

資料 1

第3回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 中央協議会及び トラック運送業の生産性向上協議会

平成28年2月19日（金）10時00分～12時00分
於）中央合同庁舎3号館10階 共用会議室A

【議事次第】

I. 開会

II. 議題

1. トラック輸送状況の実態調査結果について
2. パイロット事業について
3. 生産性向上のための補正予算について
4. 運賃・料金について
5. 下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議について
6. 燃料価格の下落に伴う運賃引き下げ要請への対応について

III. 閉会

【配布資料】

議事次第、委員名簿、配席図

資料2

- 【資料1】 トラック輸送状況の実態調査結果概要 【厚生労働省・国土交通省】
【資料2】 トラック輸送状況の実態調査結果とパイロット事業について 【国土交通省】
【資料3】 トラック運送業の生産性向上に係る補正予算事業 【国土交通省】
【資料4】 トラック事業に関する事業規制の推移 【国土交通省】
【資料5】 下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議について 【国土交通省】
【資料6】 業種別の価格指数と燃料価格の推移 【国土交通省】

添付資料1

【添付資料】 トラック輸送状況の実態調査結果】

参考資料 トラック運転者を使用する事業場に対する監督指導状況等

トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会委員名簿

トラック運送業の生産性向上協議会委員名簿

(順不同・敬称略)

野尻 俊明	流通経済大学学長（座長）
齊藤 実	神奈川大学経済学部教授
松島 茂	東京理科大学大学院イノベーション研究科教授
上田 正尚	（一社）日本経済団体連合会 産業政策本部長
輪島 忍	（一社）日本経済団体連合会 労働法制本部長
栗原 博	日本商工会議所 流通・地域振興部長
小林 治彦	日本商工会議所 産業政策第二部長
小林 信	全国中小企業団体中央会 労働・人材政策本部長
橋爪 茂久	（公社）日本ロジスティクスシステム協会 専務理事
黒川 毅	日本機械輸出組合 国際貿易円滑化委員会委員長
一柳 尚成	トヨタ自動車（株）物流管理部長
鈴木 賢司	三菱商事（株）ロジスティクス総括部長
坂本 克己	（公社）全日本トラック協会 副会長（総務委員長）
三浦 文雄	（公社）全日本トラック協会 副会長（労働安全・衛生委員長）
山本 慎二	日本通運（株）業務部長
平川 則男	日本労働組合総連合会 総合政策局長
村上 陽子	日本労働組合総連合会 総合労働局長
難波 淳介	全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
山口 浩一	全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長
新原 浩朗	内閣府大臣官房審議官（経済財政運営担当）
山越 敬一	厚生労働省労働基準局長
野村 栄悟	経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長
安藤 保彦	中小企業庁事業環境部取引課長
藤井 直樹	国土交通省自動車局長
坂巻 健太	国土交通省総合政策局官房参事官（物流産業）

※新原浩朗内閣府大臣官房審議官は トラック運送業の生産性向上協議会の委員のみ

■ トラックドライバーの労働時間等のルールの概要【参考】

●拘束時間と休息期間の考え方

		勤務日(非休日)			休日
終業	始業	終業	拘束時間	休息期間	休息期間8時間+24時間 =32時間
休息期間		労働時間	休憩時間	労働時間	※休憩時間には仮眠時間を含む。
作業時間	手待ち時間	作業時間	手待ち時間	作業時間	※作業時間(運転・整備・荷扱い) ※手待ち時間(荷待ち等)

●改善基準告示の概要

- 拘束時間（始業から終業までの時間）
 - ・1日 原則 13時間以内（最大 16時間）
 - ・15時間超えは1週間2回以内
 - ・1か月 293時間以内

※ 労使協定があるときは、1年のうち6か月までは、1年間にについての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において1か月320時間まで延長可

