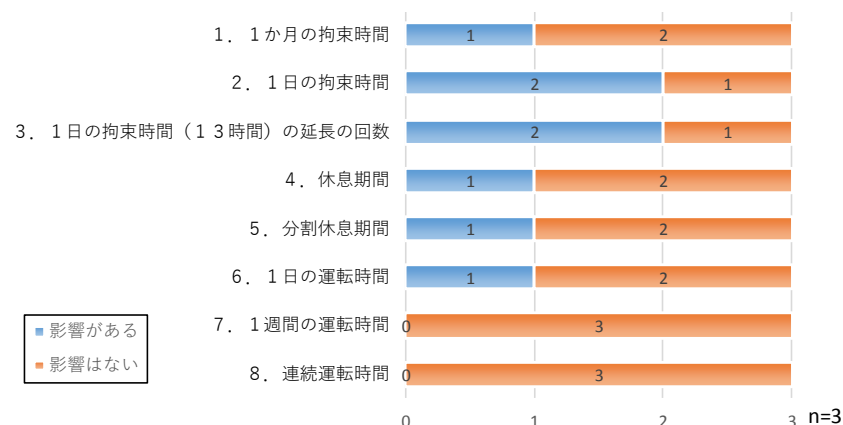
選択肢	回答者数	割合
1. 発荷主からのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない。	0	0.0%
2. ドライバーが指示通りに運行しない。	2	66.7%
3. 労働時間管理が正確ではない。	1	33.3%
4. 運転日報への記入が不正確である。	0	0.0%
5. 発荷主からの発注等オーダーが厳しい。	0	0.0%
6. 発荷主先で手待ち時間が発生する。	2	66.7%
7. 配送先（着荷主）で手待ち時間が発生する。	1	33.3%
8. その他	1	33.3%

- ・ 製品配送時：オーダー締切時間が遅いため、車両が集中して順番待ちの待機時間が長くなる。
- ・ 古紙の荷卸し時：車輛集中のため順番待ちで待機時間が長くなる
- ・ （発荷主先で）車輛集中により待機（荷待ち）時間が発生する



問5. 問3で改善が必要な項目があった現場は、今回の改善事業の対象となる荷主／荷主グループの業務の影響があるか。（複数回答）

選択肢	影響あり	影響なし
1. 1か月の拘束時間	1	2
2. 1日の拘束時間	2	1
3. 1日の拘束時間（13時間）の延長の回数	2	1
4. 休息期間	1	2
5. 分割休息期間	1	2
6. 1日の運転時間	1	2
7. 1週間の運転時間	0	3
8. 連続運転時間	0	3

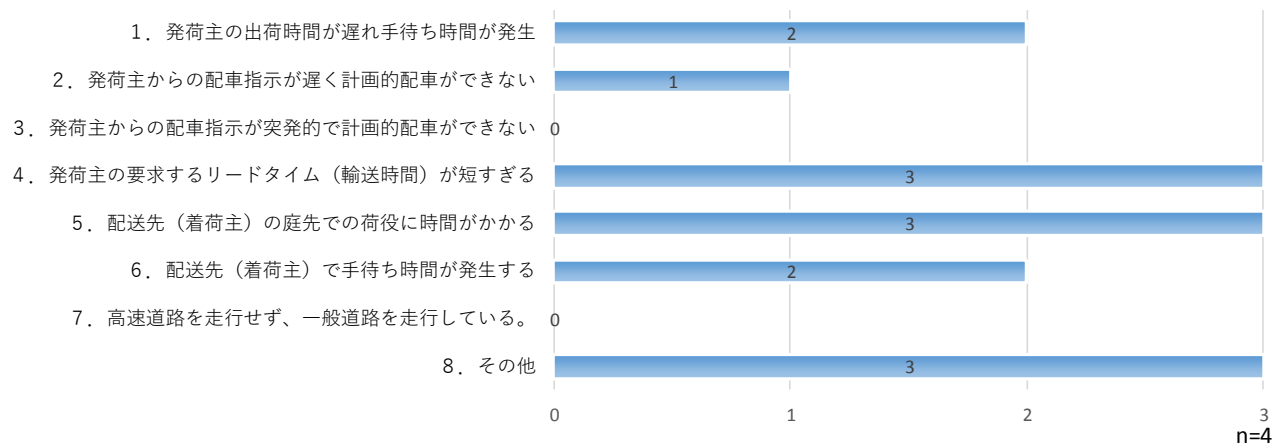




10. 元請・実運送企業様回答結果⑤（元請1社、実運送事業者3社）

問7. 今回の改善事業の対象となる荷主／荷主グループの業務に従事するトラック運転者の労働時間に何か問題が生じているか。
（複数回答）

選択肢	回答者数 (4社中)	割合 (4社中)
1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。	2	50.0%
2. 発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない。	1	25.0%
3. 発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車できない。	0	0.0%
4. 発荷主の要求するリードタイム（輸送時間）が短すぎる。	3	75.0%
5. 配送先（着荷主）の庭先での荷役に時間がかかる。	3	75.0%
6. 配送先（着荷主）で手待ち時間が発生する。	2	50.0%
7. 高速道路を走行せず、一般道路を走行している。	0	0.0%
8. その他	3	75.0%





1 1. 元請・実運送企業様回答結果⑥（元請 1 社、実運送事業者 3 社）

問 8. 具体的に、どこで、どのような頻度で、どの程度の時間が発生しているか、何が原因で発生しているか。①

	①どこで	②頻度	③程度	④原因
1. 発荷主の出荷時間が遅れ手待ち時間が発生	工場の出荷窓口	月に3～4回程度	2～3時間程度	休日明けの月曜日に発生。土曜日と日曜日に製造した製品の倉庫入りが14時までかかっている積み込み車両が滞留している
	荷主工場内倉庫	ほぼ毎日、特に月曜日等の休日明け	1～4時間程	積込施設、作業員が不足しているうえに、作業効率、運用が悪い
2. 発荷主からの配車指示が遅く計画的配車ができない	配車時間一例 関西方面 前日配車 中京方面 前日配車 関東方面 当日12時～13時 段ボール原紙 当日14時～15時	-	-	-
	関西、中京方面の配車は着日の前々日 関東方面は着日の前日午後3時から4時ごろ、その間乗務員も待っている状態（メーカーから元請の物流子会社を経由して指示を受ける）	関東方面の配車についてはほぼ毎日。乗務員は自社の休憩所で待機している	弊社トラックが積込開始可能な状態から2～3時間の手配待ちがある。オーダーが来ないとどこで積込するのか分からず、自社駐車場で待機している。	-
4. 発荷主の要求するリードタイム（輸送時間）が短すぎる	荷主各工場（製品）	毎回（毎日）	出発時：休憩時間を削らないと納入時間に間に合わない	オーダー締切時間が遅いために発生している。製品積込完了時間が遅いため、休憩を8時間以上とると納入時間に間に合わない。（到着時間を遅くした場合には渋滞等に巻き込まれて拘束時間が伸びて16時間オーバー、もしくは2日の平均運転時間違反が発生する。）
	富士地区の運送会社の主なパターン：積込後8時間以上のインターバルを取り各地へ出発するのが通例だが、中京、関西の数件の届け先では着時間が朝4時から6時の指示があり、積込終了時間が遅くなると、インターバルが少なくなることがある	工場内倉庫で待機が長いとき、特定の配送センター、倉庫へのお届け時間が早いと、インターバルが短くなる。	-	積込施設、作業員が不足しているうえに、作業効率、運用が悪い





12. 元請・実運送企業様回答結果⑦（元請1社、実運送事業者3社）

問8. 具体的に、どこで、どのような頻度で、どの程度の時間が発生しているか、何が原因で発生しているか。②

	①どこで	②頻度	③程度	④原因
5. 配送先（着荷主）の庭先での荷役に時間がかかる	配送先倉庫	毎回	1時間程度	倉庫A：検品時間 倉庫B： <u>間口が狭いためリフトの行き来がスムーズに出来ない。</u>
	関東地区の倉庫で数か所。 <u>帰り荷の古紙を納入する際、メーカーで長時間の待機が発生する</u> 場合がある。	関東のある倉庫ではほぼ毎回 古紙納入時は 時々早い 場合があるが、多くは手待ち時間がある	<u>関東のある倉庫で1～3時間。トラックが集中するため、配送先の始業時間よりかなり早く（4～6時間程）到着し、順番をとるケースあり。古紙納入時メーカーで30分から3時間の手待ち時間がある。</u>	作業員、フォークリフトの数が少ないことと、原料商に対し、古紙の納入数量を週単位もしくは10日単位で決めているため、トラックが集中する日が発生する。その場合、作業可能な能力をオーバーすると思われる。
6. 配送先（着荷主）で手待ち時間が発生する	製品：倉庫B 古紙：荷主側工場(富士地区)	倉庫B 1週間3回程度 荷主側工場(富士地区) 毎日	倉庫B 1時間～3時間 <u>荷主側工場(富士地区) 2時間～5時間</u>	倉庫B：積み込み車両が滞留しているため順番待ちが発生する。出庫優先のため朝一は入庫の荷卸しができない。 荷主側工場(富士地区)：荷卸し車両が滞留しているため順番待ちが発生する
8. その他	<u>オーダーが遅いのでオーダー待ち：製品の積込場所</u> 車輛集中による待機：製品の積込場所、古紙荷卸し場所	毎日	<u>製品積込場所：3時間～4時間</u> <u>古紙の卸し場所：3時間～5時間</u>	<u>製品積込場所：オーダー締切が遅い</u> <u>古紙の荷卸し場所：車輛集中による</u>
	出荷窓口で積み込みが遅くなる	月 2～3回程度	関東方面の積み込み時、最大3～4時間待ち 大阪方面の積み込み時、最大2～3時間待ち	近廻りの倉庫入りが14時～15時まで行われているため、積み込み開始時間が遅くなる 荷積みまでの荷待ち時間が発生
	半数以上の積み込み車両で <u>複数個所の積み込み</u> がある。		各倉庫での待ち時間は工場内倉庫程ではないが、 <u>倉庫間移動に最低10～20分程度かかり、積込終了まで2～4時間を要する。</u>	工場内倉庫が手狭なため、外部倉庫で保管せざるを得ない。そのうえ品種ごとに倉庫を決めていないため、同じ種類の製品が2～3か所で保管されている場合がある。 系列の複数メーカーの製品を混載することがあり、必然的に複数の積込ヶ所になる。 ちなみに、複数の集荷でも運賃の上乗せはない。

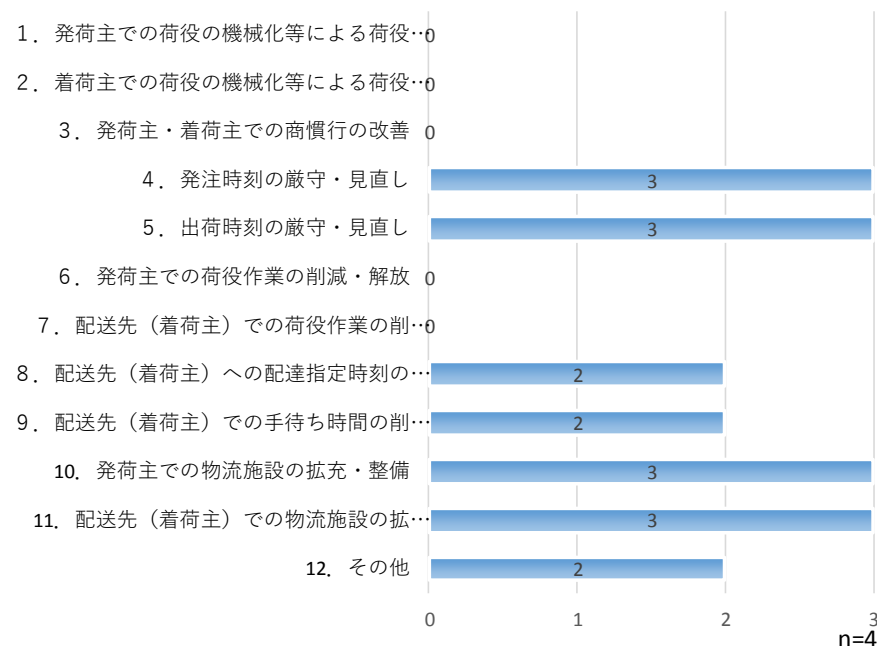




1 3. 元請・実運送企業様回答結果⑧（元請 1 社、実運送事業者 3 社）

問 9. 問 7 で生じている問題について、荷主企業／元請の運送事業者にどのような協力を仰げば、改善基準告示を遵守でき、労働時間が改善できると考えられるか。（複数回答）

選択肢	回答者数 (4 社中)	割合 (4 社中)
1. 発荷主での荷役の機械化等による荷役時間の削減	0	0.0%
2. 着荷主での荷役の機械化等による荷役時間の削減	0	0.0%
3. 発荷主・着荷主での商慣行の改善	0	0.0%
4. 発注時刻の厳守・見直し	3	75.0%
5. 出荷時刻の厳守・見直し	3	75.0%
6. 発荷主での荷役作業の削減・解放	0	0.0%
7. 配送先（着荷主）での荷役作業の削減・解放	0	0.0%
8. 配送先（着荷主）への配達指定時刻の延長・柔軟化	2	50.0%
9. 配送先（着荷主）での手待ち時間の削減への口添え	2	50.0%
10. 発荷主での物流施設の拡充・整備	3	75.0%
11. 配送先（着荷主）での物流施設の拡充・整備	3	75.0%
12. その他	2	50.0%

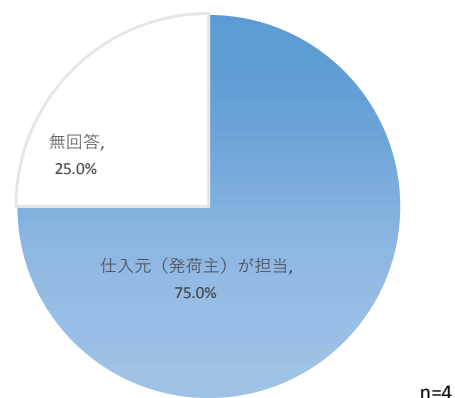




1 4. 元請・実運送企業様回答結果⑨（元請 1 社、実運送事業者 3 社）

問 1 3. 貴事業場では、本事業の対象とする荷役作業、付帯作業は誰が担当しているか

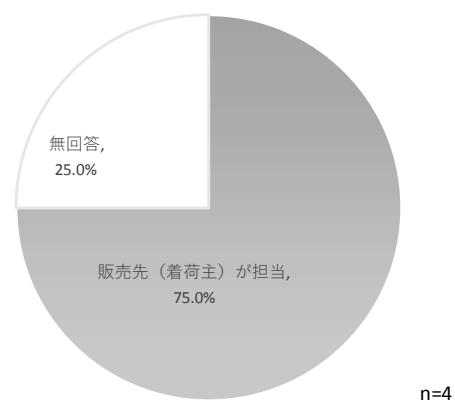
積み込み



その他付帯作業

具体的な付帯作業の内容	仕入元 (発荷主) が担当	運送事業者 が担当	販売先 (着荷主) が担当
製品納入先でのバーコード処理		2	
製品納入先での原紙カードを紙管に入れる等		2	
製品積み込時に胴面に寸法等を記載		2	
検品等			1

荷卸し





15. 元請・実運送企業様回答結果⑩（元請1社、実運送事業者3社）

問15. その他、改善基準告示の遵守に向けて、自社で必要な／取り組み可能な取り組みについて（自由回答）

- ・荷主へオーダー締切時間の早期化を働きかける。
- ・①積み箇所が複数の場合には効率的な積み込み順番を実施する。
- ・②前日の運行時間、拘束時間の把握、当日の運行時間と拘束時間の予測を正確にする。
- ・③運転中の携帯電話は全面禁止のため、休憩時および停車時の連絡を密にして②の精度を上げる。
- ・④古紙の荷卸しが遅い（車輛集中等）と予測される場合には、古紙輸送をやめるもしくは車輛台数を少なくする（早く到着するであろう車両のみにする）。
- ・倉庫入れの近廻りを朝7時30分ごろから開始してもらいたい。
- ・積み込みの窓口を2ヶ所までにしてほしい。同じ製品を積むのに1ヶ所で積みなく、2～3ヶ所廻ることがあるので、製品をまとめて保管してほしい。
- ・手待ち時間が減少すれば改善基準をほぼクリア出来る。
- ・荷主様には、運転者の長時間労働がコンプライアンス違反のみならず、安全面に対し 大きな影響を与えていることをご理解いただき、手待ち時間の削減にご協力賜ればありがたい。現状の運転者不足の解決には、第一に労働時間の短縮であると理解しており、今後ともお力添えを賜りますようお願いしたい。

問16. 改善基準告示が遵守できている現場でも、トラック運転者の労働時間をもっと短くしたい事例はあるか。また、遵守するために工夫している取組みはあるか。（自由回答）

- ・製品の荷卸しの開始時間を早めてほしい。それによって早く帰ってこれるため拘束時間の短縮になる。（倉庫入れの場合）
- ・他社の発荷・荷主との組み合わせで労働時間を短縮している。
具体例）15時に帰り荷を降ろしてきたトラックは1時間以内に積める他社の荷物を積んでいる。
- ・全線高速道路使用



Ⅲ. ヒアリング調査結果



1. 荷主企業様ヒアリング調査結果

①仕入や積込み作業の概要

製品

- ・積込：近くに元請運送事業者の配車センターがあり、各自ドライバーが受付し、伝票を取って、待機場で順番待ちをして、呼ばれたら工場出荷口に来る流れとなっている。積込時間は指定しておらず、受付順に積込作業を行っている。積込作業は製品の請負会社が担っているが、受付した車に積込む荷物の荷揃えができたならトラックを呼んでいる。
- ・倉庫：工場内には倉庫が3つあり、それぞれ製品が決まっている。その倉庫の出荷口は複数ある。その他外部倉庫がある。元請運送事業者の中にも何か所か倉庫がある。同じ銘柄は同じ倉庫に入れるようにしており、同じ銘柄でも寸法が違えば、同じ寸法は固めるなどしている。

古紙

- ・仕入：古紙の発注量は、毎月の稼働具合や生産量に対して使用量を決定し、古紙問屋に割り振っている。到着の日時は指定しておらず、「〇月富士地区に〇トン」という発注依頼をしている。
- ・古紙の在庫：工場内の場合、毎月3万数千トン古紙を使うが、工場が狭く、最大1万数千トンほどしか構内に置けない。日々1000トン以上受けなければならない。
- ・荷役作業：4tリフトを使用。近隣他社は8tリフトを使っているが、工場内は場所（旋回）の問題もあり導入が難しい。

②長時間労働や労働条件の改善に向けたこれまでの取組

発荷主

- ・オーダー締めの早期化（関西向け）：元請の元請運送事業者から各荷主に話し調整してもらった。対顧客への依頼は営業から交渉した。関東方面についても、元請運送事業者から声を掛けていただいている。
- ・卸先でのドライバーのリフト荷卸しは禁止にしている。

着荷主

- ・手待ち時間の削減：古紙の受入現場では、以前は昼休みは作業をしていなかったが、シフトを組み直し、全く作業しない時間帯を無くした。
- ・荷役作業の効率化：一部8tリフトを外部ヤードで使っている（工場は屋根があり、施設の改修なしには8tリフトの使用は不可能である）。トラックが多い時は、1名応援でリフトに乗ってもらって効率化している。
- ・トラック荷卸し待ち時間の削減：卸し待ちトラックが多くなった場合、外部ヤードでへ移動してもらい荷卸しを行なっている。外部ヤードでは段ボールと回収古紙を卸すことができるため、そちらに回ってもらったり、グループ会社が管理している構外ヤードに回すこともある。

③課題と思われること

- ・商習慣により、原料である古紙の配送について着荷主に連絡が入らない。古紙の到着時間および古紙の種類に関する情報が事前にわかれば、受け入れ態勢を整えることができるのではないか。





2. 元請・実運送企業様ヒアリング調査結果

①輸送の概要

- ・関東方面：前の日に製品の積込みをし、当日の朝出発して関東1～2か所で卸し、古紙を積んで富士に帰ってくる。富士で古紙を卸して、翌日の荷物を積み込んで（宵積み）終了だが、積込時に待たされることがあり長時間労働に繋がっている。手待ち時間が発生する箇所は決まったところである（有明の倉庫等）。
- ・関西方面：関西で製品を卸し、原料屋で荷物を積んで、富士に帰ってきて終了。翌日に原料を卸して、製品を積み込んで再び関西に行く。関西へは長距離となるため、13～16時間の拘束時間となっているが、ドライバーはローテーションであり、関西に行った翌日は富士市内配送を担当する。関西の配送先ではあまり待ち時間は発生していない。
- ・平板、段ボール原紙ともにフォークリフトで積込み・荷卸し作業をしており、手荷役はない。

②長時間労働発生の要因

- ・**オーダー締切**：中京・関西方面は、積込み日の前日（届日の前々日）である。関東は届日の前日15時～16時であるが、オーダーが来ないとどこで積込するのか分からないため、待ち時間が発生している。
- ・**在庫の在り方**：生産した製品を工場内に置けないため、倉庫で在庫を保管しているが、積込み場所が複数となるため、横移動が発生し、長時間労働に繋がっている。
- ・**積込作業**：生産能力に対し、構内保管能力が低い。特に休日明けの月曜日は、土日に製造した製品の倉庫入れが14時までかかっており、倉入れが終わらないと積込みが始まらない。

③長時間労働の改善に向けた要望

- ・**オーダー**：関東方面のオーダーを届日前日の午前中に出してほしい。オーダーを待っている時間が削減できれば、時間短縮が可能。
- ・**在庫**：大手問屋への製品は集約し、それ以外の客先は同じ品目で在庫を持つなどすることで、積込み場所を減らし。横移動に係る時間を削減したい。（一部対応済であるが、取り組みを広げていただきたい。）
- ・**積込作業**：週末在庫を減らし、荷量を平準化、また朝から積込み体制に入してほしい（大阪への配送は、遅くとも13時に出なければならない。また、関東便でも17時頃終了しないと8時間の休息を確保できない）。荷役効率を上げ、出荷口の回転を上げてほしい。
- ・長時間労働が安全運行に悪影響を及ぼす問題を認識していただきたい。



3. 運転日報による拘束時間等の実態

	拘束時間	運転時間 その他	荷積時間	荷卸時間	待機時間 計	配送先 計	富士側 到着計	富士側 積込計
平 均	14:00	9:26	0:49	0:46	2:57	1:31	0:36	1:18
最 長	18:05	12:30	2:47	2:05	8:27	6:05	1:08	4:15
最 短	7:00	2:14	0:12	0:03	0:00	0:00	0:04	0:00
対象件数	31件	31件	31件	31件	31件	31件	6件	31件

- ・運送事業者3社の今回の事業の対象貨物担当ドライバーの1月18日～2月25日の運転日報（延べ31件分）を集計。
- ・拘束時間には、別途休憩時間を含む。
- ・平均拘束時間は、全体で14時間00分、最長で18時間を超える運行があった。
- ・平均荷役時間は、荷積時間が49分、荷卸時間46分であった。
- ・平均待機時間は、2時間57分、最長で8時間27分のケースがあった。
- ・待機時間の内訳をみると。配送先で平均1時間31分（最長6時間05分）、富士側到着（古紙と確認できたもの6件）が平均36分（最長1時間08分）、富士側積込時で平均1時間18分（最長4時間15分）であった。



IV. 現場実態と問題点の整理



①拘束時間が長い運行が生じている

- 今回サンプリングした31件の運行実態をみると、**平均拘束時間が14時間**となっており、改善基準告示で示されている「1日原則13時間」を超えている。
- 拘束時間が**最長で18時間を超える運行があり、16時間を超える運行が複数発生**（改善基準告示上は不可）している。
- ドライバーの始業から終業までの拘束時間は、途中に休憩を入れたとしても、まさにドライバーが拘束される時間であり、いわゆる**長時間労働がドライバーの安全運行に影響を与える影響を鑑み、労働時間短縮の取り組みが必要**である。
- 特に16時間を超える運行の主な要因は、次のとおりである。
 - 1) 深夜に出発し、配送先近辺に着いた後、**朝の荷卸時間まで3~6時間もの待機時間**が発生している（荷卸しの順番を早くとる必要の有無を要確認）。
 - 2) 配送を終え富士側に戻ってきてから、**宵積みまでの間に2~4時間の待機時間**（休憩時間を含むケースもあり）が発生している。
 - 3) 今回のサンプリングではあまり確認できなかったが、帰り荷として積んできた古紙を富士側の工場等で降ろす際にも待機時間が発生しているとのこと。
- 全体として、荷役作業はフォークでの作業のため、短時間で済ませられており、**待機時間の短縮が大きな課題**であると考えられる。

②待機時間が長時間となっている

- 1) 工場側での積込時の待機時間の発生
 - **オーダーの締め切り時間が積込当日の午後のため**、そこから出荷準備を始めると、積み込み開始時間が遅くなり、**積み込みの車両が集中し、順番待ちも発生**する。
 - **月曜日には土日の生産分の在庫が増え、出荷スペースに余裕がない状態に**。それを他倉庫に移送するなどの整理（準備）を行った後に出荷作業となるため、**作業開始時間が遅くなり、積み込みまでの待機時間が発生**する。





2) 配送先での待機時間の発生

- 配送先での待機時間は、比較的少ないものの、一部の配送先では恒常的に待機時間が発生している。
- 一部の運行では、深夜出発し、配送先近辺に着いた後、朝の荷卸時間まで3~6時間もの待機時間が発生している。これについては、着荷主側の問題（例：受付順の荷卸しになるため、早く行かないと今以上に待機時間が発生 等）か、運送事業者側の問題（例：ドライバー心理として、早く着いていたいために余裕を持ちすぎた出発に、または、早朝の都心の混雑を避けるため、早めに出発 等）か、要確認。

3) 古紙を降ろす際の待機時間の発生

- 古紙の受付時間が10時~15時30分と決まっているが、午後に車両が集中するため、待機時間が発生する。
- 古紙はその日に何がどれだけ届くのかが荷受け側でもわからないため、計画的な荷受け体制をとれていない。
- 施設が狭い、屋根に当たるなどの現状から、4トンフォークでの作業となっており、8トンフォークの導入が難しい。

③出荷作業の段取りの要否について

- 積込時の時間指定はなく、車両の受付後に出荷作業を進め、荷揃え完了後に呼び出す体制となっている。荷役時の安全最優先でのことであるが、時間的には、ロスが生じているのではないか。

④複数個所での積み込みが発生

- 以前から複数個所での積み込みは出来るだけ少なくするような配車等への対応はされてきたが、まだ複数個所での積み込みが発生している。積み込み箇所が多いほど時間は要してしまう。





V. 改善の方向性について

1. 改善の前提

発荷主、元請・実運送事業者、着荷主が、三位一体で「コンプライアンスの厳守＝ルール（改善基準告示）厳守と他産業並みの労働時間へ」

2. 目標

「紙（洋紙・板紙等）の安定的な輸送力の確保」のための「ドライバーの拘束時間の短縮に向けた輸送システムの提供」

3. 対応策

- ・ **待機時間**の短縮化
- ・ 元請運送事業者・実運送事業者・発荷主・着荷主の連携による**運行計画**の見直し



- ・ 紙（洋紙・板紙等）に係る各事業の継続にとって不可欠な輸送力を安定的に確保するためには、紙（洋紙・板紙等）の生産、出荷、利用・購入に携わる各関係者が緊密に連携し、トラック輸送への負荷の軽減、物流の効率化を図ることで、持続可能な物流を実現していくことが必要。
- ・ 現状の改善に当たっては、新たに発生するコストや負担等を関係者間で応分に負担することや、またメリットを応分に分かち合うことなど、各関係者にとってWin-Winの結果が得られるよう、関係者間での真摯な協議が進められることが重要。
- ・ 紙（洋紙・板紙等）輸送の改善による各関係者のメリット：

生産関係者	紙（洋紙・板紙等）製品利用・購入者	輸送関係者
・ 安定的な出荷体制の確保	・ 安定的な納入体制の確保	・ 労働時間の改善 ・ 人手の確保
・ 物流コストの最適化		



VI. 改善メニューの提案

課題	課題の発生要因	改善メニュー案		実施 次期
工場側での積込時の待機時間の発生	オーダーの締め切り時間が積込当日の午後のため、積み込みの車両が集中し、順番待ちも発生	着荷主(取引先)へのオーダー締め切り時間前倒しの実施（そのための協力要請）		次年度以降
	月曜日には土日の生産分の在庫が増え、出荷スペースに余裕がない状態のため、作業開始時間が遅くなり、積み込みまでの待機時間が発生	在庫管理の見直し	外部倉庫の適正利用	要検討
			外部倉庫への横持・移送作業の追加	要検討
配送先での待機時間の発生	深夜出発し、配送先近辺に着いた後、朝の荷卸時間まで3~6時間の待機時間が発生	在庫及び積込口のバランスの見直し(関東・中京と関西でどうか)		次年度以降
		着荷主(取引先)への待機時間削減の協力要請（問題箇所が限定されるなら対応の可能性ありか）		次年度以降
	受付順の荷卸しになるため早く行く必要あり	着荷主(取引先)への荷卸時間の指定や予約システムの導入など、受付順からの変更の協力要請	次年度以降	
	ドライバーが余裕を持ちすぎた出発に、または、早朝の都心の混雑を避けるため、早めに出発	配送先での待機時間を少なくできるよう、適当な出発時間の運行指示、ドライバーへの指導、理解、協力へ取り組み		要検討



課題	課題の発生要因	改善メニュー案		実施 次期
古紙を降ろす際の待機時間の発生	古紙はその日に何がどれだけ届くのか荷受け側でもわからないため、計画的な荷受け体制をとれていない	古紙業者から当日あるいは翌日の発送情報を着荷主(工場側)にオンラインあるいはファックス等で事前送付。それに基づき納入体制を計画、実行		要検討
	施設が狭い、屋根に当たるなどの現状から、4トンフォークでの作業となっており、8トンフォークの導入が難しい	工場内施設の改修		次年度以降
		4トンフォークあるいは作業員の増強		要検討
出荷作業の段取りの要否について	積込時の時間指定はなく、車両の受付後に出荷作業を進め、荷揃え完了後に呼び出す体制となっている。	荷役時の安全最優先でのことであるが、時間的には、ロスが生じているのではないかと。呼び出すタイミングを早めることの効果はどうか		要検討
複数個所での積み込みが発生	以前から複数個所での積み込みは出来るだけ少なくするような配車等への対応はされてきたが、まだ複数個所での積み込みが発生している。積み込み箇所が多いほど時間は要してしまう。	在庫管理の見直し	同じアイテムを複数個所で積み込むことのないような在庫配置	次年度以降
			大口顧客向けアイテムを同一倉庫に保管するような在庫配置	次年度以降
		できる限り複数個所の積み込みにならないような配車管理の適正化		要検討



VII. 検討会における改善メニューに対する意見等

① 土日に在庫が増え、月曜日の積込み開始時間が遅くなる問題について 製品

- 元請運送事業者と数回にわたり打合せを行い、3月1日より下記の対策をトライアルで実施している。
 - ・火曜日から土曜日の横持ち（工場から倉庫への移送）台数を増やし、土日の在庫量を減らすことで、月曜日の積込みを早く開始できるようにする。
 - ・まだ途中経過だが、月曜日の積込み開始時間は早くなったが、工場側の作業員がトラックを待つ時間が長かったり、毎週在庫量が異なるため違う対応が必要であるなどの課題も見えてきた。

② 古紙を卸す際の待機時間が長い(着側で古紙搬入量及び時間が事前にわからない)問題について 古紙

- 古紙問屋からは前日に配送依頼が入る。当日の混み具合は実際に卸先に行ってみないとわからない。
- 数量が事前に分かったとしても、車両の着時間が集中すれば待機時間が発生することになる。分散して納入できるシステムがないと、事前に情報が入手できても混雑緩和は難しいのではないかと。

③ 長時間労働について 製品

- 長時間労働は喫緊の課題であり、コスト面の悪化や従業員のストレス、そして何より安全面への影響が懸念される。
- ドライバーが余裕をもって早めに出発している可能性があるとのことであるが、卸し作業の順番が受付順となっているため、早めに出発して早めの順番が取れないと、その後の仕事が間に合わなくなってしまう。順番待ちのため、早めに出発しなければならないというのが実態である。

④ 8 t フォークリフトの導入について 製品

- 現在4 t フォークリフトを使用しており、8 t フォークリフトを導入すれば作業自体は早くなるが、敷地面積は変わらないため、沢山卸せば卸すほど敷地内のスペースが足りなくなり、8 t フォークリフトの導入は現実的ではない（なお、高積みはできない）。卸し場所（バース）を増設することも過去に何度か検討したが、同様の理由で増設は難しいという結果になった。



Ⅳ. 改善メニューの検討

- ・先に提案した改善メニューについて、関係者での検討状況は、以下のとおりである。

課題	課題の発生要因		改善メニュー案	検討結果
工場側での積込時の待機時間の発生	月曜日には土日の生産分の在庫が増え、出荷スペースに余裕がない状態なため、作業開始時間が遅くなり、積み込みまでの待機時間が発生		在庫管理の見直し 外部倉庫の適正利用 外部倉庫への横持・移送作業の追加	月曜日の出荷対応については、発荷主企業と構内荷扱い会社、元請運送事業者と数回の打ち合わせを実施し、 トライアル内容を決定 した。トライアルは、3月1日(月)から開始した。具体的な実施内容は、月曜日に増加した在庫の横持ちに発生していた横持ち車両の台数を減らすために、月曜日以外の横持ち台数を増やした。
配送先での待機時間の発生	深夜出発し、配送先近辺に着いた後、朝の荷卸時間まで3~6時間の待機時間が発生	ドライバーが余裕を持ちすぎた出発に、または、早朝の都心の混雑を避けるため、早めに出発	配送先での待機時間を少なくできるよう、適当な出発時間の運行指示、ドライバーへの指導、理解、協力へ取り組み	A運送会社に関しては故意に早く出ることはしていないので改善メニューには対応しない。ただし、前日との拘束時間および運転時間の重複が発生するため、出来る限り決まった時間に出発することにしている。そのため、1日だけ見るともっと遅く出ればいいとの結果論にはなるが、翌日、翌々日の運行を考えての待機時間であり、仕方がない部分である。分割休息は可能であるが、結局は翌日の運行が定時（定期）運行にならず、1日1運行の原則が守れないため実施していない。
古紙を降ろす際の待機時間の発生	古紙はその日に何がどれだけ届くのか荷受け側でもわからないため、計画的な荷受け体制をとれていない		古紙業者から当日あるいは翌日の発送情報を着荷主(工場側)にオンラインあるいはファックス等で事前送付。それに基づき納入体制を計画、実行	既に一部の古紙問屋からは連絡をもらっている(3社)。今後、発注量の多い古紙問屋から実施依頼をし、徐々に増やしていく意向。作業が煩雑になっても困るので品目は限定する。



課題	課題の発生要因	改善メニュー案	検討結果
古紙を降ろす際の待機時間の発生	施設が狭い、屋根に当たるなどの現状から、4トンフォークでの作業となっており、8トンフォークの導入が難しい	4トンフォークあるいは作業員の増強	5トンクランプあるいは作業員の増強は、過去にも何度と検討している。8トン車では多くの古紙を降ろせるが、卸し場所が狭くリフトの小回りがきかず旋回も危険でリフトと人とトラックの安全確保が難しくなる。落下(古紙)の可能性があり、災害に繋がるため安全上、高積みは禁止されている。降ろし場所を拡大するとヤード自体が狭いため、その分在庫が積みなくなり、逆に待機時間が増えるといった逆効果になってしまう。
出荷作業の段取りの要否について	積込時の時間指定はなく、車両の受付後に出荷作業を進め、荷揃え完了後に呼び出す体制となっている。	荷役時の安全最優先のことであるが、時間的には、ロスが生じているのではないかと。呼び出すタイミングを早めることの効果はどうか	安全絶対優先の観点から、人と重機の災害を考え、荷揃え中はトラックを呼び出すことは実施しない。現状、荷揃えが完了した場合はただちにトラックを呼び出している。
複数個所での積み込みが発生	以前から複数個所での積み込みは出来るだけ少なくするような配車等への対応はされてきたが、まだ複数個所での積み込みが発生している。積み込み箇所が多いほど時間は要してしまう。	できる限り複数個所の積み込みにならないような配車管理の適正化	既にできるところまでは実施している。A倉庫とその他倉庫との積み合せがある場合には、A倉庫で受付し、その他倉庫に行き戻ってくる運用をしており、これ以上の配車管理は難しい。



IX. 実証実験（改善メニュー）の実施と結果

1. 実証実験(改善メニュー)の内容

『工場(発荷主)側での積込時の待機時間削減に向けた在庫管理の見直し』
(在庫管理の見直し／外部倉庫の適正利用／横持・移送作業の追加)

2. 背景・要因

- 工場(発荷主)側では、月曜日に土日の生産分の在庫が増え、出荷スペースに余裕がない状態となるため、作業開始時間が遅くなり、車両への積み込みまでの待機時間が発生
- その月曜日には、拘束時間が16時間を超える運行が発生（改善基準告示上は不可）

3. 目的

- 工場(発荷主)側での積込時の待機時間削減に向けた在庫管理の見直しを実施。その結果として、拘束時間の短縮を図る。

4. 実施日程

- 2021年3月1日(月)～3月29日(月)

5. 実施概要

- 月曜日の出荷対応については、発荷主企業と構内荷扱い会社、元請運送事業者と数回の打ち合わせを実施し、トライアル内容を決定した。
- トライアルは、3月1日(月)から開始した。
- 具体的な実施内容は、月曜日に増加した在庫の横持ちに発生していた横持ち車両の台数を減らすために、月曜日以外の横持ち台数を増やした。
- これにより、あらかじめ週末に向けて工場内の在庫を削減し、土日の生産分を置いても出荷スペースが確保できるようにすることで、月曜日の待機時間を減らすことを目指した。
- まずは月曜日の最終積込み時間を早めること目指し、トライアルを実施した。





6. 実証実験結果（運転日報による拘束時間等の前後比較）

①実証実験実施前後の月曜日の拘束時間等の比較

- 今回サンプリングした同じ運送事業者(1社)の月曜日の運行実態(各2運行分)を比較すると、富士側での**積込時の待機時間は、実証実験実施前が平均2時間20分**に対し、**実施後は平均1時間37分**となり、**43分の短縮**を図ることができた。
- なお、**拘束時間も**実証実験実施前が平均15時間23分に対し、実施後は平均12時間25分となり、**2時間58分の短縮**となった。
- ただし、この拘束時間の短縮については、待機時間の削減のみならず、当日の配送先件数の差異等により運転時間(▲1時間55分)や荷積時間(▲1時間22分)も短縮していることに留意する必要がある。

月曜日の 前後比較							
	拘束時間	運転時間 その他	荷積時間	荷卸時間	待機時間 計	配送先 計	富士側 積込計
実施前	15:23	10:47	1:54	0:43	2:55	0:35	2:20
実施後	12:25	8:52	0:32	0:45	1:51	0:14	1:37
差異	▲2:58	▲1:55	▲1:22	+0:02	▲1:04	+0:13	▲0:43

※実施前は2月15日(月)の2運行を、実施後は3月15日(月)と3月22日(月)の各1運行(計2運行)の運転日報にて比較
※拘束時間には、別途休憩時間を含む





6. 実証実験結果（運転日報による拘束時間等の前後比較）

②最終積込時間の状況

- ・ 本トライアルでは、月曜日の工場(発荷主)側での最終積込時間を早めることを目指した。
- ・ 3月の各月曜日の最終積み込み時間は下表のとおりとなり、現状ではまだトラックの入場待ちが56%（14箇所／25箇所）が発生している。
- ・ ただし、前述のとおり、ドライバーの待機時間及び拘束時間は削減している。

最終積込時間	3/1(月)	3/8(月)	3/15(月)	3/22(月)	3/29(月)
A①倉庫 関西方面出荷口	16 : 35	16 : 45※	18 : 10	18 : 55	16 : 40
A②倉庫 関東方面出荷口	17 : 09※	18 : 15	18 : 50	18 : 30	18 : 35※
B倉庫	16 : 44※	17 : 07※	16 : 50※	14 : 59	17 : 10※
C倉庫	16 : 38※	16 : 44※	16 : 58※	17 : 46※	17 : 20※
D倉庫	16 : 25	17 : 15	17 : 02※	17 : 16※	16 : 02

※は「トラックの入場待ち」が発生





7. 実証実験結果の考察

- 今回の実証実験では、月曜日の工場(発荷主)側での最終積込時間を早めることで、積込時の待機時間の削減を目指した。
- 具体的には、月曜日に増加した在庫の横持ちに発生していた横持ち車両の台数を減らすために、月曜日以外の横持ち台数を増やした。これにより、あらかじめ週末に向けて工場内の在庫を削減し、土日の生産分を置いても出荷スペースが確保できるようにすることで、月曜日の待機時間を減らすことを目指した。
- 実証実験の結果、富士側での積込時の待機時間は、実証実験実施前が平均2時間20分に対し、実施後は平均1時間37分となり、43分の短縮を図ることができた。
- なお、待機時間削減以外の当日の配送先件数の差異等による運転時間や荷積時間の短縮要因もあり、拘束時間が実証実験実施前が平均15時間23分に対し、実施後は平均12時間25分となり、2時間58分の短縮となった。
- なお、工場側での月曜日の最終積込時間の早期化は、日による差異があり評価が難しい。現状ではまだトラックの入場待ちが56%（14箇所／25箇所）が発生しているが、実際にはドライバーの待機時間及び拘束時間は削減している。
- 今回の実証実験は、準備期間が極めて短く、実験期間も1か月と限られていたため、この横持ちを含めた在庫管理の精度を高めていくことで、最終積込時間の早期化と待機時間の削減が期待できる。





8. 実証実験に関する意見・感想

- 工場(発荷主)側での積込時の待機時間削減に向けた在庫管理の見直しについて（製品）
 - ・ 今回の実証実験は3月に実施し良い結果が出た。しかし、ドライバーの待機時間は時期により変動し、逆に工場側がトラックを待っていることもあるため、出荷量の異なる時期での実証を含め、継続して取り組みたい。
 - ・ ドライバーの平均拘束時間は削減されたが、個々のドライバーでは差異がある。一部朝早く到着し、順番待ちをしているドライバーがいるので、受付時間の変更なども検討しながら、待機時間の短縮を目指したい。
 - ・ 特に関東からは同じ時間帯に到着するため、工場への到着時および出発時にトラックの集中をいかに分散できるかがポイントであるが、一部のドライバーに不平等にならないよう、いかに平等にトラックを分散させるかが課題である。
- その他（古紙）
 - ・ 古紙の受入については現状、いつ何がどれだけ届くかが事前にわからない。FAXなどで情報を事前に入手し、トラックが集中しそうなことがわかれば作業員の増員などを含め、準備に充てられることもあるのではないかと。データの活用がポイントになる。





X. 今後の取り組みについて

1. 実証実験結果からみた今後の取り組みについて

- ・前述の実証実験に関する意見・感想でも記載のとおり、今回協力いただいた荷主関係の事業者からは、今後も継続的な取り組みの実施意向をはじめ、積極的な改善意向が示されている。下記の取り組みを中心に引き続きの検討、実施が望まれる。

①在庫管理の見直し

- ・今回実証実験として取り組んだ『工場(発荷主)側での積込時の待機時間削減に向けた在庫管理の見直し』については、極めて短期間の実験であったが、待機時間の削減効果がみられるなど一定の成果を得ることができた。
- ・今後は、横持ち輸送のバランスを如何にとるかを含めた在庫管理の精度を高めていくことで、最終積込時間の早期化と待機時間の削減が期待できるため、引き続きこの取り組みを継続する、あるいは本格的に導入していくことが望まれる。

②古紙を降ろす際の待機時間の発生への取り組み

- ・本事業で今年度分として提案した改善メニュー案の中から、今後の取り組みとして可能性が占められた『古紙を降ろす際の待機時間の発生への取り組み』メニューについて、次年度以降、早期に取り組みが実施されることが望まれる。

○古紙を降ろす際の待機時間の発生への取り組み

- ・古紙業者から当日あるいは翌日の発送情報を着荷主(工場側)にオンラインあるいはファックス等で事前送付。それに基づき納入体制を計画、実行する取り組み。
- ・既に一部の古紙問屋(3社)からは連絡をもらうことを始めている。
- ・今後、発注量の多い古紙問屋から実施依頼をし、徐々に増やしていく意向も示されている。
- ・一定量、取り組みが進んだタイミングで待機時間の事前事後の検証を行うことが望まれる。
- ・なお、本年度事業では、古紙を降ろす際の待機時間の現状把握が十分ではなかったことから、事前の実態把握は再度行う必要がある。





2. 次年度以降の改善メニューの検討と取り組みについて

- ・本事業で次年度以降として提案した改善メニュー案について、引き続きの検討、実施が望まれる。

課題	課題の発生要因		改善メニュー案	
工場側での積込時の待機時間の発生	オーダーの締め切り時間が積込当日の午後のため、積み込みの車両が集中し、順番待ちも発生		着荷主(取引先)へのオーダー締め切り時間前倒しの実施（そのための協力要請）	
	月曜日には土日の生産分の在庫が増え、出荷スペースに余裕がない状態なため、作業開始時間が遅くなり、積み込みまでの待機時間が発生		在庫管理の見直し	在庫及び積込口のバランスの見直し（関東・中京と関西でどうか）
配送先での待機時間の発生	配送先での待機時間は、比較的少ないものの、一部の配送先では恒常的に待機時間が発生		着荷主(取引先)への待機時間削減の協力要請（問題箇所が限定されるなら対応の可能性ありか）	
	深夜出発し、配送先近辺に着いた後、朝の荷卸時間まで3~6時間の待機時間が発生	受付順の荷卸しになるため早く行く必要あり	着荷主(取引先)への荷卸時間の指定や予約システムの導入など、受付順からの変更の協力要請	
古紙を降ろす際の待機時間の発生	施設が狭い、屋根に当たるなどの現状から、4トンフォークでの作業となっており、8トンフォークの導入が難しい		工場内施設の改修	
複数個所での積み込みが発生	以前から複数個所での積み込みは出来るだけ少なくするような配車等への対応はされてきたが、まだ複数個所での積み込みが発生している。積み込み箇所が多いほど時間は要してしまう。		在庫管理の見直し	同じアイテムを複数個所で積み込むことのないような在庫配置
				大口顧客向けアイテムを同一倉庫に保管するような在庫配置

令和2年度 K P I 導入事業 実施報告

令和3年8月3日（火）
 田村経営コンサルティング事務所
 田村隆一郎

<R2年度 事業実施スケジュール>

R2年 1月	...	4月	...	10月	11月	12月	R3年 1月	2月	3月	4月	5月
事業 説明会 実施		公募 説明会 ↓ 中止		事業者 2者 決定							
					2者に対する事業実施						