※ 2人乗務の場合、隔日勤務の場合、フェリーに乗船する場合に特例あり（16時間を超える拘束時間も可）
- 休息期間（勤務と勤務の間の自由な時間）
 - ・継続8時間以上
 - ※ 2人乗務の場合、隔日勤務の場合、フェリーに乗船する場合に特例あり
- 運転時間
 - ・2日平均で1日 9時間以内
 - ・2週間平均で1週間 44時間以内
- 連続運転時間
 - ・4時間以内（連続運転時間は、1回が連続10分以上かつ合計が30分以上の運転の中斷をすることなく連続して運転する時間）
- 休日労働
 - ・2週間に1回以内、かつ1か月及び拘束時間及び最大拘束時間の範囲内
 - ・毎週少なくとも1日の休日か、4週間を通じて4日以上の休日を与えるなければならない

●労働基準法による休日の取得

- ・毎週少なくとも1日の休日か、4週間を通じて4日以上の休日を与えるなければならない

トラック輸送状況の実態調査結果とパイロット事業の着眼点について(全体版) 国土交通省

- 事業者、ドライバー、発・着荷主が連携して長時間労働の原因分析、改善策の検討、実践、検証を行う取り組み。

長時間労働の原因を考えるためにのポイント

<運転時間>
①長距離(走行距離500km超)では改善基準を超える拘束時間16時間超の運行が頻繁にある。

②走行距離の长短を問わず、高速道路の利用率が高くなるほど拘束時間が短い。

<待ち時間>
③走行距離の長短を問わず、待ち時間が拘束時間を押し上げている。

④集荷時だけでなく、配達時も荷主都合の待ち時間(車両の順番待ち等)が発生。

<荷役作業時間>

⑤荷役作業にかかる時間は適正か。

⑥荷物を手で扱う場合ほど荷役時間が長い傾向(パレット崩し、手荷役)。

⑦事前連絡がない現場での荷役依頼や口頭での依頼が少くない。

パイロット事業を実施する際の着眼点

<運転時間>
①中継輸送や共同輸送を取り入れるなどにより、長距離輸送の運転時間を短縮することは可能か。

②高速道路を利用することが効果的な区間は高速道路を利用してできるよう、荷主と相談する。

<待ち時間>

③待ち時間の発生場所や原因を荷主と共同で検証し、削減を図る。
④着荷の時間指定の有無や意義を着荷主と共に検証する(荷下ろし時間を分散させるために時間指定が有効か。逆に時間指定のために早めの到着で手待ち時間が発生していないか、など。)

<荷役作業時間>

⑤荷主と作業場での動線等を見直し、作業効率を上げて時間短縮を図る。

⑥パレットやロールボックス等荷をまとめ輸送をする。あわせて、発着いずれでも荷を崩す作業が発生しない方法を検討する。

⑦荷役や付帯作業の内容を、書面やFAX・メール等で予め明確にする。
※品目や地域性などの特性を加味する

長時間労働の改善等に向けたパイロット事業(実証実験)について(案)

1. 事業の目的・概要

- トラック運転者の長時間労働等の改善に向け、地域の事情を踏まえた実践的な議論を進めるため、各都道府県において発荷主・着荷主及び運送事業者を構成員とする集団(以下「対象集団」という)がパイロット事業(実証実験)を実施。
- 実施事例には、中央・地方協議会でのさらなる議論(ガイドラインの策定を含む)に活用。