<取り組み概要 A社>

A社 企業概要	- 大手鉄鋼商社の物流子会社。 - 車両台数は70台（トレーラ（28t）27台、大型（15t）28台、中型12台、小型3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 K P I	- 業務は親会社の鉄鋼製品の輸配送が9割以上を占めており、企業の成長に向け外販比率を高めていくことが重要であるとの認識を持っている。 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%） - 従来、K P I等の明確な指標を活用した管理を行ってことがなかった。 - 今回の事業において、外販比率にスポットを当て、取り組みを進めることとした。 - 特に、親会社工場から鋼材の納入先へ製品を運んでいるが、その先の建築現場に配送を行うものがあり、その配送業務の受託を狙う。 <pre> graph LR A[親会社工場] -- 親会社業務 --> B[納入先] B -- 外販 --> C[建築現場] </pre> <設定したK P I> ・ゴールのK P I…「外販比率」 ・プロセスのK P I…「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。

取り組み内容と結果

- 最終的な外販比率の目標は20%とするが、取り組み初年度である令和2年度は10%を目標とする。
- 今年度は主力となる本社（静岡）および千葉、新潟の営業所でK P Iの取り組みを進める。
- 毎月、日別に営業活動（訪問予定）の行動計画を作成し、実際に訪問が実施できたかの結果を評価している。

【令和2年度後半のK P I 結果】

	営業所	プロセスのK P I			ゴールのK P I
		顧客への訪問件数			外販比率
		計画	実績	達成率	
2020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%	
2020年12月	本社	7	8	114%	8.8%
	千葉	12	12	100%	
	新潟	24	16	67%	
	計	43	36	84%	
2021年1月	本社	16	11	69%	8.4%
	千葉	-	-	(一時中断)	
	新潟	35	14	40%	
	計	51	25	49%	
2021年2月	本社	17	11	65%	14.0%
	千葉	-	-	(一時中断)	
	新潟	29	6	21%	
	計	46	17	37%	
2021年3月	本社	11	8	73%	11.2%
	千葉	-	-	(一時中断)	
	新潟	35	11	31%	
	計	46	19	41%	
2020年後半 計	本社	60	43	72%	10.0%
	千葉	-	-		
	新潟	147	56	38%	
	計	207	99	48%	

※千葉営業所については、営業担当者の不幸があり、取り組みが一時ストップしている

- 営業活動は、新型コロナウイルスの影響で訪問が困難になることが多く、計画通りに進めることはできなかった。
- 令和2年度下期は、外販比率が10%となった。（通期では9.6%となった）
- 令和2年4月以降は外販比率14%以上が継続している。

企業側の評価

- 経営者は『会社としての戦略が明確になり、確実に成果も出ている。また社員にグループの仕事以外に目を向ける意識が芽生えた』と評価している。
- 令和3年度は、外販比率を15%～20%程度に高めるように活動を続ける予定である。
- 今後の課題としては、営業を拡大するための人材の育成が必要との認識がある。営業と業務の実務を理解できる人材の育成を図ることに注力する計画である。

<取り組み概要 B社>

B社 企業概要	・ 主に食品の輸配送を行っている。 ・ 冷凍食品、アイスクリーム、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31台（大型21台、中型7台、小型3台）で、すべて冷凍車。 ・ 本社のドライバーは約22名。 ・ 配送エリアは名古屋～静岡～埼玉。
経営上の課題と K P I	・ 従来、K P Iやデータ分析を活用した経営管理を行ったことがなく、特に安全面、輸送品質面において改善を図ることが課題となっている。 ・ 安全および輸送品質に対する取り組みにおいては、社内での研修を毎月行っている。経営者、管理者から安全や品質に対する指導を行ったり、外部講師を招いた講習会を実施したりしている。また、当日研修に参加できなかった従業員は、資料を後日確認するようにしている。 しかし、事故件数は目立った削減とはなっていない。 ・ 特に安全面において、K P Iによる目標管理や実績管理を行うことが必要となっている。 ・ 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。 ・ 今回の事業として、車両事故削減に重点を置いてK P Iを設定し、取り組みを進めることとした。 ・ 安全に対してはドライバーの意識の問題が大きいと認識している。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K P I> ・ ゴールのK P I…「車両事故件数」 ・ プロセスのK P I…「面談実施率」、「安全宣言提出率」 ※面談実施率＝当月に面談を行った社員数÷ドライバーの社員数 ⇒目標20% ※安全宣言提出率＝当月に提出された「安全宣言」の件数÷ドライバーの社員数 ⇒目標100% ・ 安全に対する一人一人の意識を高めるために、管理者による面談と従業員からの自主的な安全宣言を行う。 【過去の】車両事故の件数 ・ 令和1年度（H30年11月～R1年10月）車両事故22件 ・ 令和2年度（R1年11月～R2年10月）車両事故23件

取り組み内容と結果

- 「安全宣言実施率」は、本社営業所のドライバー約22名が、毎月各自の安全宣言を行うものである。管理者が予め用意した宣言全70項目の中から、各自が1項目を選定し、当月はその宣言に留意して安全運転を心がける。安全宣言の例としては、以下のようなものがある。

■法定速度遵守 ■車間距離の保持 ■追い越し注意 ■路肩注意 ■信号注意
 ■歩行者、自転車に注意 ■確実な積み付け ■横断歩道注意
 ■「だろろ」運転の禁止 ■急ブレーキ、急発進の禁止
 ■あくびの回数が増えたら休憩を取ります ■運転中は運転に集中します

- それら選定した項目を社内の掲示板に掲示し、常に意識を持てるようにしている。



※安全宣言実施率は100%を継続している

- 「面談実施率」は、ドライバーの中から毎月20%以上のメンバー（全従業員22名のうち5名以上）に対し、管理者が面談を行うものである。各自の安全宣言の遂行状況やその他安全に対して実施していること、ヒヤリハット項目などをヒアリングし、指導を行っている。
 - 一人一人と面談を行うことで、集合研修では伝えられない個々人の特性や注意事項について確認することができる。事故削減に対しては、いかに各自の意識を高めていくかが重要であり、繰り返し面談を実施することで、意識の水準を維持させている。
- ※面談実施率は20%以上を継続している

【車両事故件数の推移】

- 前年と比較し、件数では4割以上の削減となっている。（※継続して推移を注視する必要がある）

企業側の評価

- 取り組み内容がとても具体的であった。安全に対するセミナーなどでは、一般的な注意事項しか教えられないが、今回は当社に合った取り組みができた。
- 各自が行った安全宣言の取り組みなどについて、従業員同士で会話の中に出るようになってきている。従来は従業員が安全について積極的な発言をすることはあまりなかった。従業員の意識は確実に高まっているといえる。
- また、安全の取り組みや意識を持てない従業員が自然に退職していくなど、社内の風土が変わってきた。
- 車両事故は昨年に比べて半数近くに減少傾向であり、K P Iの取り組みは今後も継続して行っていきたい。

令和3年8月3日

静 岡 労 働 局

令和3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）

静岡労働局労働基準部監督課



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2年度予算事業 自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業 P.2

2. 働き方改革推進支援センターにおけるトラック運送事業者へのサポート事例 P.6

3. 令和3年度予算事業について P.7

1. 令和2年度予算事業 自動車運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策事業

(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の運営・拡充

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（令和元年度に開設）について、以下のような新規コンテンツを追加掲載し拡充。

○主な追加コンテンツ

「荷主」企業向け

荷主企業同士が物流生産性向上とトラック運転者の長時間労働改善に向けた意見交換を行うオンラインミーティング（あい積みミーティング）を、厚生労働省の主催により令和3年1～2月に全4回開催。開催結果の報告書を掲載。

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。

令和2年度は荷主向け周知用動画を作成し、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っての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。令和2年12月4日に「発荷主」向け動画、令和3年2月26日に「着荷主」向け動画をそれぞれ追加。

イラストコンテンツ

サプライチェーンのイラストをクリックするだけで、「集荷」「発荷主」「輸送」「着荷主」「複数配送」の各領域において、トラック運転者の長時間労働に繋がっているかもしれない問題や、その問題解決に繋がる施策候補例を、荷主・トラック運送事業者が簡単に確認できるコンテンツを、令和2年12月4日に追加。

＜ポータルサイト トップ画面のイメージ（抜粋）＞
（令和3年2月時点）



(2) 荷主企業同士が意見交換を行うオンラインミーティングの開催

■ 「荷主連携マッチング～あい積(づみ)ミーティング～」

トラック運転者の長時間労働改善に向けて、「荷主どうし」の共同配送に興味のある荷主企業を、ポータルサイトを通じて募集。「荷主連携マッチング～あい積ミーティング～」と題して、荷主企業が、物流生産性向上とトラック運転者の長時間労働改善に向けた意見交換を行うオンラインミーティングを、厚生労働省の主催により令和3年1～2月に全4回開催。開催結果の報告書をポータルサイトに掲載することにより、好事例の普及を行っている。

<荷主同士の連携の例（共同配送）>

共同配送のパターン1 ～幹線往復化～

幹線輸送が片道輸送。荷主どうしで協力しあって往復化を図る

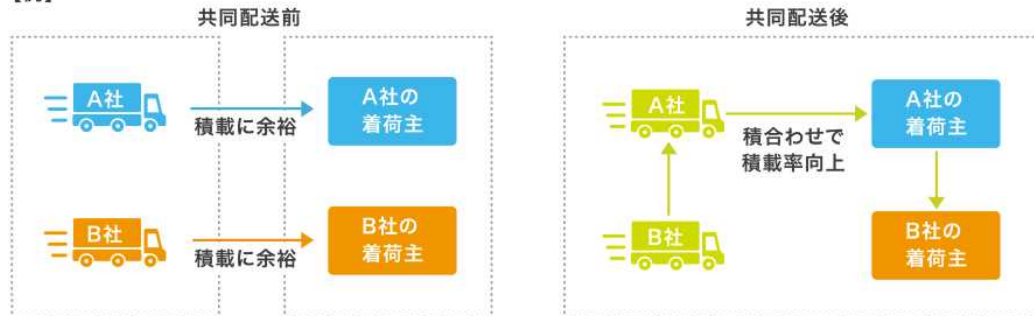
【例】



共同配送のパターン2 ～同一車両に積合わせ～

積載率に余裕のある不効率な集配送。荷主どうしで協力しあって、同一車両に積合わせる。

【例】



【あい積ミーティング開催概要】

- 参加企業数 8社（延べ10社）
- 開催結果（概要）
 - ・ 地場配送での連携（関西エリアでの共同配送 等）
 - ・ 幹線輸送での連携（関西・関東間の往復幹線での共同配送 等）
- 全体総括
 - あい積ミーティングは、トラック運転者の労働時間短縮に向けて「荷主企業どうしの連携の“きっかけ”」を創る場であるが、今回は、全ての参加企業が、あい積ミーティングでの意見交換の結果を踏まえて、連携に向けた具体的な検討を継続することとなった。
- 参加企業の声（抜粋）
 - ・ 異業種の荷主企業と出会える場合は、ほとんどない。この取組を是非とも続けて欲しい。
 - ・ 荷主という立場で、運送事業者とのパートナーシップ構築に悩んでいる。共同配送に限らず、様々な内容で、今後も意見交換をしていきたい。

(3) 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作成

■ 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



令和2年12月4日公開

(再生数) 令和3年5月20日時点で4,200回以上

着荷主企業向け動画



令和3年2月26日公開

(再生数) 令和3年5月20日時点で1,200回以上

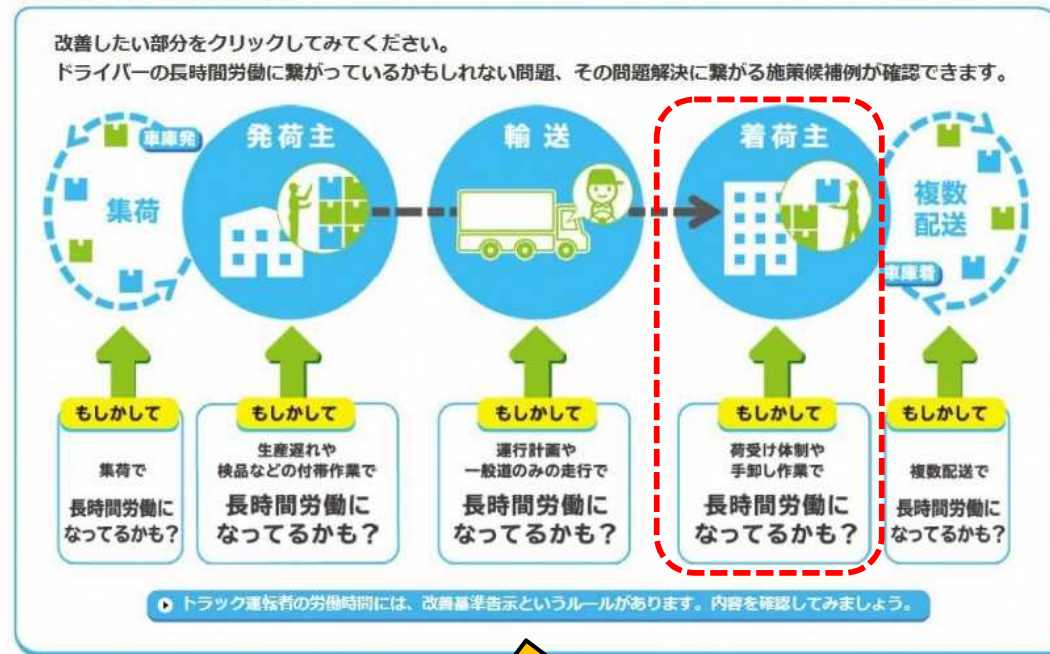
～あらすじ～

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。

(4) 荷主・トラック運送事業者・一般の方に向けたイラストコンテンツの作成

■ イラストコンテンツ「始めてみよう改善活動」

☑ 始めてみよう改善活動



サプライチェーンのイラストをクリックするだけで、トラック運送における「集荷」「発荷主」「輸送」「着荷主」「複数配送」の各作業領域において、荷主・運送事業者が、トラック運転者の長時間労働に繋がっているかもしれない問題や、その問題解決に繋がる施策候補例※を簡単に確認できるイラストコンテンツ。

※ 得られる施策候補例は、企業向けコンテンツ「簡単自己診断」（令和元年度に公開）で得られる施策候補例と同一のもの

- 「簡単自己診断」では、「運転時間」「荷扱い時間・付帯作業時間」「待ち時間」といった、作業時間という切り口から問題や施策候補例を確認できる。
- ✓ 「始めてみよう改善活動」では、「簡単自己診断」とは異なり、トラック運送における「集荷」などの作業領域という切り口から問題や施策候補例を確認できる。

始めてみよう改善活動

☑ トラック運転者の長時間労働に繋がるこんな問題が潜んでいるかもしれません！

着荷主

もしかして
「荷扱い」に、こんな問題が潜んでいるかも！

番号	こんなことは、ありませんか？	該当する問題にチェック
a	荷卸し作業は、手作業のバラ卸しですか？	☐
b	荷卸し作業スペースを、十分に確保できていない状況ですか？	☐
c	トラック運転者独自の判断で、必要以上に余裕を持った運行をしていますか？	☐

詳細を見る

☑ トラック運転者の長時間労働に繋がるこんな問題が潜んでいるかもしれません！

着荷主

もしかして
「荷扱い」に、こんな問題が潜んでいるかも！

番号	こんなことは、ありませんか？	印刷をする
1	トラック運転者の荷卸し作業は、手作業のバラ卸しですか？ ● 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 手作業によるバラでの荷卸し作業は、トラック運転者に身体的負担がかかることに加え、作業時間も長くなります。	☐
2	● その問題を解決する施策候補例 「パレタイズ」することで、荷卸し作業時間の削減に結びつきます。また、同様に積み込み作業時間の削減にもつながる施策です。 なお、「パレタイズ」と同様の考え方で、カゴ台車やボックスパレットを活用する方法もあります。 ※ パレタイズ：パレットに商品をのせること ※ ボックスパレット："かご形状"のキャスター付きパレットのこと	☐

<STEP 1>

ポータルサイトトップページ上の「始めてみよう改善活動」において、確認したい作業領域をクリックして選択する

<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>

診断結果・施策候補等を印刷可能

2. 働き方改革推進支援センターにおけるトラック運送事業者へのサポート事例

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（令和2年度）

《令和2年度》

労働時間の削減、年次有給休暇の取得率向上

「A社 X支店」（兵庫県／運送業／労働者数26名）

【支援前の状況】

- 下記3点の課題を解決するために、専門家のアドバイスが欲しい。
 - ①36協定の対応に苦慮している
 - ②時間外労働時間の削減を図りたい
 - ③年次有給休暇の取得率向上を図りたい

【専門家の支援】

- 限度時間を超えて時間外・休日労働を行わせる場合、特別条項付き36協定届様式に変更することについて助言。
- 運賃の値上げを行い、それを原資とした働き方改革の取り組み成果をお客様に報告することで、お客様とともに協力マインドの醸成を行っている企業もあることを紹介。
- 売り上げは落ちるが仕事を断るなどによって、社員が年次有給休暇を年5日取得できるよう、管理・経営層が職場を回り啓蒙活動を行うことも大切である旨を提案。

【支援後の効果・声等】

- 働き方改革関連法による改正点の制度趣旨等を理解するとともに、担当専門家からの提案も参考にしながら、今後も改善を進めることを確認。

【参考】《令和元年度》

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

「B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。
- 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。

【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3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

- ・トラック運転者の労働時間短縮に向けた荷主間の協力による取組についての周知用コンテンツ掲載等、順次拡充。
- ・トラック運送業の労働時間等に係る問題解決につながる共創のプロセスも含んだ意見交換会を国民（消費者；荷主企業勤務者等を想定）とトラック運転者を対象に開催し、協力する運送事業者に意見交換会を踏まえた取組への支援を実施することにより、成果を普及

■ 自動車運転者の労働時間等に係る実態把握（トラック）

トラック運転者の労働時間等の改善に向け、実態調査を実施。

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

予算額 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の、技術的な相談支援を行う。また、ポスト・コロナ時代の新しい働き方を踏まえ、テレワーク相談センターと連携した支援を行うとともに、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。

（１）荷主間の協力による取組についての周知用コンテンツや課題解決に向けた連携の創出への取組

■物流ワンポイント講座

労働環境改善に向けて荷主がどのような取組ができるのかを、まとめた5回連載方式のショートセミナー動画を作成。

第1回を次のとおり公開。以後、「輸送の効率化（幹線輸送・地場輸送）」、「倉庫作業や情報の効率化」、「情報の効率化」をテーマに、2か月に1回を目安に順次公開予定。

【 テーマ 】

【 項目 詳細 】

令和3年6月1日
連載 第1話

なぜ、荷主の協力が必要か？

- ①現在の**危機的な物流実態**と、改善に向けて荷主からできること
- ②危機的な実態から**脱却するための取組プロセス全体像**
- ③取組を進めるうえでの荷主の「役割」と「協力の型」

■トラック運転者の長時間労働改善に向けた、2つの意見交換会

①「荷主連携マッチング～あい積(づみ)ミーティング～」

令和2年度から継続実施。令和3年7月～令和4年2月にかけて4つのテーマにて開催予定。

今年度は課題テーマについてあらかじめ枠を設け、より同じ問題意識の荷主どうしの連携につなげるよう工夫。開催結果をポータルサイトに掲載することにより、好事例の普及に繋げていく。

【課題テーマ】

【内 容】

「関東エリア」「中部エリア」「関西エリア」に注目

令和3年7月(予定)

上記エリア間の幹線配送と上記エリア内の地場配送で荷主どうしの連携を検討しよう

モーダルシフトに注目

令和3年9月(予定)

同一コンテナ積合わせ(鉄道・船舶)で荷主どうしの連携を検討しよう
[対象区間：関東⇄九州北部]

食品企業の方に注目

令和3年11月(予定)

幹線配送・地場配送で荷主どうしの連携を検討しよう

荷主どうしの連携で、
悩みを解決！

令和4年1・2月(予定)

困っている事を、何でも教えて下さい。
あい積ミーティングが、解決のご支援をできるかもしれません！

②「物流の問題について国民と企業が一丸となり行う意見交換会（アイデアソン）」

運送事業者や荷主が抱えている「自らの力のみでは解決しがたい物流課題」について、運送事業者や荷主に限らない幅広い方の参加を募集し、意見交換会（アイデアソン）を開催。議論のプロセスやアイデア等の成果をポータルサイトに掲載し、広く参考としていただく。

【意見交換会（アイデアソン）開催概要】

- 参加者 企業にお勤めの方、物流に関心のある国民の方を予定
- 実施時期 令和3年7月から9月までの連続する2日間（計3回）
- 課題テーマ：中小企業の事業者などで、トラック運転者の労働時間短縮に結びつくが、自らの力だけでは解決できない課題テーマ3つを、トラック事業者・荷主企業の従業員から募集
- 開催後の取組予定：議論のプロセスやアイデア等の成果をポータルサイトに掲載し、成果を普及。また、成果の検証を目的とした実証実験の実施も検討

* アイデアソンとは、「アイデア」と「マラソン」を組み合わせた造語で、課題テーマ解決に向けて、参加者が一丸となって意見交換を行い、解決に向けた糸口を探す場のことを指す。

(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。

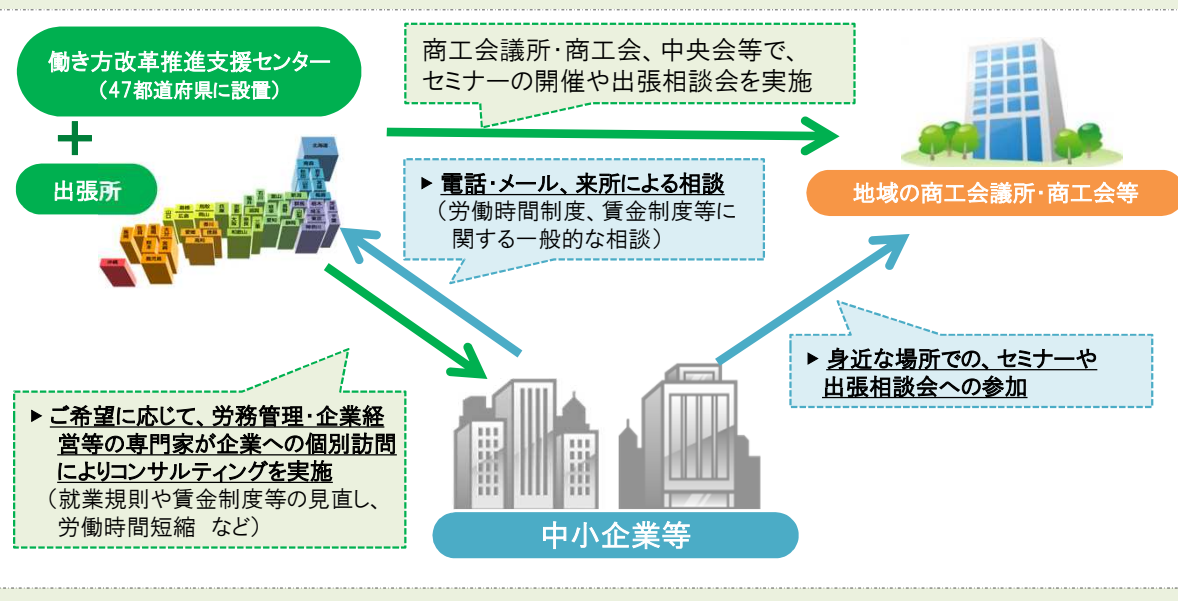
お近くの支援センターや出張所を、是非お気軽にご利用ください。

★ 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（令和3年度）

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	青森市本町5丁目5-6 青森県社会保険労務士会館	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丁目3-43 アクス原町ビル201	0120-97-8600
秋田働き方改革推進支援センター	秋田市中町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	山形県山形市香澄町3-2-1 山交ビル4階	0800-800-3552
福島県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2-2-27 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1-103 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7階	0120-174-864
東京働き方改革推進支援センター	千代田区神田富山町25 サンクス神田ビル2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1-12-8 LEXN B 5階	0120-009-229
働き方改革推進支援センター富山	富山市赤江町1-7 富山県中小企業研修センター4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丁目8-1 福井商工会議所ビル1階	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内	0120-755-455
長野働き方改革推進支援センター	長野市岡田町215-1 フージャース長野駅前ビル8階	0120-088-703
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 静岡県産業経済会館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2-209 セキゴン第二ビル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	0120-400-227
京都働き方改革推進支援センター	京都市中京区堺町通奥川下る亀谷町167-1 デュビュイ亀屋ビル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丁目1番30号 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	神戸市中央区港中中町6-1 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	0120-414-811
和歌山働き方改革推進支援センター	和歌山市板屋町22-2 和歌山中央通りビル2階 2031号	0120-547-888
働き方改革サポートオフィス鳥取	鳥取市富安1丁目152番地 SGビル	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3-1-15 商工会議所ビル1階 中小企業支援部内	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	高松市唐屋町5-9 プラタ59 2階 203	0120-000-849
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番地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	高知市布師田3992-2 高知県産業振興センター内	0120-899-869
福岡働き方改革推進支援センター	福岡市博多区博多駅南1-7-14 BOIS博多305	0800-888-1699
佐賀働き方改革推進支援センター	佐賀県佐賀市川原町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	長崎県長崎市五島町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	熊本市中央区紺屋町2-8-1 熊本県遺族会館2階-7	0120-04-1124
大分働き方改革推進支援センター	大分県大分市府内町1-6-21 山王ファーストビル3階	0120-450-836
みやぎ働き方改革推進支援センター	宮崎県宮崎市橘通東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

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	鳥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

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月未だで延長された「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 電話により希望日時、相談内容をお知らせください。
問合せ 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

昨年度までと同様、今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、第2四半期、第3四半期に、それぞれ14回(合計28回)開催する予定。



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！



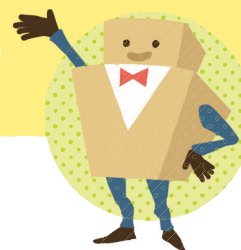
「発荷主が、取り組む」そして「着荷主が、取り組む」

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。



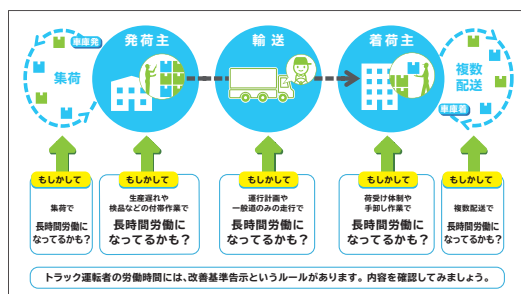
皆さまが日常業務を思い浮かべて「確かにそうだ」と共感できる、2本の動画を掲載します！

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

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8月3日

中部運輸局 自動車交通部 貨物課



中部運輸局

目 次

1. 中部管内における取引環境・労働時間改善地方協議会
の取組について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1
2. 最近のトラック運送事業に関する取組について・・・・・・・・ 3
3. 周知・要請事項について・・・・・・・・・・・・・・・・ 23
4. 今後の協議会での取組について・・・・・・・・・・・・ 32

中部管内における取引環境・労働時間改善 地方協議会の取組について



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ついて(経緯)

- 労働基準法の改正案において、中小企業にかかる月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率引上げ（25%→50%）の適用が平成31年4月からとされていたことを踏まえ、検討及び好事例の横展開等の取組を行うため、平成27年度に設置。

※その後、労基法の改正は働き方改革関連法案に組み込まれ、令和5年4月からの適用に変更

- 当初、協議会は平成30年度末までの開催とされていたが、働き方改革（自動車運転業務については令和6年4月1日から時間外労働について、年960時間までとする上限規制が適用）の実現に向けた動きの中で、令和5年度末までの9年間の取り組みへ変更。

今までの主な取り組み

平成27～29年度

- ・パイロット事業（発荷主、着荷主及び運送事業者を構成員とする実証実験）を、2年間（H28、29）実施し、ガイドラインを作成してその普及定着を図る
- ・同事業は、全都道府県で実施

H28年度	荷種
愛知	建設資材
静岡①	フィルム・シート
静岡②	鮮魚
岐阜	食料品
三重	食料品
福井	繊維製品

H29年度	荷種
愛知①	建設資材
愛知②	食料品
静岡	ゴム製品
岐阜	窯業品
三重①	建設資材
三重②	食料品
福井	金属製品

平成30年度

- ・コンサルティング事業（パイロット事業で得た成果と課題を踏まえ、より詳細な改善提案を行う実証実験）を地方運輸局ブロックごとに2集団実施（全国17集団）
- ・三重、福井県では、取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインを周知を中心に取組

H30年度	荷種
愛知	日用品
静岡	自動車部品
岐阜	金属加工製品

令和元年度

- ・アドバンス事業（対象輸送分野[※]における実態のさらなる把握・分析などを行う実証実験）を全国で10事業程度を実施
- ・愛知、三重県以外は、「ホワイト物流」推進運動の進捗状況等共有、静岡県では、紙パルプにおける実態調査等を実施

R1年度	荷種
愛知	加工食品
三重	紙・パルプ

※対象輸送分野：H29年度に実施した実態調査で、特に荷待ち時間が生じた件数が多い品目である「加工食品」「建設資材」「紙・パルプ」の3品目

令和2年度

- ・対象輸送分野に「飲料・酒」及び「生乳」を追加し、本省予算も活用し実証事業を実施。（全国12事業）
- ・中部管内では、静岡県でR1年度に実施した実態調査を基に、富士地区の「紙・パルプ輸送」を対象に実証実験を実施

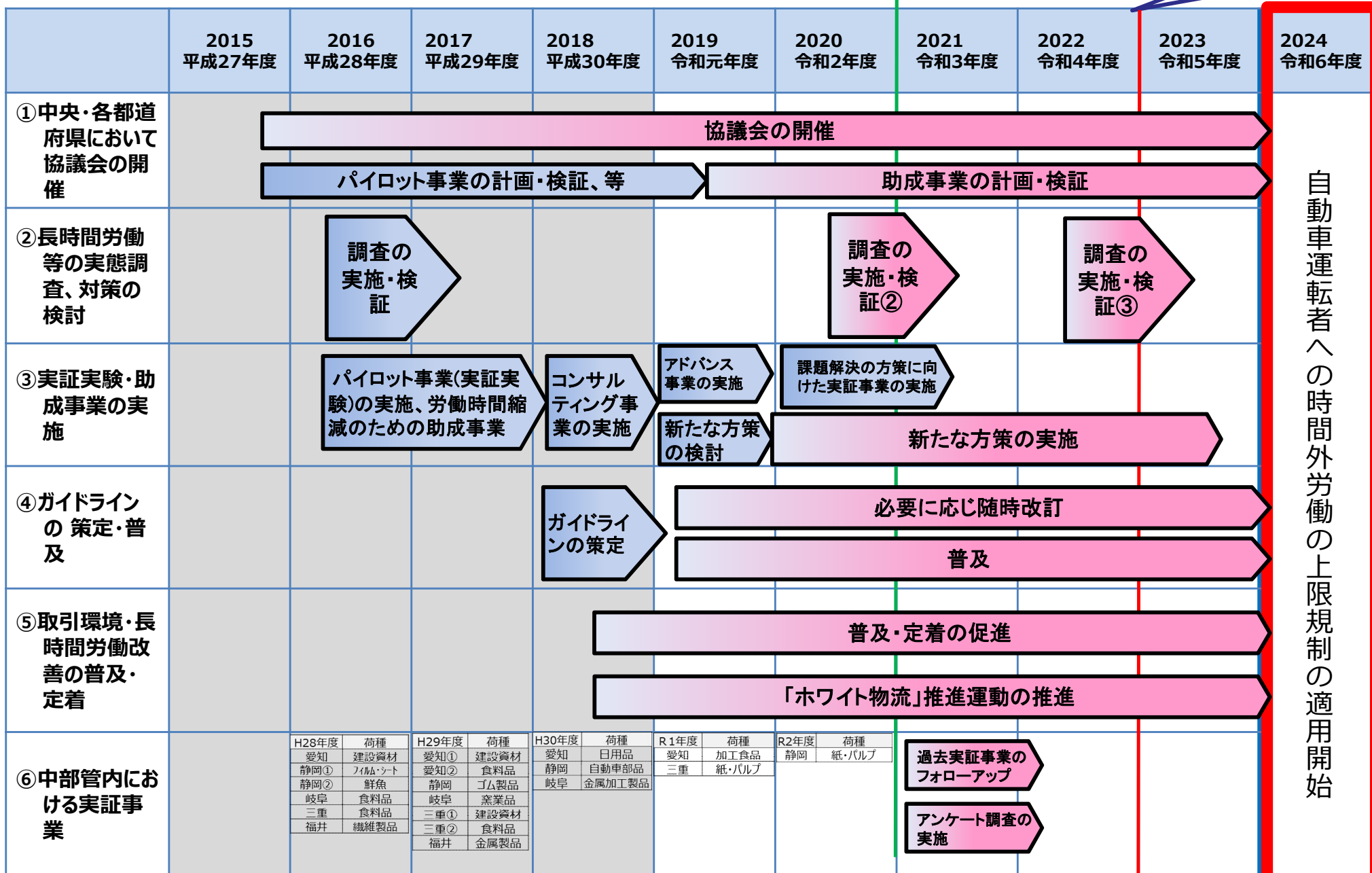
R2年度	主な取組事項
愛知	トラック協会食料品部会へアンケート調査を実施
静岡	「紙・パルプ輸送」の実証実験を実施
岐阜	鉄道コンテナ輸送の普及・促進へ向け、見学会を実施
三重	過去パイロット事業（加工食品・建材資材）のフォローアップ
福井	県内荷主団体へ、時短等要望活動を実施

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



中部運輸局

4月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



自動車運転者への時間外労働の上限規制の適用開始

【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）

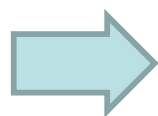
標準的な運賃は、**ドライバーの労働条件（賃金・労働時間等）を改善し、持続的に事業を運営**するための参考となる指標

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

標準的な運賃の普及に向けた今後の取組

- 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。
- 普及が十分でない地域について、重点的な普及活動を行っていく。
- 運送事業者と荷主が、公平な立場で、運賃交渉に臨むよう促していく。

標準的な運賃 届出までのプロセス

届出に至るまでの過程を改善

STEP1 標準的な運賃制度を理解する

- これまでの普及策の効果検討
- 課題抽出(例:周知・浸透の良し悪し、荷主理解)

STEP2 自社で運賃を計算する

- 経営状況の振り返り・分析を促進
 - ・ドライバー人件費
 - ・車両の更新費用
 - ・実車率
 - ・保険料
 - ・適正利潤

STEP3 荷主と運賃を交渉する

- 運賃交渉の障壁解消
 - ・荷主の理解

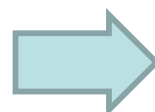
STEP4 運賃の事後届出を行う

+労働実態調査(時間外労働時間等)など

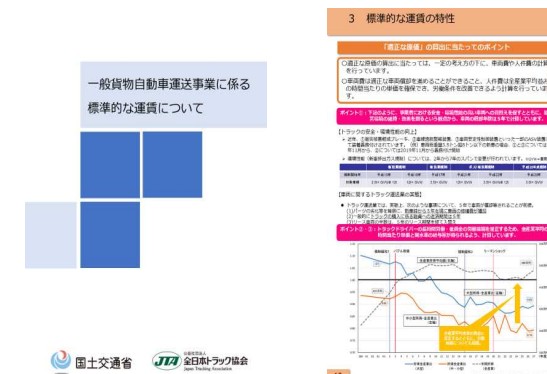
標準的な運賃の浸透に向けて

【トラック事業者向け】標準的な運賃の活用促進に向けた解説書

- 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(令和2年8月～12月)**



今後は、(公社)全日本トラック協会と連携し、**標準的な運賃セミナー(基礎編・応用編)**を全国で開催し、一層の理解促進を図っていく。



【解説書の主な内容】

- ◆ 標準的な運賃の主旨・目的
- ◆ 標準的な運賃の活用に係る諸手続
- ◆ 運賃料金適用方の解説

【荷主向け】標準的な運賃の活用促進に向けたリーフレット

- 荷主向けに、**標準的な運賃の概要についてわかりやすくまとめたリーフレット**を(公社)全日本トラック協会と共同で作成
- 令和2年12月に、リーフレットを**荷主約46,000者**に送付



今後は、引き続き**荷主向けリーフレットを活用**しつつ、積極的に荷主参加会議において、理解促進を図っていく。



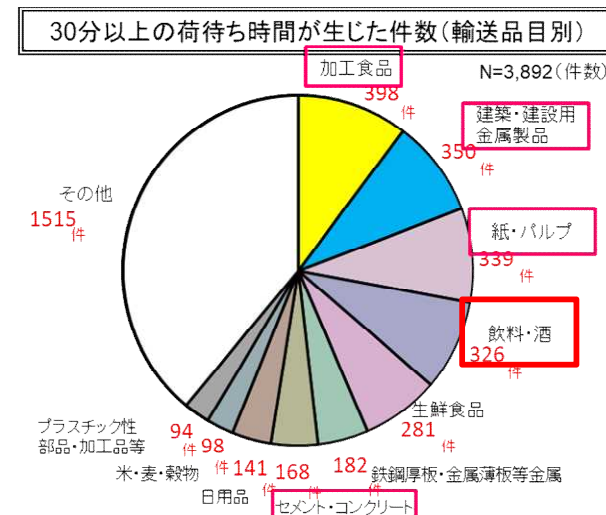
【リーフレットの主な内容】

- ◆ 標準的な運賃の主旨・目的
- ◆ 標準的な運賃の概要

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 (加工食品、飲料・酒、建設資材、紙・パルプ(洋紙板紙・家庭紙)物流編)について

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等を設置。懇談会等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





品目別各ガイドラインの概要

(令和2年5月29日公表、令和3年4月27日「加工食品」を「加工食品、飲料・酒」に改訂)

品目	主な課題	解決方策	今後の取組の方向性
加工食品、 飲料・酒	https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000230.html 「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 - 飲料における夏期の物流波動 ⇒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仕分け作業等の効率化 - ASNやQRコード等の活用による伝票情報等の電子化 - 附帯作業の見える化 - 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ノー検品の実現 - 附帯作業の軽減 - 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	https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000216.html - 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	- 工事現場での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)	https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000214.html 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)	https://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha04_hh_000215.html - 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

- 東京都地方協議会に「飲料・酒物流改善WG」を設け、加工食品物流懇談会「飲料・酒物流分科会」との合同会議とすることで、飲料・酒物流の効率化に向けたさらなる取組みの深度化を図った。
- 合同会議における実証実験等の議論を通して、「加工食品、飲料・酒」物流ガイドラインへと改訂に取り組んだ。

○東京都地方協議会が取り組んだ実証実験例

年月日表記と年月表記の作業比較 東京都

1. 実施者の概要

- 卸事業者: 日本酒類販売株式会社
 - 酒類、清涼飲料水、その他の飲料、食料品およびそれらの原材料の売買を行う。
- 荷種: 酒類(ビール、酎ハイ)、清涼飲料水

2. 事業概要

➢格納時、古い商品を取り出しやすい位置(棚の手前など)に移動させ、新しい商品を棚の奥などに入れる先入先出作業と、先入先出の伴わない棚入れ作業の時間を計測した。補充ごとに先入先出が発生する年月日表記商品の補充作業と、月初・月末のみ先入先出が発生する(月中は棚入れ作業のみ)発生する年月表記商品の補充時間を推計する。

月間作業時間推計方法イメージ

	1月	2月	3月	...
年月日表記	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●	...
年月表記	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●	●●●●●●●●●●	...

年月日表記の商品は入荷のたびに先入先出が発生する

年月表記の商品は月の変わり日のみ先入先出が発生する

●=先入先出を実施する入荷
●=棚入れのみ実施する入荷

【計測結果】作業別庫内作業員の平均作業時間(合計86件)

	先入先出(n=30)	棚入れ(n=56)
	2分42秒/作業	32秒/作業

【推計結果】作業別庫内作業員の作業時間(合計69アイテム(SKU))

	before 年月表記と年月日表記の混在	after 全て年月表記の場合	年月表記への切り替えによる削減時間
月間作業時間	19時間47分42秒	8時間56分39秒	10時間51分3秒
年間作業時間 (※参考)	237時間32分26秒	107時間19分48秒	130時間12分38秒

※季節変動、期間限定商品等の条件を考慮してない

※先入先出とは、先に入れた商品を先に出庫するため、入荷した商品を棚の奥に、既に棚に入っている商品を取り出しやすい位置に移動する作業を指す。また、棚入れは先入先出をせずに、入荷した商品を棚に入れる作業を指す。

3. 課題

① 飲料・酒商品の一部は、年月日表記(年月上中下表記)から年月表記への切替えが遅れており、卸拠点における格納作業などの庫内作業で負荷が生じている。

4. 事業内容

① 卸拠点において、格納時、古い商品を取り出しやすい位置(棚の手前など)に移動させ、新しい商品を棚の奥などに入れる先入先出作業と、先入先出の伴わない棚入れ作業の時間を計測した。

② 当該卸センターにおける入荷実績と計測結果をもとに、実証実験で計測した商品(69アイテム)のうち約4割を占める年月日表記の商品が、全て年月日表記に切り替わったケースを想定し、月間・年間作業時間を推計した。

5. 結果

① フォークリフトを使用した作業に絞り、商品補充時の先入先出作業と棚入れ作業を比較したところ、先入先出には2分42秒/作業掛かっていたのに対し、棚入れには32秒/作業掛かっていることが明らかとなった。

② 当該卸のセンターにおける入荷実績をもとに、実証実験で計測した商品(69アイテム)のうち約4割を占める年月日表記の商品が、全て年月日表記に切り替わったケースを想定し、月間・年間作業時間を推計した。

③ 年月日表記(補充ごとに先入先出が行われた場合の補充)が残っている状態では、月あたりの作業時間が19時間47分であった。一方、すべての商品が年月表記(月初・月末のみ補充ごとに先入先出が行われ、月中は棚入れとなる場合の補充)に切り替わった後では、月あたりの作業時間が8時間56分となった。

6. サプライチェーン関係者のメリット

【卸事業者】商品の賞味期限管理の簡素化、庫内作業時間減少、庫内作業の簡素化

【運送事業者】入荷時の日付をチェックする時間が短縮され、滞留時間が短縮される。

【サプライチェーン全体】日付管理が不要なことから他拠点の在庫の転送がより実施しやすくなり、食品ロス削減にも繋がる。また、運送事業者・卸事業者・小売事業者について、日付ごとにパレットに分ける作業や先入先出の回数が減ることで作業の負荷が軽減される。さらに、運送事業者、卸事業者について、パレットによる日付ごとの区切りがなくなり省スペース化が進む。製・配・販の各段階における作業の軽減や、多頻度少量配送の改善に繋がる

7. 結果に結びついたポイント/今後の展開

① ・メーカーによる年月日表記(または年月上中下表記)から年月表記への切替えのさらなる取組みが期待される。

② ・年月表記への切り替えによる作業時間削減の効果を最大限生かすには、あくまで日付の逆転の解消のための先入先出のみを実施する(日付が同じでも後から入荷した商品を奥に格納するという作業は行わない)といった作業のルールを定めることも必要である。

③ ・日本酒類販売の実証実験では、FLを用いた移動について計測を行ったが、バラで格納する商品でも手作業で先入先出が行われており、大きな手間になっている。そのため、年月表記への切替えが進むことで、バラ商品についても附帯作業の負荷が軽減されることが考えられる。

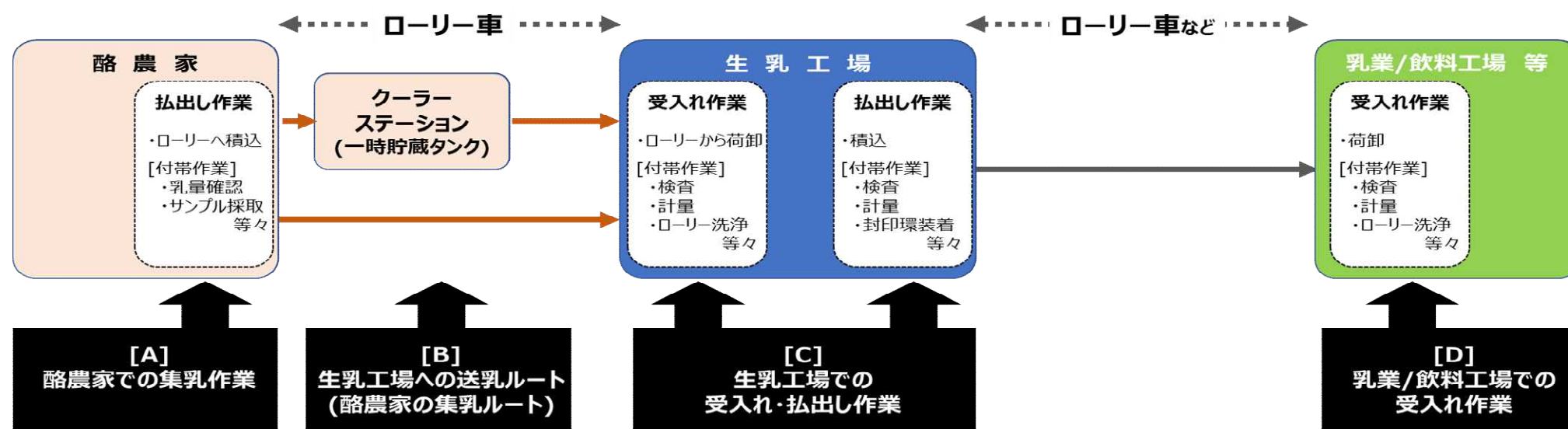
④ ・年月日表記が多い加工食品等の他分野においても年月表記への切替えが進むことで、より大きな作業負荷の軽減効果が見込まれる。

生乳物流の改善の取組について①

○R2年度実施の生乳物流の改善に向けた取り組み概要

- 生乳物流に携わる運送事業者および乳業工場の協力を得てアンケート調査を実施。
- 生乳物流に携わるサプライチェーンの関係者に対してヒアリング調査を実施。
- 熊本県地方協議会において実証実験を実施。