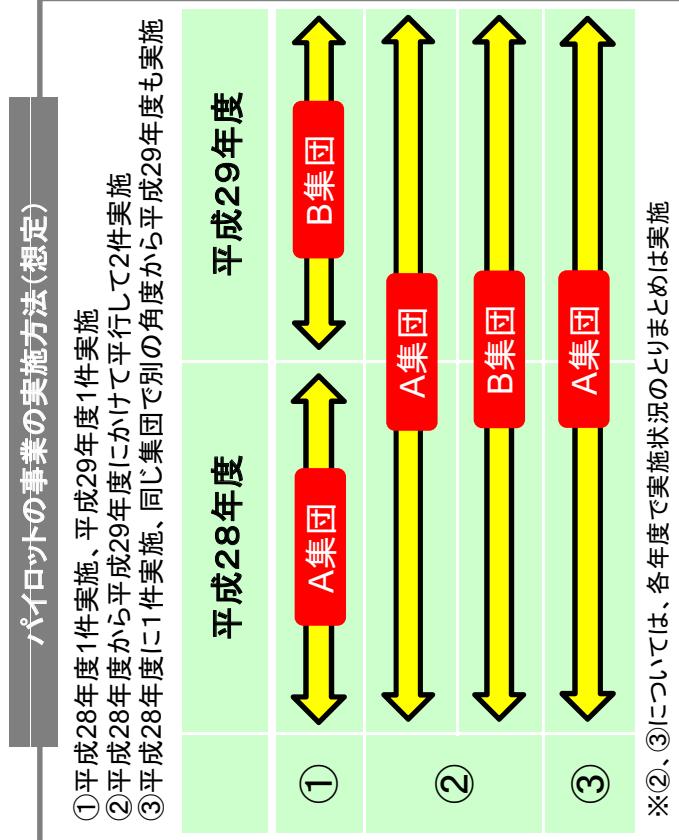
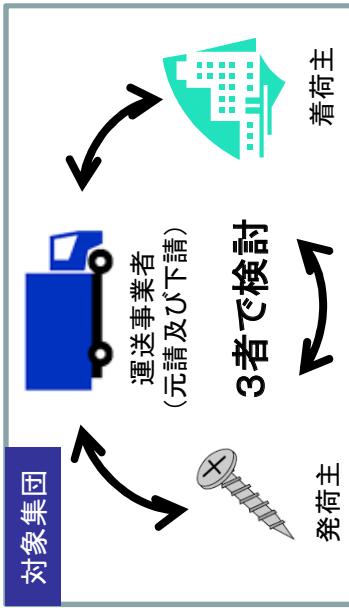
2. 事業の内容

- 対象集団は、各地方協議会で、トラック輸送状況の実態調査結果(都道府県別の集計分)やこれまでの議論等を踏まえて、それぞれ選定。
- 対象集団は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、①荷主及び運送事業者の現状の分析や課題の洗い出し、②課題に対する解決手段の検討、③実践手段の実践、④検証等を経て、トラック運転者の長時間労働等の改善を図る。
- 平成28年度及び平成29年度の2年間で、全国で約100事例を目途に実施。

(参考1)スケジュールの例

	4~6月	7~9月	10~12月	1~3月
対象集団の決定	現状分析 洗い出し	課題 解決手段の検討	実践	→ 検証

(参考2)パイロット事業イメージ図



トラック運送業の生産性向上に係る補正予算事業【予算額:3.3億円】

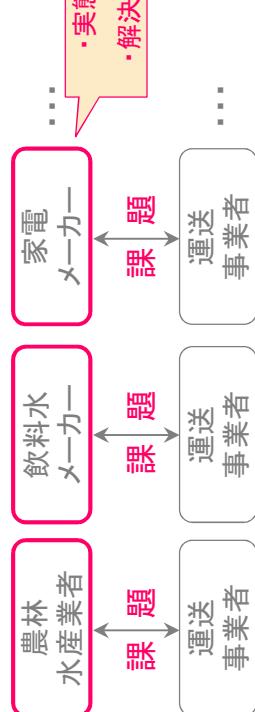


国土交通省

1. 荷主業界ごとの商慣行・商慣習の調査・対策検討

- 荷主業界ごとに、商慣習、商慣行、物流面での課題等について調査し、主に荷主サイドでどのような効率化や生産性向上の可能性があるか検討。
- 個別の荷主分野ごとにコンサルを実施し、モデル事例の創出も検討。
- 調査結果はガイドライン等として取りまとめ、横展開。