○生乳物流の輸送ネットワーク概観及び課題の特徴について



	付帯作業	荷待ち時間	積卸作業
[A]	・タンク洗浄やバルク部品洗浄、操作が複雑 ・付帯作業が有償化されていない	・乳温の下がり待ちや検査結果待ちが発生する	・タンク数が複数ある場合、時間がかかる
[B]	・生乳工場への受け入れ変更が頻繁に発生 ・異常乳が発生した際、翌日集乳となり、別便立てが必要になる ・工場の残乳を踏まえた突発的な変更・取り消しが頻繁に起こる。 ・高速道利用が認められていない		
[C] [D]	・ローリー洗浄/手洗い/タンクに入ってブラッシングなどに時間がかかる ・付帯作業が有償化されていない	・生乳貯蔵能力と生乳吸入設備数に限界＝受入れタンク・パイプラインが満杯で、待ちが発生 ・サンプル採取後、工場内で検査終了まで、待ちが発生する ・洗浄スペースが限られており、待ちが発生する ・生産能力を把握できていない事からの過剰な受入れ ・需要期と繁忙期の閑散差（閑散差が発生する要因には、乳牛の生乳生成量の季節差の存在） ・荷卸しが到着順で、午前中の朝一番に到着車両が集中する	・ポンプ能力が低い場合、時間がかかる ・飲料工場の製造時間に合わせたジャストインタイムの納入

バース使用時間帯の計画的配分などによる待ち時間削減

熊本県

1. 実施者の概要

- 着荷主企業:熊本県酪農業協同組合連合会(以降:らくのうマザーズ)
注:下記元請運送事業者への、運送委託者でもある
- 元請運送事業者:株式会社 らくのう運輸
生乳に係る輸送事業を主に展開
- 荷種:生乳

2. 事業概要

① らくのうマザーズ入荷時のバース使用時間帯の計画配分

改善策①: バース使用時間帯の計画的配分 ~「原乳入荷」「生乳出荷」「殺菌乳出荷」 計画性のあるローリー車の搬送時間の配分~

現状

①らくのうマザーズ工場のバース設定ルール
・「原乳入荷」「CIP設置バース」と兼用
※Cleaning In Placeの略。定置洗浄。
注:らくのうマザーズ様工場別のバース数
卸しバース 3 殺菌工場 2 熊本工場 2
②らくのうマザーズ工場の生乳入荷時間帯
・らくのう運輸の原乳の入荷: 9時・12時・15時の3区分
注: らくのう運輸以外にも原乳入荷を実施している運送事業者あり
※酪農家集乳ルートの見直しも実施。②に記載。

改善

らくのう運輸以外の原乳入荷を実施している運送事業者も含めて全てバース使用時間帯を、事前に配分

バース使用時間帯設定(イメージ)
バス1 9時~10時 10時~11時 11時~12時 12時~13時 13時~14時
原乳入荷 原乳入荷 CIP 原乳入荷
A運送事業者
バス2 原乳入荷 原乳入荷 原乳入荷 原乳入荷
B運送事業者 D運送事業者 E運送事業者

② 酪農家集乳ルート見直しでらくのうマザーズ入荷時間帯を分散

現状

改善案

らくのう運輸様の点呼時刻: 酪農家集乳時刻を踏まえ 逆算した個別点呼時刻を設定

3. 課題

らくのうマザーズ入荷時に待ち時間が発生

- 到着車両が集中し、或いは受乳スペースが混雑すると、30分から60分の待ち時間が発生する。
- 実態として、この待ち時間は、毎日発生している。
- らくのう運輸は、らくのうマザーズに生乳を1日3回納入。
- 入荷時刻は、9時・12時・15時と決められているが、3回目の納入は、1回転目・2回転目の運行影響で、待ち時間がより長くなる。

4. 事業内容

生乳の入荷を担っている運送事業者全てを対象としたバース使用時間帯の計画的配分

- らくのうマザーズへの生乳入荷を担っている運送事業者は、合計2社。
- ※らくのう運輸以外にも、もう1社有り。
- バース使用時間帯を、運送会社別・コース別に事前設定する。



5. 結果

らくのうマザーズ入荷時の、削減待ち時間

実験前平均待ち時間: 11分/運行 実験中平均待ち時間: 5分/運行 (半減)

酪農家集乳ルート見直し

車両数

実験前

実験中

6. 荷主企業のメリット

- ① 運送事業者と意見を交わし、ドライバーの労働時間削減に取り組むことで、強力なパートナーシップを築くことができた。
- ② バース使用時間帯の計画的配分により、待機車両台数も削減。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主が昨今のドライバー不足を重要な問題と認識していた。
- ② 運送事業者からの問題点や要望に対して、忌憚のない議論ができた。

生乳物流の改善の取組について③

○生乳物流における問題解決の方向性について

要因→ ↓問題種別	生乳の「製品特性」が 要因	生乳の「生産特性」が要因	
		タンク・ポンプなどの 工場設備能力	生産方式など
「附帯作業」に 関わる問題		[課題] ・タンク数が複数ある場合、検査数が多くなる。	[課題] ・検査結果待ちが発生する。
「荷待ち時間」 に関わる問題	[課題] ・乳牛の生乳生成量に季節差。 ⇒繁閑差が大きい。 ・乳温の下がり待ち	[課題] ・生乳貯蔵能力と吸入設備数の限界 ・受入れタンク、パイプラインが満杯	[課題] ・生産能力を把握してない。 ・原乳不足時など、イレギュラー時の対応ルールが明確でない
「積卸作業」に 関わる問題		[課題] ・タンク数が複数ある場合、時間がかかる。 ・ポンプ能力が低い場合、時間がかかる。	[課題] ・製造時間に合わせたJIT納入を求められている。



問題解決の 方向性

- 生乳は生き物である牛を対象としており、多くは消費期限の短い飲用牛乳として処理。
- 需給バランスは、気候等の要因に影響を受けやすい。
- 他の農産物と比較して、保存が効かず腐りやすいという特性もある。

⇒製品開発などによる生乳の製品特性の改良は、即座での対応は困難であり、一定の時間を要すると思われる。



- 工場設備増強は、荷主における新規投資が発生するものの、ドライバーの長時間労働短縮に直接的な効果。
- 熊本県地方協議会の実証実験では、サプライチェーンの関係者が運送事業者と対話することで問題意識を共有することができたとの声。
- 「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」に掲載されている以下の施策などに取り組む必要。
 - 高速道路の利用
 - 予約受付システムの導入 (含：バースの計画的運用)
 - 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 等

➤ **発着荷主と運送事業者が問題解決に向けて継続した対話を継続し、ガイドライン等を活用しながら問題解決に向けて施策に取り組むことが重要**

- 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）の改善に向けた議論を実施。一部の地方協議会においては実証実験を実施し、取組の深掘りを図った。
- 今後もPDCAを回しながらさらなる取組の深化に取り組む予定。

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（米）	
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・飲料・酒	
栃木	紙・パルプ	紙・パルプ
群馬	加工食品	
埼玉	標準的な運賃の浸透	
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	紙・パルプ	紙・パルプ
長野	生鮮食品	
富山	建設資材	
石川	標準的な運賃の浸透	
愛知	加工食品	
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、建設資材、紙・パルプ	加工食品
京都	加工食品、建設資材、紙・パルプ	
兵庫	加工食品、建設資材、紙・パルプ	
滋賀	日用雑貨品	日用雑貨品
奈良	加工食品、建設資材、紙・パルプ	
和歌山	加工食品、建設資材、紙・パルプ	
広島	建設資材	
鳥取	標準的な運賃の浸透	
島根	加工食品	
岡山	飲料・酒	
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	日用雑貨品	日用雑貨品

「ホワイト物流」推進運動の背景

- トラック輸送の将来の担い手を確保するためには、職業としての運転者の魅力を高めることが必要。
人材が得られなければ、物流は停滞し、国民生活や産業活動にも影響。
- 運転者不足が深刻な中で、必要な物流の確保と、長時間労働の是正等の働き方改革を両立することは容易ではない。
- だからこそ、サプライチェーンの関係者が連携し、少しでも早く、具体的な物流の改善に取り組むことが必要。



- ◆ ドライバーの労働環境改善
- ◆ ドライバーの地位向上（エッセンシャルワーカーとしての社会的認知など）

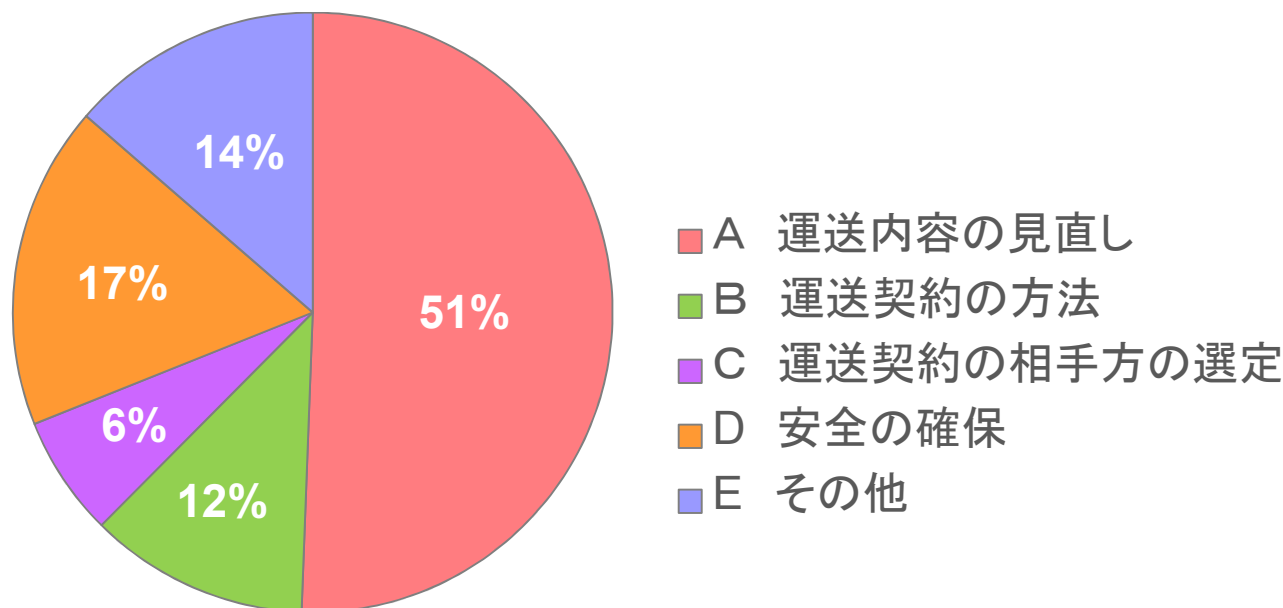
自主行動宣言 重点項目

従来のホワイト物流自主行動宣言の推奨項目の裾野を広げるなど、より広範な事項が宣言を可能とするものと知ってもらう。特に以下の4項目は重点項目として一層推進する。

- 標準的な運賃
- 荷待ち対策ガイドラインを参考とした取り組み
- 送料無料表記の撤廃
- パレット化の推進

(参考)

推奨項目分類別の宣言件数 (令和3年3月時点)



長時間労働是正に結び付く「運送内容の見直し」が半数を占めており、契約に関わる推奨項目の宣言をしている件数は18%であり、非常に低い状況。

「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～）

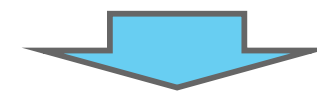


アジア・シームレス物流
フォーラム2019東京
パネルディスカッション
「ホワイト物流」

- 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



- 1,213社が自主行動宣言を提出

(令和3年4月末日現在)

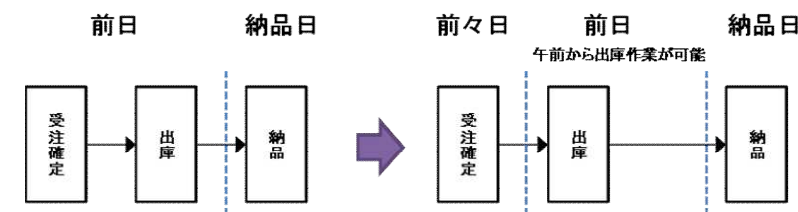
- 昨年12月10日、17日の2日間でトラック運送事業の取引環境適正化に向け、荷主やトラック運送事業者が物流改善の取組を進めるためのノウハウなどを提供することを目的とした「「ホワイト物流」推進運動セミナー」をオンライン形式で開催。2日間で約1,500名が参加。
- 今年度も、10月以降、オンライン形式にて実施する方向で調整中。

プログラム(昨年度)

- 第1回 12月10日(木)
 - ・「ホワイト物流」推進運動とは(動画)
 - ～「ホワイト物流」推進運動のご紹介～
 - ・「ホワイト物流」推進運動の取組事例について
 - ～「自主行動宣言」提出企業における各種取組事例の紹介～
 講師：株式会社日通総合研究所主席研究員 金澤 匡晃
 - ・トラック運送業の取引の適正化
 - ～トラック運送業の取引環境適正化に向けた各種取組の紹介～
 講師：国土交通省自動車局貨物課長 伊地知 英己
- 第2回 12月17日(木)
 - ・「ホワイト物流」推進運動とは(動画)
 - ～「ホワイト物流」推進運動のご紹介～
 - ・「ホワイト物流」推進運動の取組事例について①
 - ～「自主行動宣言」提出企業における各種取組事例の紹介～
 講師：ハウス食品株式会社 生産・SCM本部SCM部長 松澤 新
 - ・「ホワイト物流」推進運動の取組事例について②
 - ～「自主行動宣言」提出企業における各種取組事例の紹介～
 講師：サントリーロジスティクス株式会社 上級執行役員 保木本 英人

紹介取組事例(昨年度)

【リードタイムの延長】(ハウス食品株)



車両不足対策、働き方改革関連法による残業上限対応、深夜・早朝作業の日中シフト化を目的として受注確定翌日納品を翌々日納品に変更

【荷役作業時の安全対策】(サントリーロジスティクス株)

乗務員を中心した操作状況の記録

広角レンズで同時に作業を確認



平面360° 全方位カメラ約200台のフォークリフトに搭載、事故の検証用に加え、日々の安心・安全操作の指導教育に活用

※令和元年度は全国10カ所(札幌、仙台、東京、新潟、名古屋、大阪、広島、高松、福岡、那覇)で開催。全会場で約600名が参加。

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、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

※ 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(ClassNK)」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(郵送による申請も可)
- ※ 関係書類の保存義務、無作為抽出での事後確認あり。

<料金>

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3年7月21日～9月21日

※ 令和4年2月21日に日本海事協会のHPで認証事業者を公表予定。

<認証結果等の活用>

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予定。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。

継続

地域交通のグリーン化に向けた
次世代自動車の普及促進

令和3年度予算額:4.7億円の内数

補助対象:CNGトラック、HVトラック

補助率:通常車両価格との差額の1/3

※新規導入は単年度に3台以上導入が条件(グリーン
経営認証等を取得している場合を除く)



CNGトラック



HVトラック

継続

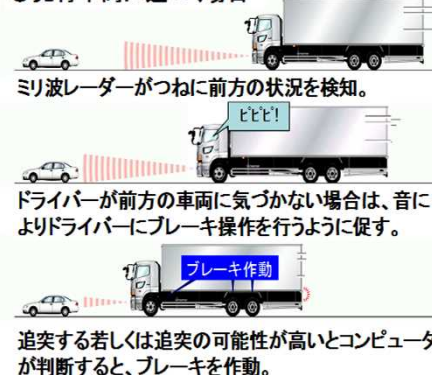
事故防止対策支援推進事業

令和3年度予算額:8.5億円の内数

1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

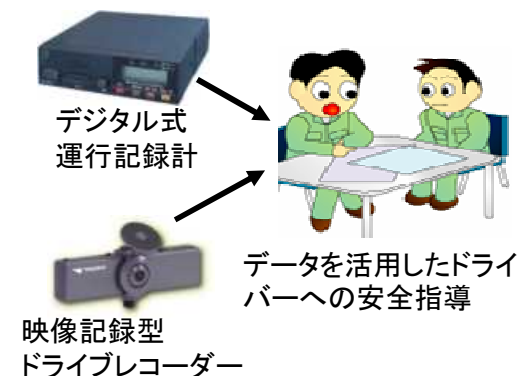
衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱
警報装置、車両安定性制御装置等
の導入に対し支援

●先行車両に近づく場合



2. デジタル式運行記録計等の導入に対する支援

デジタル式運行記録計、映像記録型
ドライブレコーダーの導入に対し支援



3. 過労運転防止のための先進的な 取り組みに対する支援

過労状態を測定する機器及びヘル
スケア機器等の導入に対し支援



4. 社内安全教育の実施に対する支援

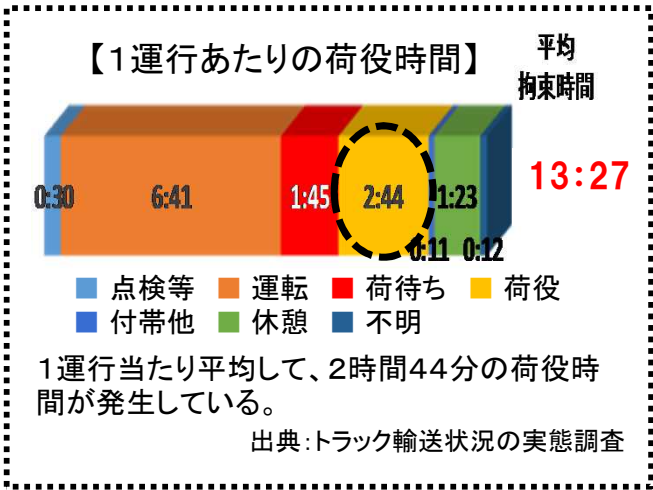
外部の専門家等の活用による事
故防止のためのコンサルティングの
実施に対し支援



中小トラック運送事業者の労働生産性向上に向けた
 テールゲートリフター等導入支援事業

令和2年度第3次補正予算:1.4億円

- トラック運送事業者の約99%が経営基盤の脆弱な中小事業者であり、新規投資の余力がなく、**経営環境が厳しい状況**。また、トラック運送業は、**感染症が拡大する等の危機時**においても、**事業の継続**が求められる。
- このため、**働き方改革**を進めて**労働生産性の向上**を図ることにより、**持続的な経営**が可能となる環境整備を図る必要がある。
- このための具体策として、**荷役作業等を効率化**するとともに、他者や荷物との**接触機会の削減**にも資する機器の導入に対する支援を行う。



事業概要

補助事業：労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器の導入補助（補助率：通常機器価格の1／6）

○対象機器の例

・テールゲートリフター



● カゴ台車による荷役が可能となるため、**荷役時間が1／3程度に短縮**。

● 手荷役による重労働が軽減され、女性等の**多様な人材の確保に繋がる**。

・トラック搭載型クレーン



● 建築資材等の重量物や高低差のある現場など、手荷役による作業が困難な場面で効果的。

● 手荷役ではなくクレーンによる積み卸しが可能となることで、**荷役時間を1／3程度に短縮可能**。

・トラック搭載用2段積みデッキ



● 荷物を2段積みすることが可能となるため、**約2倍の積載量が実現され、生産性向上に繋がる**。

効果 荷役作業の効率化等により、労働生産性の向上及び接触機会の削減を図り、持続的な経営の確保を実現。

概要

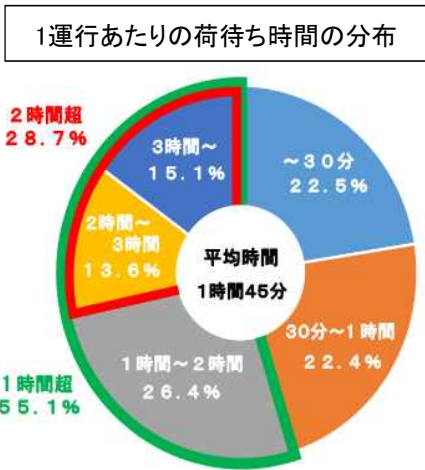
- トラック運送業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻な状況にある。
- 働き方改革による労働条件改善を推進するため、(1)労働生産性の向上、(2)多様な人材の確保・育成、(3)取引環境の適正化等に資する事業を実施する。

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。

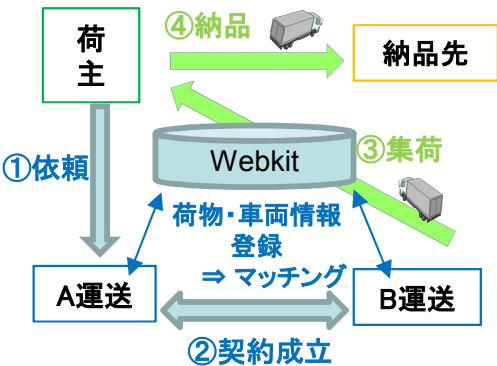


②求貨求車システムの活用による取引環境適正化【新規】

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。

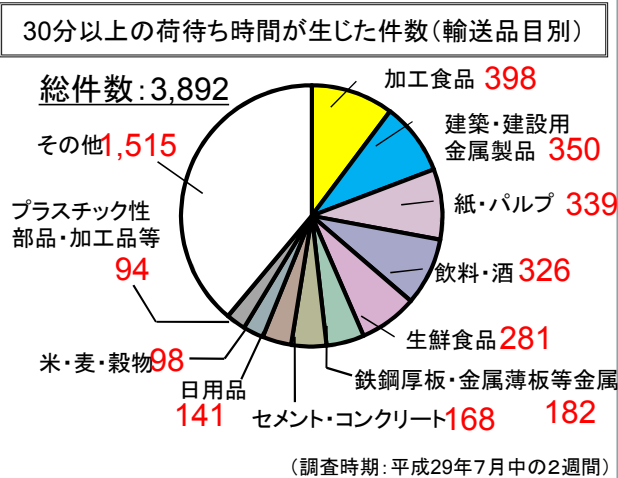


③労働条件改善に向けた取組の浸透【新規】

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。



④「ホワイト物流」推進運動の推進【継続】

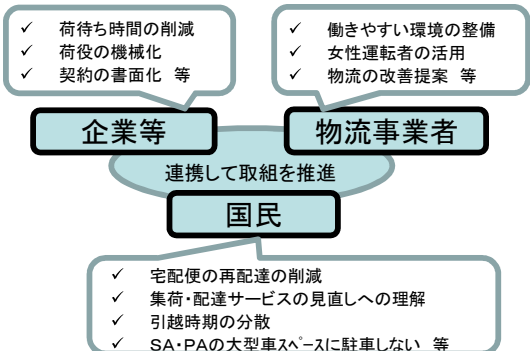
取組項目：
(2)、(3)

＜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



- 物流を支える重要な社会基盤であるトラック運送事業について、自然災害発生時や感染症流行の非常時においても事業継続を可能とするための体制強化を図るための事業を実施する。

I 危機時等におけるトラック運送業の「強靱性の確保」

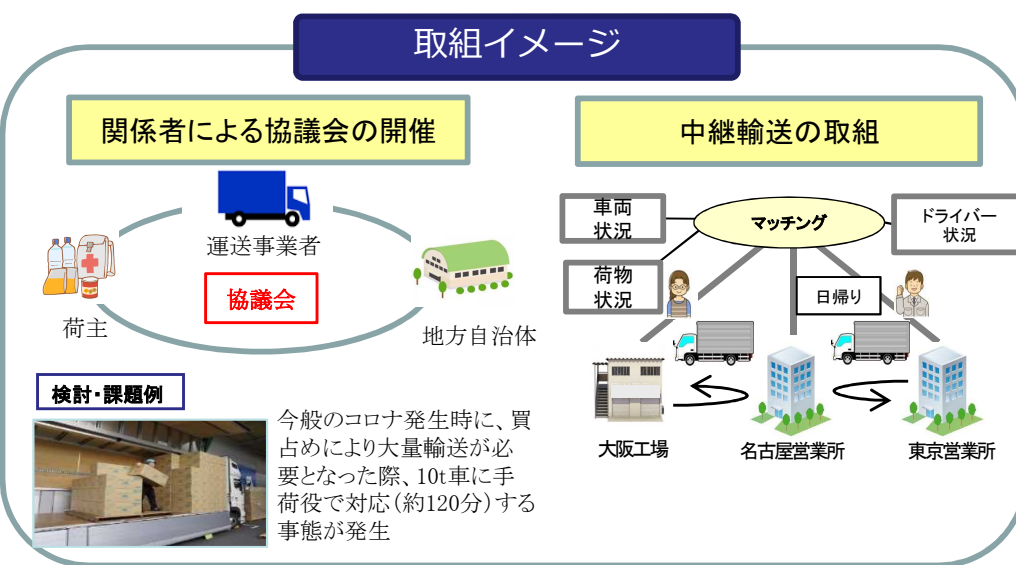
<事業概要>

昨今の台風等の異常気象や、今般の新型コロナウイルス感染症によるトラック運送事業者へ影響を踏まえ、そのような危機時に備えた体制強化等を図るための取組を推進する。

(具体的な取組内容)

- 運送事業者・荷主・自治体と連携した、防災・減災の取組に係る課題整理やコロナの流行により特に品不足が生じた品目(食料、マスク、トイレットペーパー等)の輸送に係る課題等の調査
- 緊急時における人材の確保・育成に係る調査
- 中継輸送の取組推進 等

取組イメージ



II 安定的かつ持続的な貨物輸送を目指したポストコロナ時代の「輸送力の強化」

<事業概要>

非接触型事業運用及び業務効率化に向け、IoT等を活用した、より先進的な輸送効率化の取組について調査・実証を実施する。

I o Tを活用した配車管理イメージ



トラック運転者等の広域連携調査

自然災害等により複数県で被害が発生し、事業継続に支障が生ずる場合に未災地から運転者や車両等を派遣したいが、運行管理等の関係で支障が生ずるおそれがある。



【事業内容】

- 未災地から運転者等を派遣する場合に問題となり得る運行管理や事故を起こした場合の補償等に関する規定を整理
- 国土交通省等において、運転者等を派遣する場合に支障となる課題の解決に向けた検討を実施

(予算額5百万円)

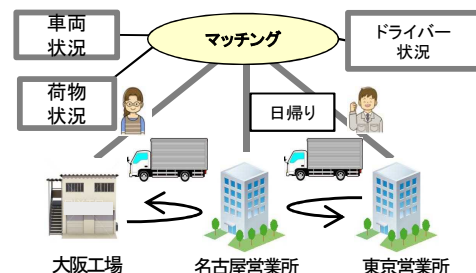
中継輸送の更なる普及に向けた調査

長距離輸送を担うトラックドライバーの長時間労働を抑制し、人員不足を解決する「中継輸送」の更なる普及に向けた検討を実施。

【事業内容】

- 他事業者間で中継輸送を実施するための方策や中継輸送の実現に関するプラットフォーム等の取り組みについて調査
- スワップボディコンテナやダブル連結トラック等の活用や中継拠点の確保に向けた中継拠点整備のあり方等の検討を実施

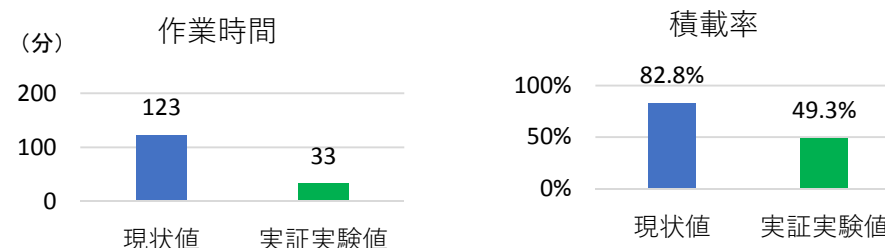
(予算額16百万円の内数)



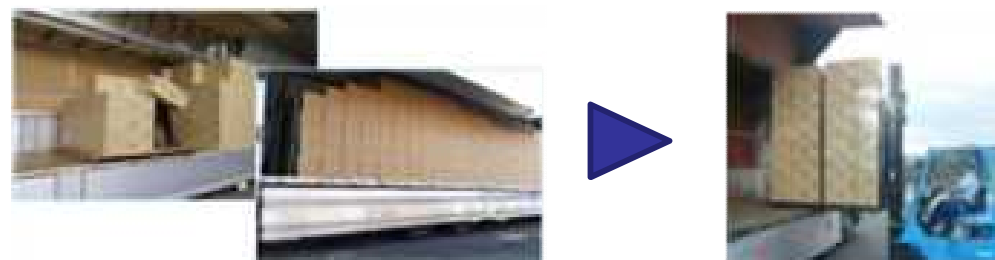
紙加工品(紙オムツ等)の手荷役の解消に向けた調査

- ・ 紙加工品は現状、製品サイズが多岐に渡り、輸送効率も容積勝ちで単価が低いことから、パレット化等による手積み手卸しの解消が進まない。
- ・ パレット化等を進めるにあたっては、積載率を向上させるために多岐に渡る製品サイズをDFLの観点から標準化していくことを含めて、サプライチェーン全体を巻き込んだ検討を実施。

【紙加工品のパレット化の実証例】



(令和2年度栃木県地方協議会実証実験より)



【事業内容】

- パレット化等に向けた現状把握と意見の集約及び実証実験の実施
- 学識経験者、トラック事業者、製造事業者、卸売事業者、小売事業者、関係業界団体、関係省庁等の有識者による会議体の設置・検討
- 手積み手卸しの解消に向けたアクションプラン(仮)の策定

(予算額16百万円の内数)

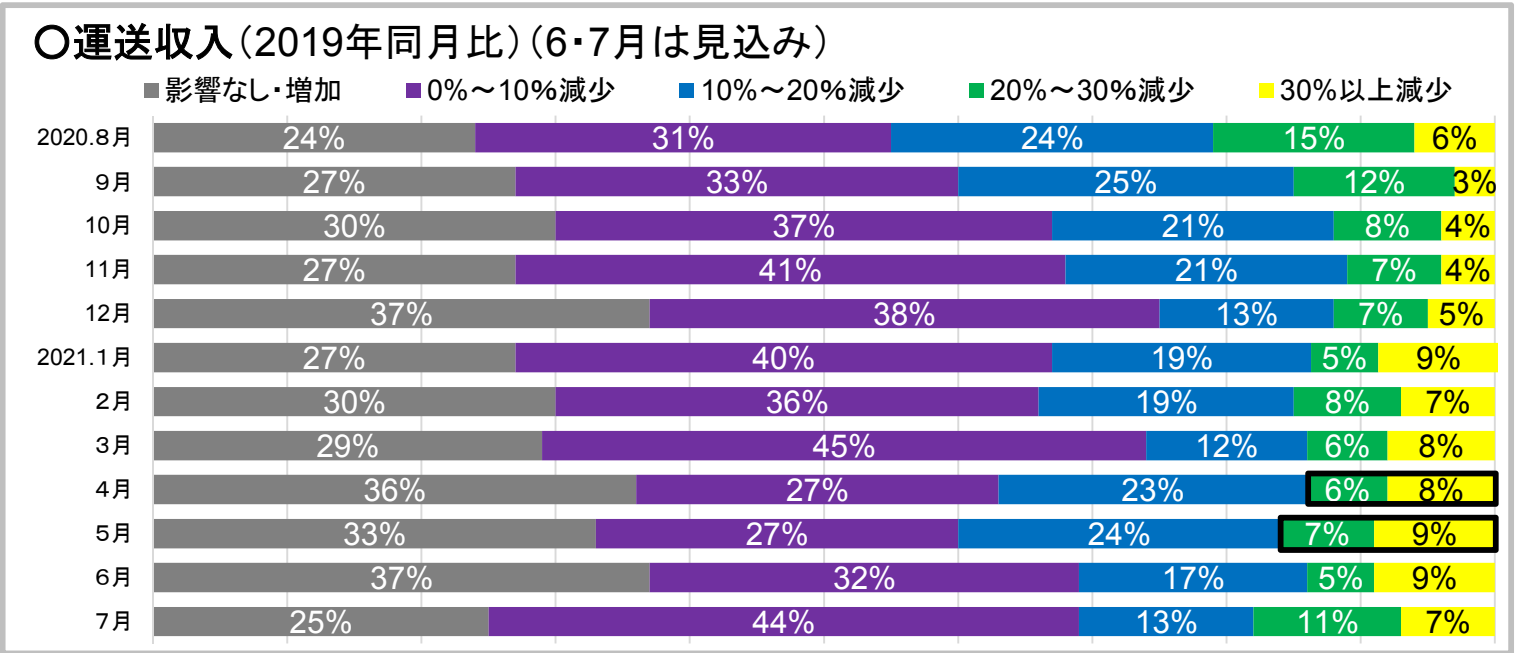
【資料2】

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、4月は全体の14%であったが、5月は16%となった。

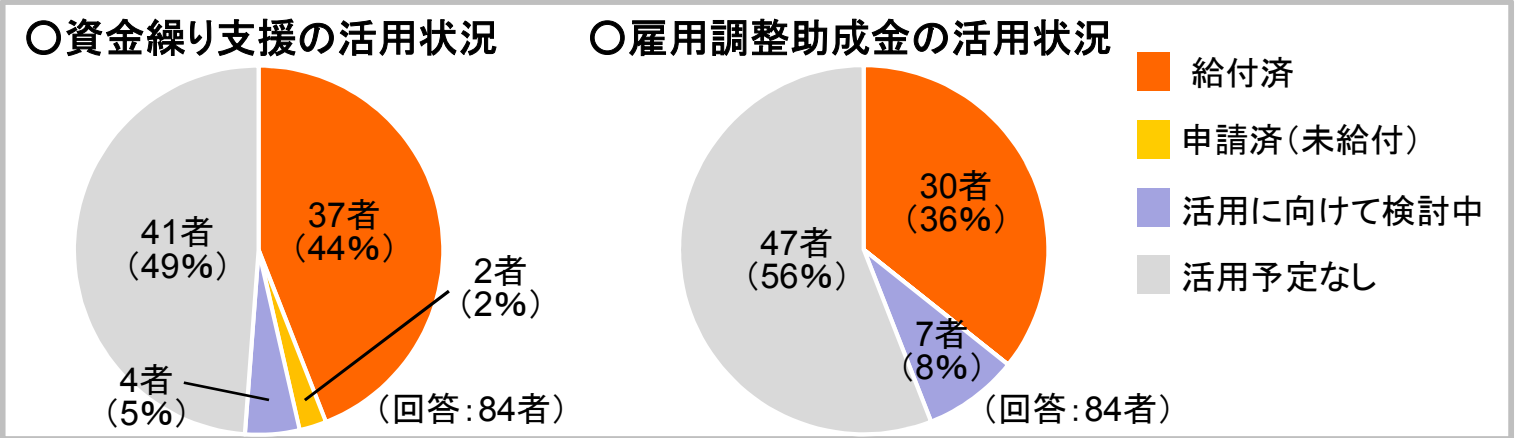
○品目別の運送収入については、5月は鉄鋼厚板等が11%、日用品が8%減少。

○支援制度については、資金繰り支援を46%の事業者が活用し、44%の事業者が給付済み。雇用調整助成金を36%の事業者が活用し、給付済み。



品目別の運送収入で顕著な影響がみられるもの(2019年同月比)(6・7月は見込み)

2020年	
8月	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲34% 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲23%
9月	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲22% 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲20%
10月	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲17% 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲10%
11月	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲11% 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲10%
12月	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲12% 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲9%
2021年	
1月	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲18% 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲8%
2月	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲19% 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲12%
3月	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲17% 完成自動車・オートバイ・自動車部品など：▲7%
4月	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲16% ガソリン・軽油など石油石炭製品：▲12%
5月	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲11% 日用品：▲8%
6月	セメント・コンクリート製品：▲8% 日用品：▲4%
7月	セメント・コンクリート製品：▲15% 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材：▲10%



※調査方法: 貨物自動車運送事業者84者(総事業者約62,000者)に対して業界団体より影響をアンケート調査

異常気象等を理由に貨物運送の運行経路の変更や運行中止等を行う場合には荷主の理解が不可欠であり、荷主所管省庁である経済産業省や農林水産省と連携し、荷主に対して以下の体制により情報の周知や要請を行っている。

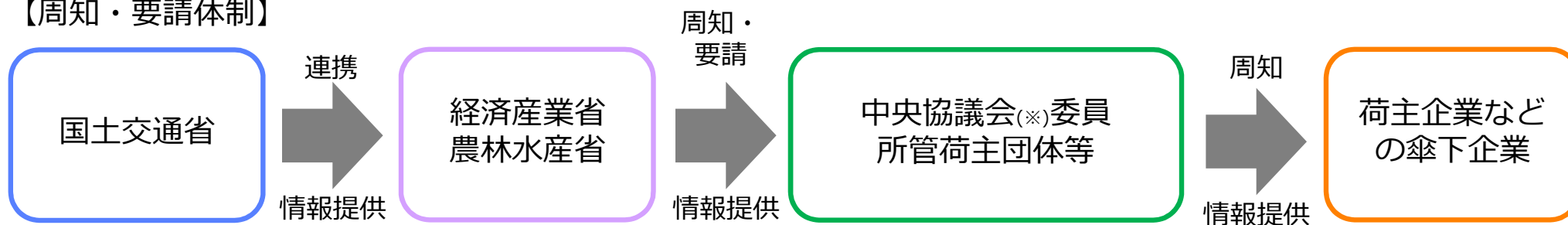
1. 季節的な周知・要請

○降積雪期や出水期を迎える前に、降積雪期等における注意事項に関する文書を発出。

2. 緊急的な周知・要請

- ①大雪や大雨などの予報・警報を超える異常気象の予測に基づき気象庁が緊急発表を行う場合や、高速道路・幹線国道の通行止め情報などを事前に入手した場合には、関係省庁を経由して荷主団体等へ情報提供を実施するとともに、運行経路の変更、運行の中止等を認めるなど柔軟な対応を要請。
- ②予め運送に支障を来すことが予想される場合には、在庫の積み増しや、運行可能域内での物資の融通を行うよう要請。

【周知・要請体制】



※運送事業者や荷主団体（経団連や日商など）、
関係省庁等により構成され、主に自動車局
貨物課が運営する会議体

【R3. 1. 28 降積雪期】

事務連絡
令和3年1月28日

荷主関係団体等 あて

農林水産省食料産業局食品流通課
経済産業省商務・サービスグループ物流企画室
国土交通省自動車局貨物課

大雪等異常気象時における輸送の安全の確保に向けたご理解とご協力のお願い

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

貨物運送に当たっては、荷主からの運送時間や運行経路等の指示に基づき運送する必要があり、大雪などの異常気象による突発的な道路状況の変化が生じた場合であっても、運行の中止や運送経路の変更等を行う場合には、荷主の承諾を得る必要があるなど、荷主のご理解とご協力が必要不可欠です。

こうした状況の中、昨今の大雪時において、高速道路や主要国道で大規模な車両の立ち往生が発生し、大型トラックが滞留の原因となったことが確認されており、トラック事業者に対する指導にとどまらず、荷主のご理解とご協力を得ながら大雪時における物流のあり方について、関係省庁とも連携し取り組んでいく必要があります。

つきましては、物流機能の維持とトラック事業者や運転者の生命・身体を守るため、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

【要請事項】

- 大雪などの異常気象による突発的な事象により、運送経路の変更や運送の中止などの必要が生じ、その原因となった事象がやむを得ないと認められる場合には、運送経路の変更等を認めるよう、ご協力をお願いします。
- 大雪などの異常気象により、運送に支障を来すことが予め予想される場合には、配送拠点に留置する在庫の積み増しや、予定されていた配送時間の前倒し、運送可能域内での物資の融通を行うことにより、トラック事業者への不要不急の運送依頼を控えていただきますよう、ご協力をお願いします。

【R3. 5. 25 梅雨期・台風期】

事務連絡
令和3年5月25日

荷主関係団体等 あて

農林水産省食料産業局食品流通課
経済産業省商務・サービスグループ物流企画室
国土交通省自動車局貨物課

梅雨期及び台風期における輸送の安全の確保に向けたご理解とご協力のお願い

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

貨物運送に当たっては、荷主からの運行時間や運行経路等の指示に基づき運送する必要があり、大雨や暴風などの異常気象による突発的な道路状況の変化が生じた場合であっても、運行経路の変更や運行の中止等を行う場合には、荷主の承諾を得る必要があるなど、荷主のご理解とご協力が必要不可欠です。

こうした状況の中、例年、梅雨期及び台風期においては、各地で局地的大雨や集中豪雨が発生しており、人命の保護を第一義として、荷主のご理解とご協力を得ながら梅雨期及び台風期における物流のあり方について、関係省庁とも連携し取り組んでいく必要があります。

つきましては、物流機能の維持とトラック事業者や運転者の生命・身体を守るため、今般の趣旨についてご理解いただき、下記の事項について、傘下会員への周知等にご協力を賜りたくお願い申し上げます。

【要請事項】

- 大雨や暴風などの異常気象による突発的な事象により、運行経路の変更や運行の中止などの必要が生じ、その原因となった事象がやむを得ないと認められる場合には、運行経路の変更等を認めるよう、ご協力をお願いします。
- 大雨や暴風などの異常気象により、運送に支障を来すことが予め予想される場合には、配送拠点に留置する在庫の積み増しや、予定されていた配送時間の前倒し、運行可能域内での物資の融通を行うことにより、トラック事業者への不要不急の運送依頼を控えていただきますよう、ご協力をお願いします。

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。

【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	
	20～30m/s	通常で速度で運転するのが困難になる	輸送を中止することも検討するべき
	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場合に、 「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）」に基づき行政処分を行う。

雨の強さと降り方

雨の強さ (mm/h)	降り方 (mm/h)	人への影響	車への影響	道路の状況	輸送の目安
10-20	弱い雨	雨に濡れる程度	雨に濡れる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
20-30	弱い雨	雨に濡れる程度	雨に濡れる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
30-50	強い雨	雨に濡れる程度	雨に濡れる程度	道路は濡れる程度	輸送を中止することも検討するべき
50-80	強い雨	雨に濡れる程度	雨に濡れる程度	道路は濡れる程度	輸送を中止することも検討するべき
80-100	強い雨	雨に濡れる程度	雨に濡れる程度	道路は濡れる程度	輸送を中止することも検討するべき
100以上	強い雨	雨に濡れる程度	雨に濡れる程度	道路は濡れる程度	輸送を中止することも検討するべき

風の強さと吹き方

風の強さ (m/s)	吹き方 (m/s)	人への影響	車への影響	道路の状況	輸送の目安
10-15	弱い風	風を感じる程度	風を感じる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
15-20	弱い風	風を感じる程度	風を感じる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
20-25	弱い風	風を感じる程度	風を感じる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
25-30	弱い風	風を感じる程度	風を感じる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
30-35	弱い風	風を感じる程度	風を感じる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
35-40	弱い風	風を感じる程度	風を感じる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
40-45	弱い風	風を感じる程度	風を感じる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
45-50	弱い風	風を感じる程度	風を感じる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
50-55	弱い風	風を感じる程度	風を感じる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
55-60	弱い風	風を感じる程度	風を感じる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
60-65	弱い風	風を感じる程度	風を感じる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
65-70	弱い風	風を感じる程度	風を感じる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
70-75	弱い風	風を感じる程度	風を感じる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
75-80	弱い風	風を感じる程度	風を感じる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
80-85	弱い風	風を感じる程度	風を感じる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
85-90	弱い風	風を感じる程度	風を感じる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
90-95	弱い風	風を感じる程度	風を感じる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
95-100	弱い風	風を感じる程度	風を感じる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要
100以上	弱い風	風を感じる程度	風を感じる程度	道路は濡れる程度	輸送の安全を確保するための措置を講じる必要

- ◆ 気象情報や道路情報等：<https://jta.or.jp/member/anzen/snow.html>（全ト協HP）
- ◆ 高速道路のSA・PA内施設情報等：<https://jta.or.jp/member/bath.html>（全ト協HP）

無理な輸送を強要されたら…

荷主勧告制度

荷主勧告とは

荷主への案内と協力要請

荷主勧告

荷主への案内と協力要請

荷主勧告

ドライバーの命と大切な荷物を守るために！

異常気象時は運行中止も視野に…

台風等による異常気象時における無理な運行により、近年、事業用トラックの横断事故等が相次ぐなど、トラック運送事業の運行に支障をきたす事態が散見されております。

台風等による被害発生が予測される場合には、国から示された「異常気象時における措置の目安」を基に、荷主・発荷

異常気象時における気象情報等の入手先(例)

各情報をもとにすべき行動と、相当する警戒レベルについて

道路管理者が提供する道路情報

気象情報

道路・交通情報

高速道路情報

輸送支援サービス

サービスエリア検索結果

選択した条件一覧

NEXCO東日本 営業時間一覧

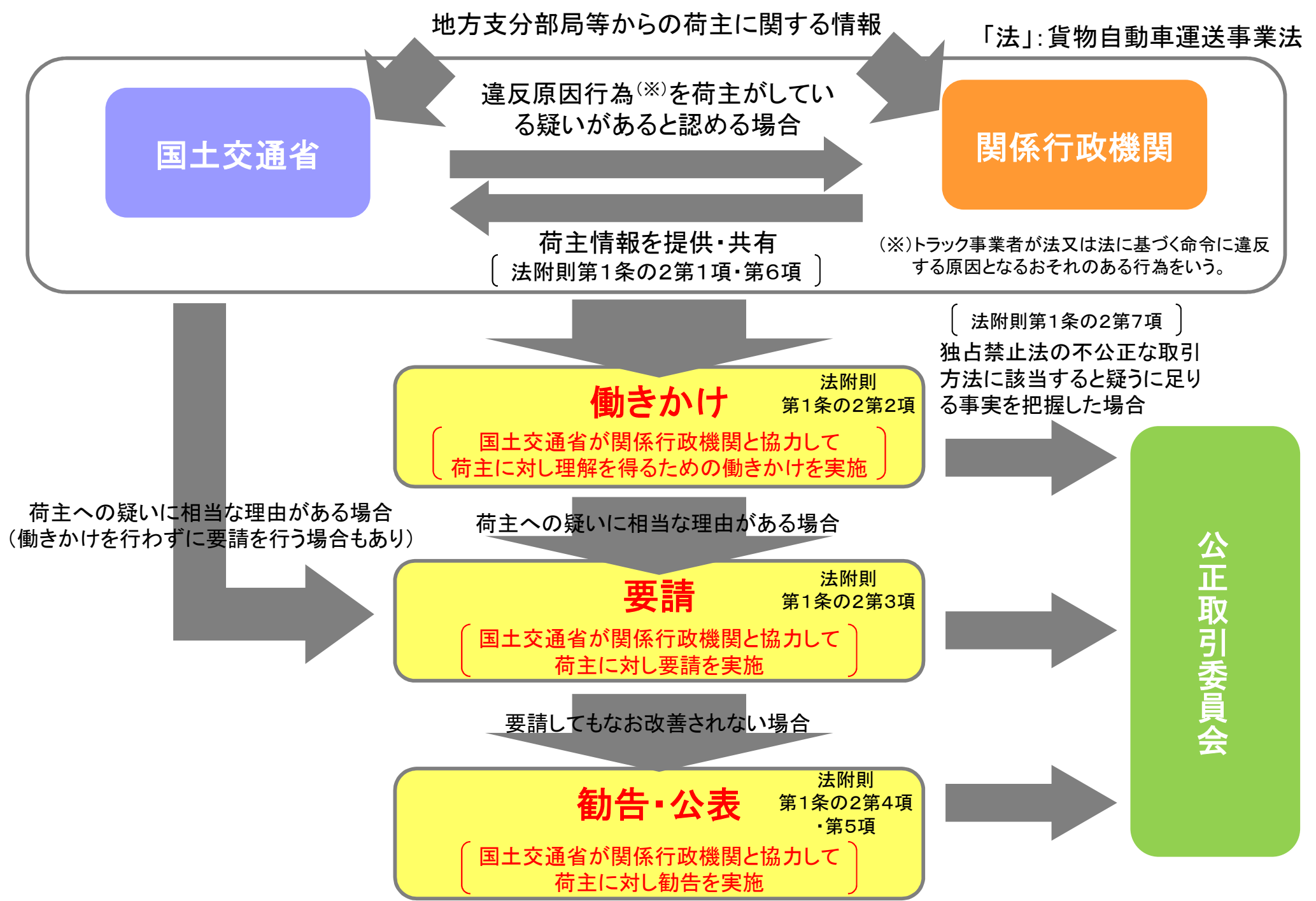
基本情報

東北自動車道 安積PA

選択した条件

高速料金

27



荷主に対する働きかけの施行状況について(荷主対策の深度化関係)