概要



3. 原価計算の在り方の調査・検討

- 既存の原価計算システム等の使用実態について調査を実施し、適切な原価計算の在り方にについて検討。
- 必要に応じてモデルとなる原価計算システム・シートを作成し、普及促進。

【運賃の適正収受の必要性】

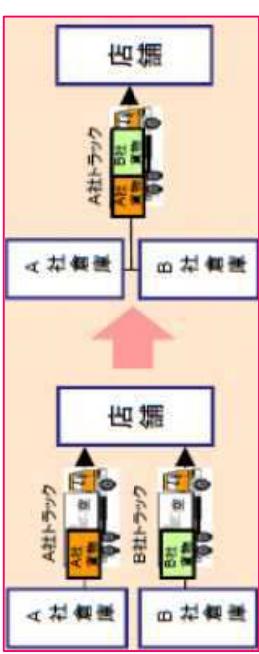
原価割れしていく、安全にかかる
コストも收受できていない。



概要

2. 事業の共同化による積載率向上の事例調査

- 共同輸送や貨物・車両のマッチング等の共同化等による積載率向上の有望事例を調査。
- 調査結果はガイドライン等として取りまとめ、横展開。



共同化の例

4. ITの活用可能性に係る調査

- ETC2.0やデジタルコから取れる各種データを活用し、運行管理等の容易化や業務運営の効率化の実現について調査・検討。
- ETC2.0やデジタルコから、車両の動態情報、ドライバーの作業状況、燃費等に関するデータを集め、待ち時間等の実態、車両・ドライバーの稼働状況等の分析・把握を実証的に実施。
- 調査結果はガイドライン等として取りまとめ、横展開。

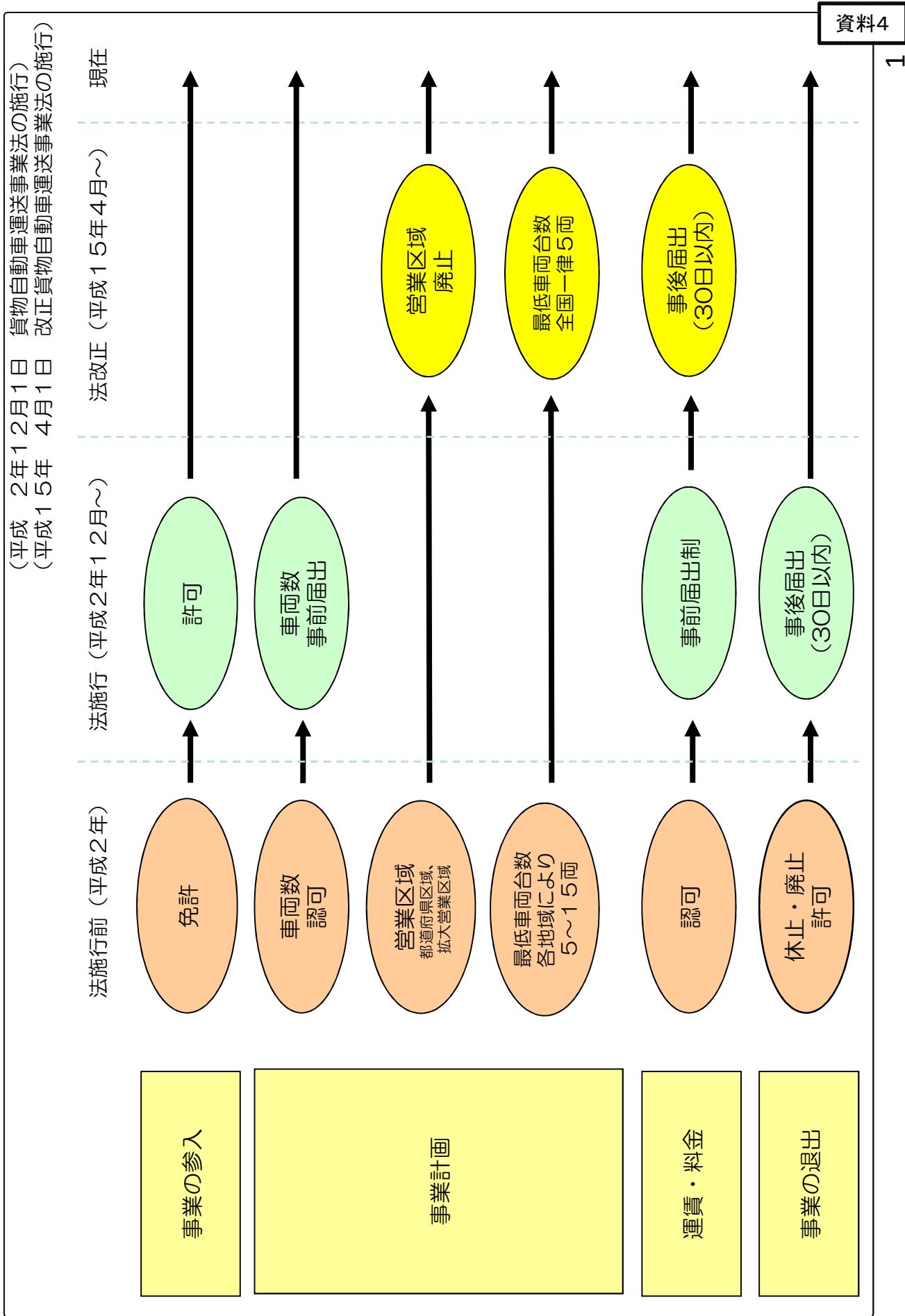
概要



情報を吸い上げ、効果的に活用

緒卷3

トラック事業に関する事業規制の推移



参入規制及び運賃規制の比較



トライック(一般)

貸切バス

乗合バス

タクシー

許可

許可

許可

許可

事後届出

(上限・下限審査あり)

事前届出

(上限・下限審査あり)

認可

(上限・下限審査あり)

運賃規制

参入規制

トラック事業に関する運賃規制緩和時における議論

制度変更に関する考え方

認可制

事前届出制
(平成2年)

事前届出制

事後届出制
(平成15年)

○運賃・料金は、**利用者の利益及び事業の健全な発達を阻害するおそれがあるかどうかを確認する必要がある。**

○一方、荷主ニーズの多様化等に伴い、運賃も多様化している現状にある。
○荷主ニーズの的確な対応を促進する観点から、運賃設定の仕方、その水準については、**事業者の運賃創意工夫を尊重することが必要。**

○不当な競争を引き起こすおそれのある運賃に対して、変更命令により是正する措置を講じることとし、その確実かつ的確な執行を図るために事前に把握することとする。

適正運賃の収受に関する意見

① 目安となる運賃を定めて欲しい

- 荷主等との運賃交渉の目安となる「モデル運賃」「最低運賃」を国から示して欲しい。

② 原価計算に基づく受注を徹底すべき

- 仮に一定の目安があつても、原価割れで運送を引き受けた事業者が存在する限り、適正運賃の収受は困難。各事業者における原価計算の実施と、それに基づく受注を徹底するべき。

③ 運送以外のコストを適切に収受できるようにして欲しい

- 荷役作業や荷待ちにかかるコストについて、運賃に加算する料金などとして、適切に荷主等に負担してもらえるような仕組みが必要。
- 距離だけではなく時間も加味した運賃制度とすることも考えられるのではないか。

過去の議論を踏まえた上で、どのような取り組みを行うことが望ましいか？

適正運賃収受に関する「最低車両台数・適正運賃収受WG」における議論

最低車両台数・適正運賃収受WGの概要

- 「トラック産業の将来ビジョンに関する検討会」(H22.3～H24.12)の中間整理(H22.7)において、「適正運賃収受に向けた取り組み等」が規制緩和以後の課題と位置づけられたことを受けて設置。
- 平成22年10月から計7回開催され、平成24年10月に報告書がとりまとめられた。