貨物自動車運送事業法改正法附則第1条の2に基づく荷主への働きかけ等

- 制度改正について荷主・運送事業者向けに**関係省庁連名で周知**。**違反原因行為に該当し得る行為を例示**。

【例】・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（過労運転を招くおそれ）
・異常気象時など、安全な運行が困難な状況で運送を強要する行為（輸送の安全確保義務違反を招くおそれ）

- 国交省HPにおいて**設置した意見等の募集窓口等を活用**。荷主の行為について、幅広く情報収集。
収集した情報に基づき、関係行政機関と連携して、**荷主への働きかけを実施**。

違反原因行為を荷主がしている
疑いがあると認められる場合

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

要請してもなお改善
されない場合

働きかけ

要 請

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

荷主への働きかけのフロー



QRコード

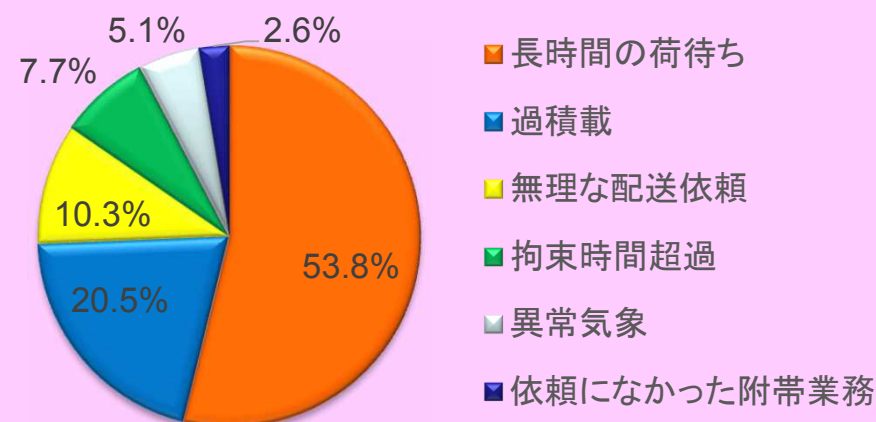
国交省HP：意見等の募集窓口

意見等の募集窓口等への投稿内容 (貨物自動車運送事業法等違反の疑いに関するもの)

＜投稿で寄せられている主な項目＞

- ・ (恒常的な) 長時間の荷待ち
- ・ 拘束時間超過
- ・ 過積載
- ・ 無理な配送依頼
- ・ 依頼になかった附帯業務
- ・ 異常気象時の運行強要
- ・ その他

荷主企業等に行った配慮依頼 (違反原因行為の割合)



※令和2年度末時点

大会に向けてのお願い

○交通マネジメントの考え方は2020年と同様

- 道路交通については、
 - 都心部(重点取組地区)について大会前交通量の **30%減** を目指す
 - 東京圏の広域(圏央道の内側)について、大会前の交通量の **10%減** を目指す
 - 首都高速道路について、交通量を **最大30%減** とすることで、
休日並みの良好な交通状況 を目指す

接触機会を減らした物流効率化の取組

パレットの活用などにより、
人手による荷捌きを低減
発注～検品～納品をシステムで管理
荷主への働きかけで、
サプライチェーン全体での取組を



「東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会期間中の物流に係るご協力をお願い」

(東京都・東京2020組織委員会・農林水産省・経済産業省・国土交通省 連名
お願いしたい取組例をお示した文書を2021年3月30日に発出)

- ◆ 輸送頻度の削減
- ◆ 十分なリードタイムでの発注による柔軟な輸配送時間帯の設定
- ◆ オフィス移転等大規模な物の移動が伴う作業の大会期間外への変更
- ◆ 付帯作業見直しや検品作業の簡素化による納品時間の短縮、輸送の効率化 など

コロナ対策としても、接触機会を減らした物流効率化の取組をお願いします

全日本トラック協会作成リーフレット

(DLURL: <http://www.jta.or.jp/kotsuanzen/anzen/info/TDMonegai.html>)

よくに富蔵が手配される期間

東京2020大会期間の物流に関するご理解・ご協力

大会期間中は物流の遅延等が発生するおそれがあります。円滑化に向けてご協力をお願いします。

もしも、物流・交通が止まってしまうと...

出荷・受取人様へお願いしたいこと

出荷人の皆様へお願いしたいこと

受取人の皆様へお願いしたいこと

出荷・受取人の皆様へ

交通需要マネジメントに係る相談窓口の設置

(URL: https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_tk1_000198.html)

物流事業者がTDMに取り組むにあたり、荷主企業から協力を得られないなど、何かお困り事がありましたら、こちらの窓口へ相談をお寄せください。

- 窓口設置期間
 - ・ 2021年5月27日(木)～9月5日(日)まで
- 相談方法：メール
 - 【相談窓口メールアドレス】 hqt-tokyo2020-logistics-tdm@gxb.mlit.go.jp
 - 【メール中に記載をお願いしたい事項】
 - ・ 相談者氏名・所属事業者名、相談者連絡先（電話番号・メールアドレス）、相談内容（荷主企業関係のご相談の場合、荷主企業名を含め、具体の調整状況等）
- 注意事項
 - ・ 本窓口へ寄せられた相談について、相談者の同意なく、荷主企業等に問い合わせを行うことはありません。

『東京2020大会（オリンピック・パラリンピック競技大会）開催時の交通需要マネジメントに係る相談窓口の設置について』

「東京2020大会（オリンピック・パラリンピック競技大会）開催時の交通需要マネジメントに係る相談窓口の設置について」は、国土交通省、国土交通省では物流事業者等がTDMに取り組むにあたり、荷主企業から協力を得られないなど、何かお困り事がありましたら、こちらの窓口へ相談をお寄せください。と、この窓口へ相談をお寄せください。

● 相談窓口

2021年5月27日（木）～9月5日（日）まで

● 相談方法

相談窓口のメールアドレスは、hqt-tokyo2020-logistics-tdm@gxb.mlit.go.jpです。

【メール中に記載をお願いしたい事項】

① 相談者氏名・所属事業者名

② 相談者連絡先（電話番号・メールアドレス）

③ 相談内容（荷主企業関係のご相談の場合、荷主企業名を含め、具体の調整状況等）

● 注意事項

本窓口へ寄せられた相談について、相談者の同意なく、荷主企業等に問い合わせを行うことはありません。

【資料3】

本協議会における今後の取組みについて

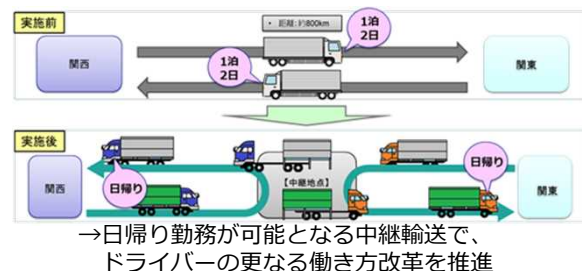
中継輸送の普及促進・紙加工品(紙オムツ等)の手荷役改善

1. 中継輸送の普及促進に係るこれまでの取り組み

- ・平成27年度から28年度にかけて「中継輸送実証実験モデル事業」を実施し、そこで明らかになった課題を踏まえて、中継輸送の実施にあたって検討すべき事項や必要な資料等について解説した手引書を作成
- ・令和元年度には、実際に中継輸送の取組内容や成功の秘訣等を取りまとめ、中継輸送を始める際に参考となるよう、「中継輸送の取組事例集」を作成

2. 中継輸送の普及促進に係る論点

- ・他事業者間で中継輸送を実施するための方策
 - 現状は同事業者の営業所間で行われている例が多い。
 - 効率的なマッチングを行うための、プラットフォームのあり方や、運行計画（運行ルートや時間）や輸送品目等の見える化の実施方針
 - 将来的なフィジカルインターネット構想に向け、ユニットロードの導入単位の入口として可能性があるスワップボディコンテナ車両やW連結車の活用を踏まえた検討
- ・中継拠点の確保
 - ドライバーの労務負担軽減や労働時間の適切な管理の観点から、休憩・仮眠施設等の福利厚生施設・サービス提供場所を整備・併設等の検討が必要



3. R3年度の取組事項及びスケジュール

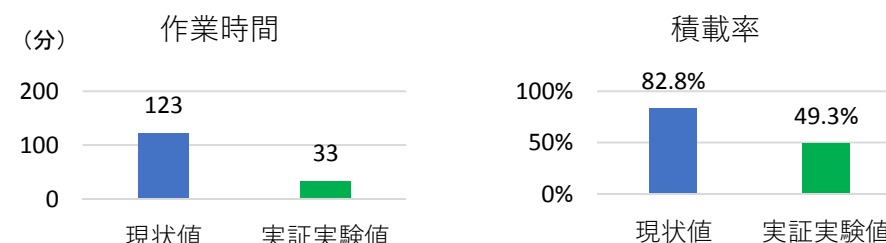
- ・2. の論点の課題解決に向けてヒアリング等の調査を実施
- ・必要に応じて関係者が参画する会議体を設置し議論、ガイドライン等のアウトプットを検討

○想定スケジュール

令和3年7月～	ヒアリング、アンケート調査の実施
令和3年9月～	実証実験等の調査実施の検討・実施
令和4年1月	ガイドライン（仮）素案の検討
令和4年3月	ガイドライン（仮）の策定・公表

1. 紙加工品の手荷役改善に係るこれまでの取り組み

- ・平成30年度から令和元年度にかけた議論を踏まえ、紙・パルプ（家庭紙分野）物流のガイドラインを取りまとめ
- ・令和2年度に、紙加工品（オムツ、生理用品等）のパレット輸送を対象とした栃木県地方協議会で実証事業を実施。



⇒令和2年度栃木県地方協議会実証実験より。作業時間は大幅に改善するものの、積載率が大きく低下

2. 紙加工品の手荷役改善に係る論点

- ・紙加工品は現状、製品サイズが多岐に渡り、輸送効率も容積勝ちで単価が低いことから、パレット化等による手積み手卸しの解消が進まない
- ・パレット化等を進めるにあたっては、積載率を向上させるために多岐に渡る製品サイズをDFL(※)の観点から標準化していくことを含めて、サプライチェーン全体を巻き込んだ検討が必要

※Design For Logisticsの頭文字

3. R3年度の取組事項及びスケジュール

- ・2. の論点の課題解決に向けてヒアリング等の調査を実施
- ・必要に応じて関係者が参画する会議体を設置し議論、製品サイズのDFL等を見据えた手積み手卸しの解消に向けたアクションプラン（仮）のアウトプットを検討

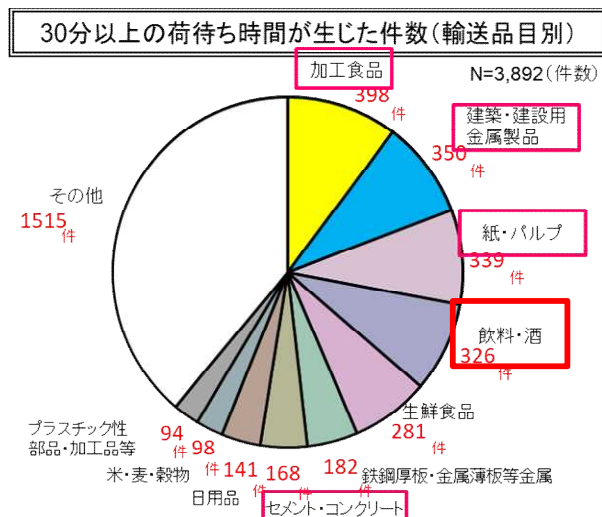
○想定スケジュール

令和3年7月～	ヒアリング、アンケート調査の実施
令和3年9月～	実証実験等の調査実施の検討・実施
令和4年1月	標準化アクションプラン（仮）素案の検討
令和4年3月	標準化アクションプラン（仮）の策定・公表

輸送品目別ガイドライン策定の今後の展開

ガイドラインの今後の展開

- ✓ これまでも荷主団体や運送事業者向けの説明会等の場を活用してガイドラインの周知等を実施。
- ✓ 今後、以下のような取組を進めることにより荷主・運送事業者双方に対する施策の浸透を図る。
 - ①国土交通省のほか、荷主所管省庁、荷主企業、運送事業者等により構成される、中央及び全国47都道府県に設置した「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」によるフォローアップ。
 - ②物流総合効率化法の支援等も活用しつつ、それぞれのサプライチェーンの事業者を対象とした各企業における具体的な取り組みを支援・促進。
 - ③国土交通省の既存のリソースなども活用しながら、広告活動やセミナーを開催するなどガイドラインの普及啓発・情報発信の実施。



加工食品、飲料・酒物流編



建設資材物流編



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編

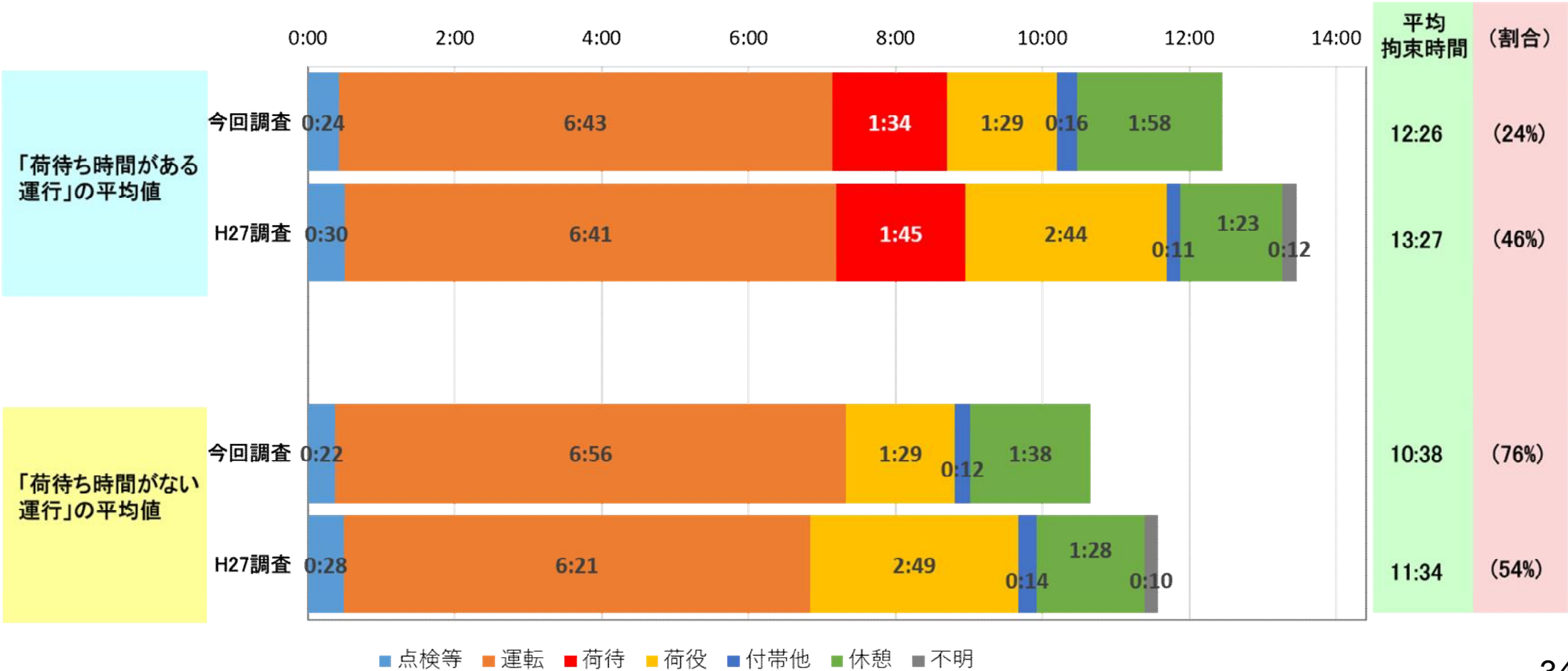


紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

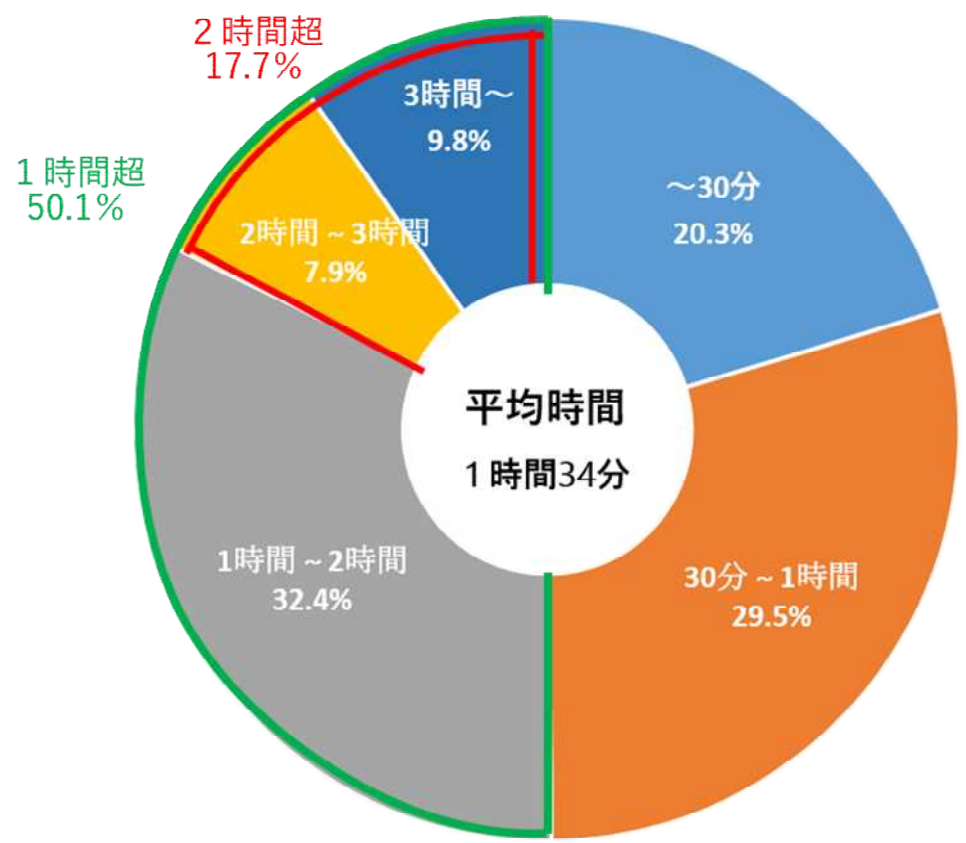
調査概要

➤ 働き方改革により令和6年4月から時間外労働時間が960時間になることから、平成27年度に行った調査をベースに、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について調査を行うとともに、荷主企業、運送事業者には、これまで行ってきた働き方改革の取組みに関する認識度、浸透度及び実施状況等の実態把握のための調査を行った。