WGメンバー

座長	野尻 俊明	流通経済大学 教授
委員	齊藤 實 賢二 秋池 玲子	神奈川大学 教授 専修大学 教授 ボストンサンタリーニンググループ パートナー＆マネージングディレクター
	森田 富士夫	物流ジャーナリスト
	佐藤 正弥	(一社)経団連産業政策本部主幹 (ほか)

WGにおける運賃に関する規制強化についての議論内容と検討結果

WGにおける主な意見

- 標準運賃等
 - 国において、標準運賃(法第63条)を提示して欲しい。
 - 最低運賃を提示してほしい。

論 点

- 標準運賃等
 - 法第63条の標準運賃・料金提示の法定要件(※)に該当しているのか?
 - 過去の認可運賃も遵守されていなかつたところ、**拘束力のない標準運賃に実効性があるのか?**
 - 実勢運賃にネガティブな影響をどう考えるべきか?
 - 運賃体系、設定の考え方、原価等の多様化の実態を踏まえ、標準的な運賃・原価を示すことは困難ではないか。

検 討 結 果

- 標準運賃等
 - 法定要件を満たさず、標準運賃を発動する状況にない。
- 事業者の交渉力向上対策
 - 原価計算セミナー等を通じて原価計算の普及・浸透を図るとともに、原価を上回る収入を得るために、交渉方法等についても啓発を行う。
 - 運賃等を契約書面の記載事項とすることを含め、**契約の書面化を推進する。**
 - 法令試験科目への独禁法・下請法等の追加を機に、改めて適正取引に係る法令知識や「適正取引ガイドライン」への習熟を図る。

※法定要件 特定の地域(原則、運輸局管轄圏内)において、①需給の不均衡等により運賃・料金が著しく高騰又は下落するおそれがあること。

②事業改善命令等では適正化が期待しない等、特に必要があると認められること。

下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議について 国土交通省

会議の目的

○中小・小規模事業者が賃金の引上げをしやすい環境を作るため、一昨年12月の政労使合意等を踏まえ、必要なコストの価格転嫁、取引先企業の収益の中企業への還元など、**取引条件の改善を図っていく。**

今後の取組

(1) 価格転嫁等の状況や課題を調査

①親事業者など大企業等及び下請事業者など中小企業に対して調査を実施。

- ・業種横断的な調査 ⇒ 中企庁が実施
- ・個別業種ごとの調査 ⇒ 業所管省庁で適宜実施
(国土省では建設業、トラック運送業、貸切バス事業)

▼
②H28.3を目標に、調査結果を業種毎にとりまとめ。本連絡会議に報告後、公表。

▼
③当該結果を踏まえて、本連絡会議において、必要な対策をとりまとめ。

(2) 広報の実施等

- ①上記調査の実施について、中企庁及び内閣府を主として、関係団体等の協力を得て、広報活動を展開。
- ②調査結果を踏まえて対策がとりまとめられた段階で、効果的な広報の体制検討。

(3) 相談体制の整備

- ①中企庁：下請かけこみ寺における価格転嫁等の相談体制を充実(日商、中央会等とも連携)。
- ②関係府省等：自治体等の協力も得て、所管業種における取引条件の改善に関する相談体制を充実。

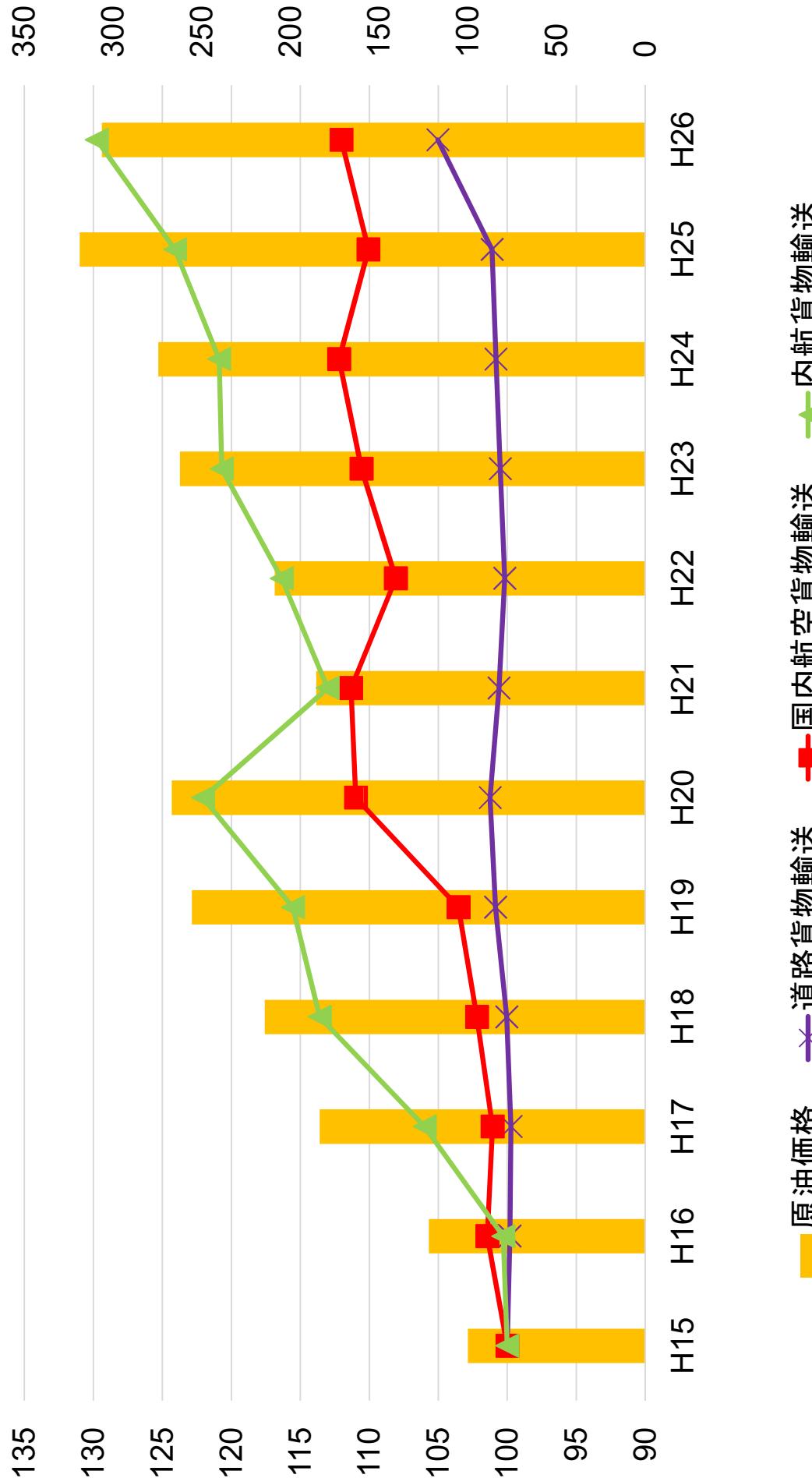
会議のメンバー

内閣官房副長官	内閣府副大臣	厚生労働副大臣	経済産業副大臣	国土交通大臣政務官
内閣総理大臣補佐官	内閣官房副長官補	中小企業庁長官	公正取引委員会事務総長	警察庁、総務省、財務省、
厚生労働省、農林水産省、環境省、	国土交通省(総合政策局長)			