1 運行あたりの拘束時間とその内訳

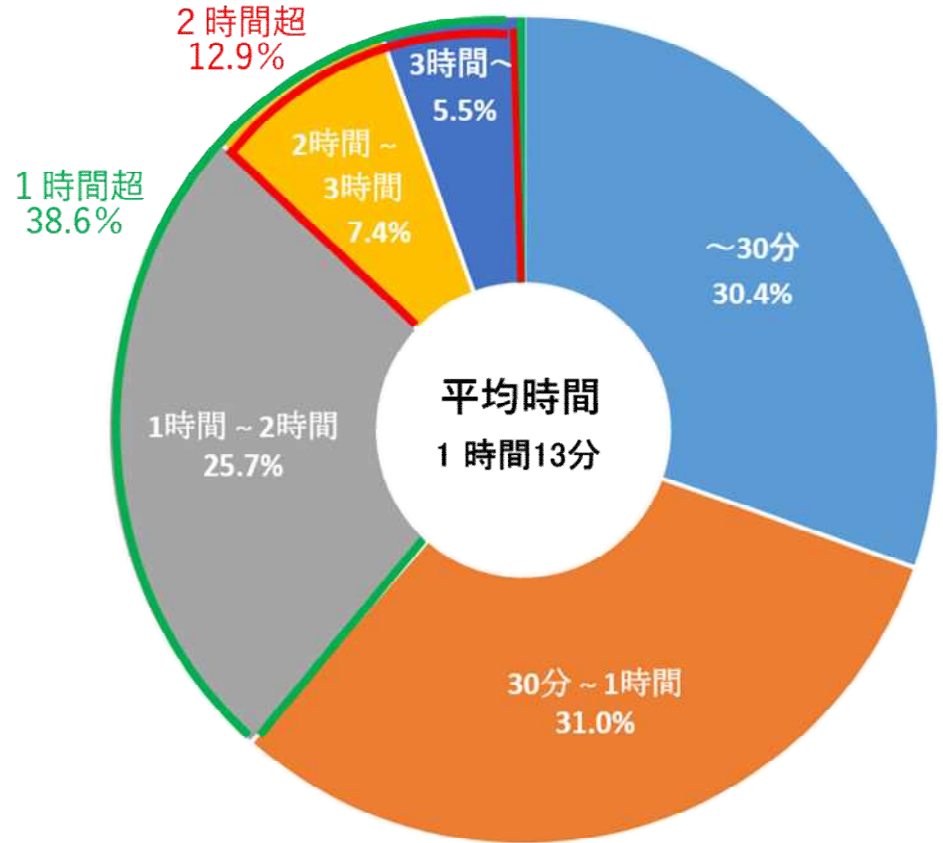


1運行あたりの荷待ち時間の分布

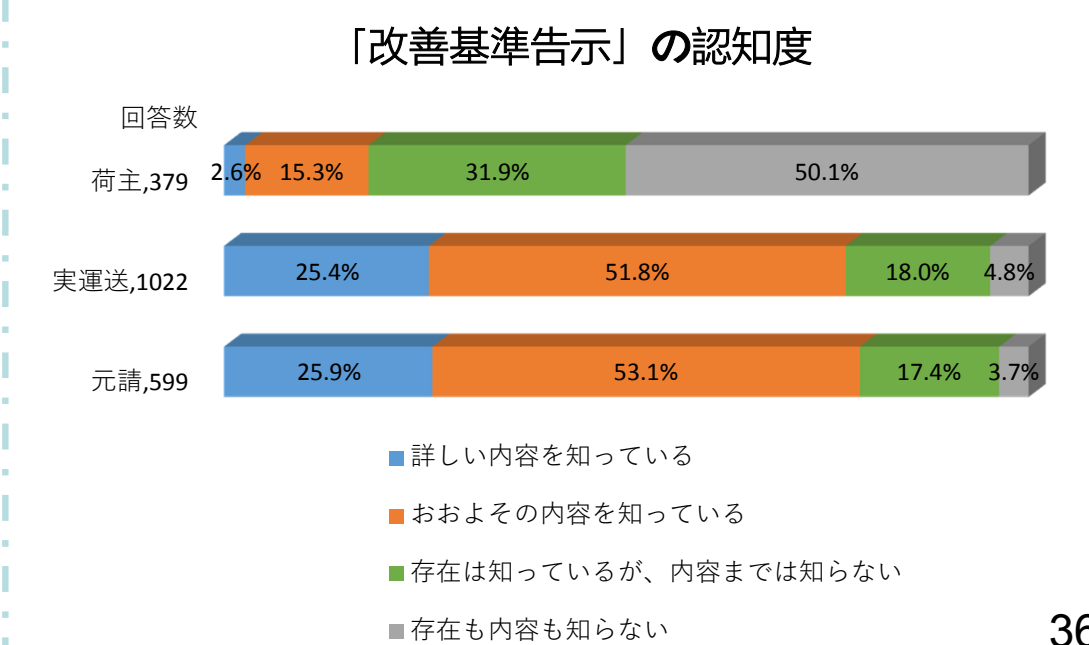
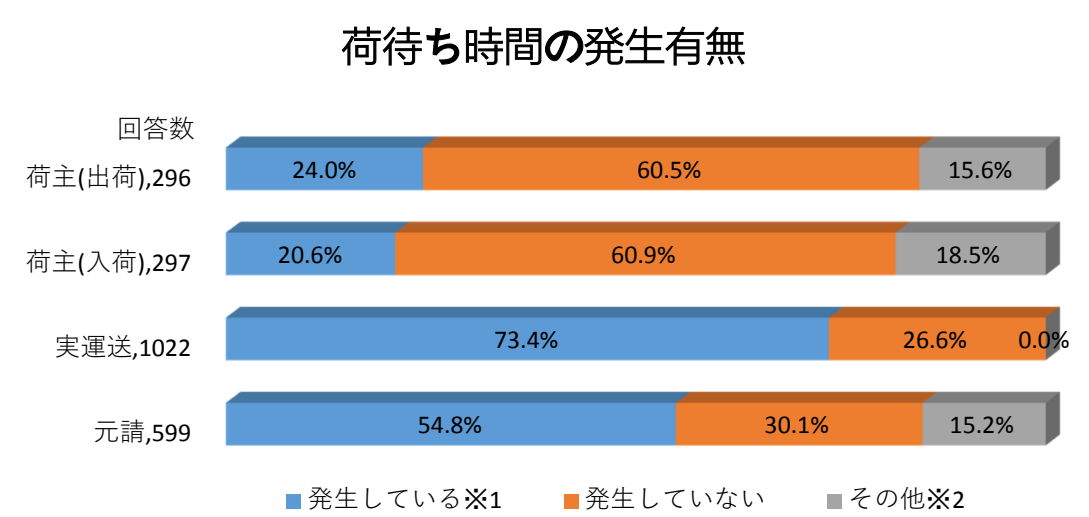
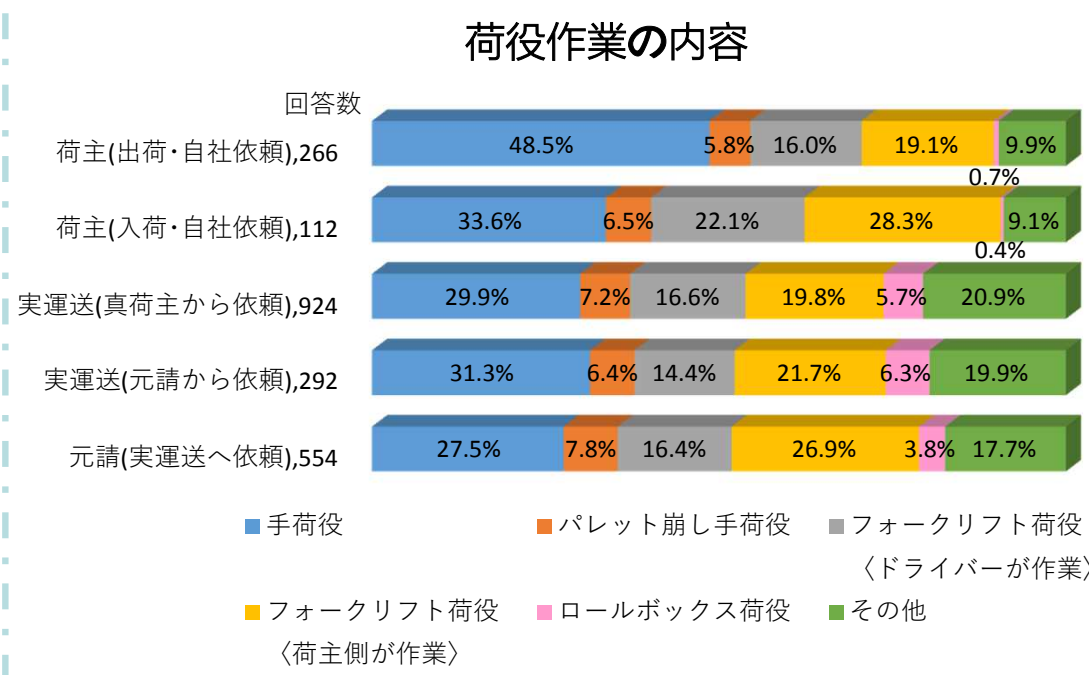
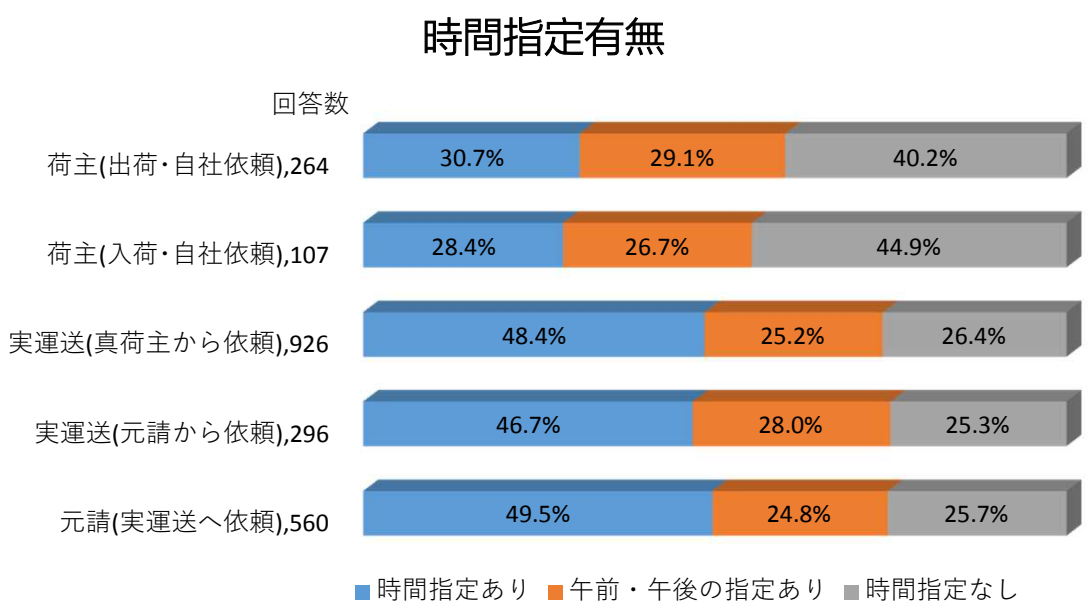


【手待ち時間が発生した運行:315運行】

荷待ち1回あたりの待ち時間分布
(荷役作業前に待った時間)



【手待ち時間が発生した荷役作業:延べ1254回】



※1：荷主調査では「時間までは把握していない」を含む
※2：荷主調査では「把握していない」を含む、事業者調査（元請）では「不明」を含む

	本省 通達	取組（案）
1(1) 今年度の輸送分野別の検討について ①対象輸送分野 ③対象輸送分野の報告 1(2) 新たな実証事業について	各県の実情に応じ(ア)～(オ)のいずれかの輸送分野を1つ以上を選定し、課題の整理及び改善策の活用等を検討する (ア) 令和元年度に実施した待機時間・附帯作業に関する調査の都道府県別の結果に基づき、各都道府県における待機時間が特に長い輸送分野 (イ) 令和2年度に実施した積載効率に関する調査の輸送品目別及び都道府県別の結果に基づき、各都道府県における積載効率の改善が必要な輸送分野 (ウ) 過去の重点取組事項や実事業のフォローアップを実施する必要があると考えられる輸送分野 (エ) 「加工食品、飲料・酒」、「建設資材」及び「紙・パルプ」の中で、各輸送品目別のガイドラインで示した『今後の取組みの方向性』に沿って取組を行う輸送分野 (オ) 各地方協議会事務局が取組事項として特に必要と認めた輸送分野	●昨年度愛知県で実施したアンケートや、局貨物課で作成したフォローアップシートを参考に、各県の実情に応じた輸送分野を1つ以上選定し、課題整理を実施 ●対象輸送分野報告期限:9月17日(金)
1(1) 今年度の輸送分野別の検討について ②荷主等の関係者の参画について	i) 各地方協議会事務局は、対象輸送分野の発・着荷主を含むサプライチェーン全体の関係者はもとより、地方協議会に現在参画していない荷主企業所管省庁の地方支分部局や荷主団体等について、地方協議会への参画を積極的に働きかけること ii) 地方協議会事務局からの働きかけに当たっては、各地方において課題の多い輸送分野の関係者や影響力の大きい荷主等を中心に、トラック運送事業における長時間労働の実態や荷主等との連携の必要性を丁寧に説明したうえで、地方協議会への参画を打診すること iii) 各地方協議会事務局は、地方協議会委員の所属する団体の会員事業者や地方協議会に参画する関係者等に対するヒアリングを通じて、荷主と運送事業者の実取引における実態や未解決の課題についての把握・整理を行うこと 特に、荷主と運送事業者の連携によって課題解決が図られた好事例があるか、あるいは、荷主と運送事業者が連携できていない場合にどのような課題があるかについて、重点的にヒアリングを行うこと	●各県協議会は1(1)①で選定した対象輸送分野において、課題の改善を図っていくため、貨物課と連携し関係省庁（農政局、経産局）へ働きかけを行い、協議会に着荷主の参画を検討 ●協議会では運送事業者、荷主が双方の連携による業務効率化を進めていくため、ホワイト物流推進運動、輸送品目別ガイドラインを周知 ●周知にあたっては商工会議所等の経済団体で、設けているメールマガジンや、会報誌などのツールの活用を依頼

	本省 通達	取組（案）
2 重点取組事項のPDCA について	令和6年度から適用される時間外労働の上限規制に向け中長期の取組となるような目標及び指標(KPI)を設定 各地方協議会の取組について、地方運輸局によるPDCAを実施	●各県協議会において、上記1.(1)で選定した重点取組事項について、中長期の取組となるような、目標及び指標(KPI)を設定し令和3年10月末までに報告 ●各県協議会は今年度取り組んだ、取組概要、取組状況、課題及び今後の方向性などを取りまとめ、令和4年3月末までに報告
3 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	労働基準監督署において労働時間等説明会を開催することとしているので、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する等により、必要な意見交換を行うこと	●各支局は労働基準監督署で行われる労働時間改善説明会の開催予定を確認し、8月10日(火)までに報告 ●当該労働時間等説明会の場において、貨物課と連携し地方協議会での取組内容や、4.(1)～(7)を周知
4 周知事項について (1) 異常気象時における輸送の安全確保 (2) 標準的な運賃 (3) 荷主等への働きかけ (4) ホワイト物流推進運動 (5) 各種ガイドライン (6) 運転者職場環境良好度認証制度 (7) 長時間労働改善ポータルサイト	(1) 大雪や台風などの異常気象時において、運行経路の変更や運行の中止等の柔軟な対応を行うこと、在庫の積み増しなどの物資融通を行うことについて、国土交通省本省、農林水産省本省及び経済産業省本省の連名で荷主団体宛てに要請文書を発出しているため、本取組について各地方協議会においても共有・周知すること。また、必要に応じて、気象情報や道路情報等を掲載する全日本トラック協会のホームページも共有・周知すること (2)～(7) 地方協議会の場においても地域の荷主や運送事業者等に対する積極的な周知・参画への呼びかけを行うこと	●4(1)～(7)の周知事項を各県協議会で共有、貨物課において農政局及び経済産業局に働きかけ、説明会などへの参加・資料提供等により周知 ●貨物課において、周知事項等を網羅した「中部運輸局トラック事業取引環境・労働時間改善応援サイト」(仮称)を制作しており、完成後、協議会メンバー関係機関とも連携を図りながら周知

令和3年度 「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」 の進め方について

令和3年8月3日

**静岡県トラック輸送における取引環境・労働時間
改善協議会事務局**

令和3年度の協議会取組(案)

令和5年度の割増賃金の引上げ、令和6年度からの時間外労働規制の適用を目前に控え、長時間労働の改善と生産性向上の取組を幅広く周知し、トラック事業者の労働環境改善の気運を高める必要がある。

協議会での今年度の取組(案)

1 物流関係事業者・荷主等全体に届く啓発活動（各種施策の周知）

- ・「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（厚生労働省）」、「中部運輸局トラック事業応援サイト（仮称・中部運輸局HP内に立ち上げ予定）」等を活用し、トラック輸送における取引環境・労働時間等にかかる課題に関する周知啓発や、各種ガイドライン、ホワイト物流推進運動等の普及促進を図る。
- ・静岡労働局および静岡運輸支局で実施するトラック事業者向けの労働時間説明会で、ガイドラインの普及を図る。

2 静岡県内における課題整理等

以下により静岡県内における課題等を整理し、長時間労働の改善と生産性向上に向けて今後取り組むべき方策整理につなげる。

- ①過去に行ったパイロット事業に関し、その後の実情・実施状況等を調査（フォローアップ）

※自動車部品、紙・パルプ

- ②ガイドライン浸透状況や長時間労働の実態等を調査

（貨物自動車運送事業者に対するアンケート（中部運輸局管内各県で実施））

- ③K P I 事業の実施

協議会スケジュール



令和3年度の協議会取組(案)

中部管内実証実験フォローアップシート

静岡県

実施年度	荷種	荷主	運送事業者	ヒアリング実施日
R2	紙パルプ	製紙会社	物流子会社 運送事業者	

(課題)

月曜日には 土日の生産分の在庫が増え、出荷スペースに余裕がない状態に。それを他倉庫に移送するなどの整理(準備)を行った後に出荷作業となるため、作業開始時間が遅くなり、積み込みまでの待機時間が発生 する。

事業概要

具体的な実施内容は、月曜日に増加した在庫の横持ちに発生していた横持ち車両の台数を減らすために、月曜日以外の横持ち台数を増やした。

事業結果

・今回サンプリングした同じ運送事業者(1 社)の月曜日の運行実態 各 2 運行分 を比較すると、富士側での 積込時の待機時間は、実証実験実施前が平均 2 時間 20 分 に対し、実施後は平均 1 時間37 分 となり、43 分の短縮 を図ることができた。
・拘束時間も 実証実験実施前が平均 15 時間 23 分 に対し、実施後は平均 12 時間 25 分 となり、2 時間 58 分の短縮 となった。(ただし、この拘束時間の短縮については、待機時間の削減のみならず、当日の配送先件数の差異等により運転時間 ▲ 1 時間 55 分 や荷積時間 ▲ 1 時間 22 分)も短縮していることに留意する必要がある。)

フォローアップ結果

☐継続中 ☐一部実施 ☐未実施

令和3年度 ○○輸送に関する労働時間実態調査
トラック輸送取引環境・労働時間改善に向けたアンケート調査
ー○○県向けー

本アンケートは、今後の地方協議会における取組みの参考とする為、○○県の●●輸送に関する労働時間の把握及び国の取組みに対する周知・実施状況、荷主と運送事業者の実取引における実態をお伺いするものです。上記以外の目的には使用しません。また、いただいたご意見は匿名で取りまとめさせていただきますので、率直なご意見をいただければ幸いです。ご協力をお願いいたします。

事業用自動車の車両数

①. ～10台 ②. 11～30台 ③. 31～50台 ④. 51～100台 ⑤. 100台超

輸送品目 (○○等、具体的に記入してください。)

Q1: ○○輸送において、長時間労働(1日8時間・週40時間以上)は発生していますか?

①. 発生している(Q2へ) ②. 過去に発生していたが、改善した(Q3へ)
③. 発生していない(Q7へ)

Q2-1: (Q1で①を選択した方へ)1日の平均拘束時間について

①. 13～16時間 ②. 9～13時間

Q2-2: 労働時間、特に荷待時間や荷役時間等の実態は把握していますか?

①. 把握している
②. 把握していない
上記①を選択した方は把握している内容を教えてください。
③. 時間(最長・最短・平均)
④. 頻度
⑤. 場所

Q2-3: 荷主から運送以外に契約している(要求されている)ことはありますか?

①. ある
②. ない
上記①を選択した方は契約している内容を教えてください。
③. 車両の指定(大きさ、設備等)
④. 時間
⑤. 配送ルート
⑥. 附帯作業

Q2-4: 長時間労働の原因について(該当する番号全てに○)

①. 発荷主での荷役に時間がかかる
②. 発荷主の出荷時間が遅れ、荷待ち時間が発生
③. 発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない
④. 発荷主からの配車指示が突発的で、計画的配車ができない
⑤. 発荷主で荷卸しの待ち時間が発生
⑥. 着荷主での荷役に時間がかかる
⑦. 着荷主で荷卸しの待ち時間が発生
⑧. コスト削減のため、一般道を走行せざるを得ない
⑨. その他(具体的に)

令和3年度の協議会取組(案)

令和3年度〇〇地方協議会重点取組事項PDCAシート
○ 車載車の共同輸送の促進 ○重点取組事項概要 当県における輸送用機械の積載効率の低下が著しいことから、陸送関係の発着荷主（メーカー、販売店）及び運送事業者を巻き込んで共同輸送の枠組みを構築し、ひいてはドライバーの長時間労働等の改善に向けた取組を促進する。
OKPI [1]積載効率 【輸送用機械の積載効率】2024年度までに積載効率を〇〇%（2010年数値）まで改善
○重点取組事項の取組状況 ・〇〇地方協議会において陸送関係の発着荷主（メーカー、販売店）〇〇株式会社及び〇〇株式会社が参画し、運送事業者〇〇株式会社とともに共同輸送の実現に向けた枠組について協議。 ・各社の運行データを集計し、共同輸送のシミュレーションを実施。 【KPの達成状況（令和3年度末）】 〇〇%
○課題及び今後の対応の方向性 ・R4年度にシミュレーションをもとにした運行実証実験を予定。 ・ロット集約や発注方法の共通化などの検討を進めていく。
記載担当者名：〇〇局〇〇課〇〇

地方協議会名:

□□□□□□□□□□□□□□□□

<重点取組事項名>

【概要】

2021年度	2022年度	2023年度	2024～年度	KPI	備考
(例) 陸送関係の共同輸送の実現 地方協議会において、陸送関係の発着荷主(メーカー、販売店)及び運送事業者が参画し、共同輸送の実現に向けた枠組について協議。 各社の運行データを集計し、共同輸送のシミュレーションを実施 実証実験の実施 輸送用機種の積載効率を2024年度までに〇〇%(2010年数値)まで改善 ..					

令和3年度の協議会取組(案)

令和3年度募集

令和3年7月

会 員 事 業 者 殿

(一社) 静岡県トラック協会

静岡県トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会では、トラック運送事業における経営の効率化、生産性向上を図るうえで有効な手段とされるKPI（重要業績評価指標）導入事業に平成28年度から取り組んで来ました。輸送の効率化・生産性の向上を図るうえで、見える化（数値化）によるKPIの活用が重要であることから、引続き令和3年度においても本事業の取組みを実施いたします。

本事業では、中小規模のトラック事業者が、KPIを導入していくための課題と対策を経営コンサルタントとともに検討して、さらに改善を実践して効果を確認し、経営の効率化（見える化）を図ります。

事業に参加を希望するトラック事業者にあつては、令和3年8月27日（金）までに別紙様式により、静岡県トラック協会宛て申込み下さい。

1. 募集事業者数 2社
※申込みが募集事業者数を超えた場合は、協議会事務局で選考します
2. 対象事業者 経営改善、運転者の労働時間、事業の効率化等の課題について認識を有するトラック事業者であつて、実際に改善に取り組むことができる事業者とします。
3. 導入参加費 無 料（費用は当会が負担します）
4. 事業委託先 田村経営コンサルティング事務所
東京都千代田区神田東松下町19-1-301
5. そ の 他 導入結果（データ・報告書等）については、当該事業者フィードバックします。
6. 申 込 み (一社) 静岡県トラック協会（担当 早川、漆畑、岸本）
及び 静岡県トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会 事務局
問 合 先 (TEL) 054-283-1910
(FAX) 054-283-1917

KPIの導入は、自らの事業の生産性、最適性、課題等を明らかにし、業務の改善に繋げるとともに、荷主に対しても理解を得やすく、荷主との交渉を円滑にすすめていくために有効な手段となります。

多くのトラック事業者の方々の参加を期待しております。

令和3年度募集

KPIは「重要業績評価指標」という意味の英語「Key Performance Indicator(s)」の略語であり、企業目標等の実現を目的として、業務プロセス等のモニタリングに用いる指標のことを言います。

実務的には、「コスト」「生産性」や「品質」といった、業務を進めるうえで用いる様々な定量的なデータ（指標）等を指します。

例えばどんなものがKPI？

例えば運行の効率化をしたい場合に実車キロと走行キロから実車率をチェックしたり、労働時間の見直しをしたい場合に付帯作業の実施回数と納品回数から付帯作業実施率をチェックしたりすることがあります。この実車率や付帯作業実施率がKPIです。

他には車両稼働率、燃費、納品時の待機時間比率などが考えられます。

KPIを利用するメリットは？

貨物自動車運送業の労働生産性を向上させるには、費用や労働時間、運転時間、待機時間、荷役時間等を下げるのが基本となります。

業務の改善を進めるためには、まず現状がどういう状態なのか知ることが必要です。

KPIは業務の様々な部分を数字化することで、良い点・悪い点を見やすくします。

また数字にすることで、どこの効率が悪いのか、改善するとどれだけ効率が上がるか荷主へ交渉するための分かりやすい材料になります。

KPIをどう使えばいいかわからない

業務のあらゆる数字がKPIに利用できます。そのため、数字を出すだけではなく何に利用するか目的に応じて設定する必要があります。

今回の導入事業は、数字はあるけれどもどう活用すればいいかわからない、目的はあるけれどもどの数字をKPIに利用できるかわからないといったトラック事業者の方々をお手伝いし、そのノウハウを多くのトラック事業者に知っていただくために実施します。

令和3年度開催計画

	第16回協議会	第17回協議会
時期	令和3年8月	令和4年2月頃
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事業の報告について 4. 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 5. 最近のトラック運送事業に関する取組等について 6. 今年度の協議会の取組について	1. 協議会の経過報告 2. 令和3年度 of 取組報告について 3. KPI事業について 4. 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 5. 最近のトラック運送事業に関する取組等について