業種別の価格指數と燃料価格の推移

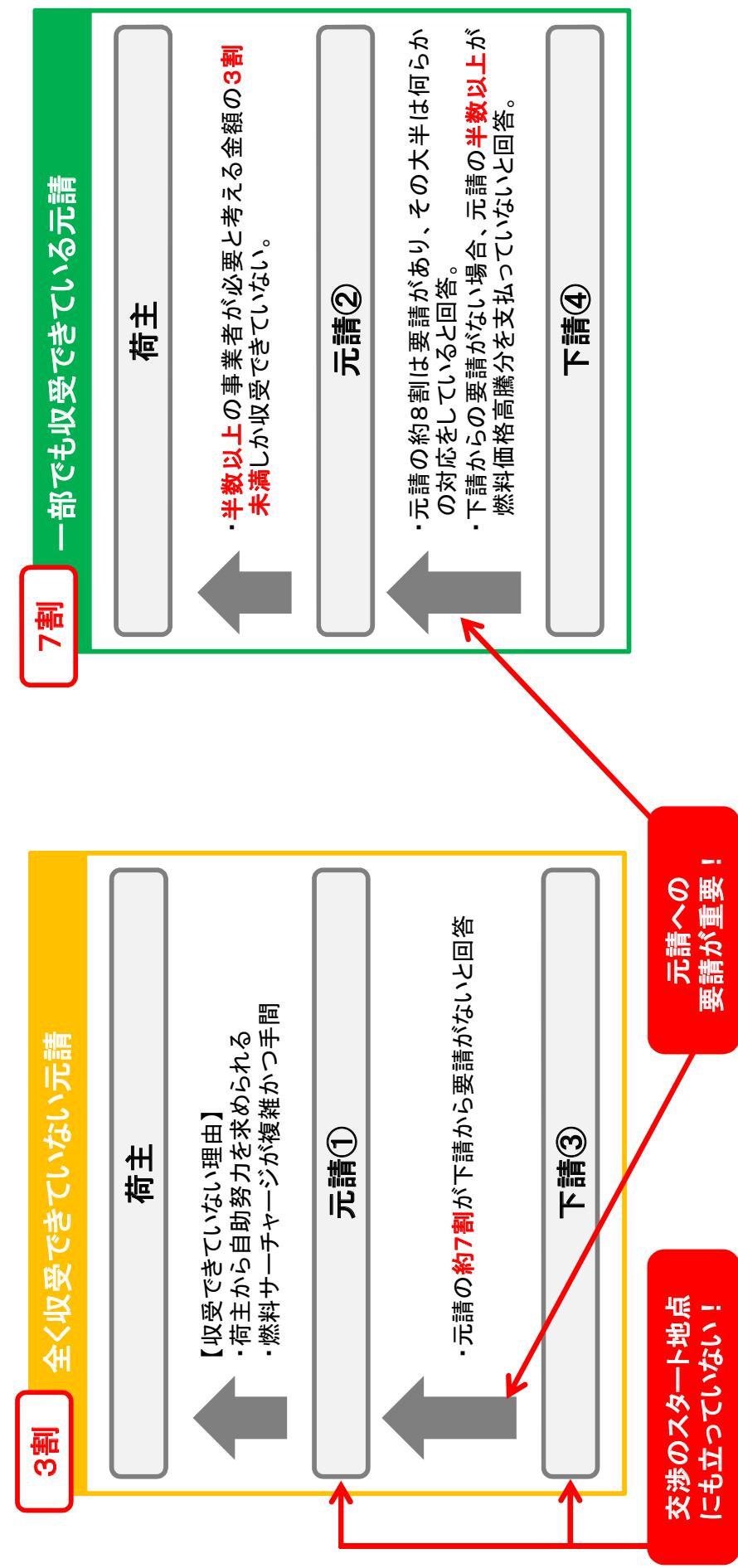


(単位:H15=100 「左軸が道路貨物輸送・国内航空貨物輸送・内航貨物輸送の指数、右軸が原油価格の指数」)



(資料：日本銀行「企業向けサービス価格指数(2010年基準)」及び「企業物価指数(2010年基準)」から作成)
※原油価格は輸入物価指数(円ベース)のもの

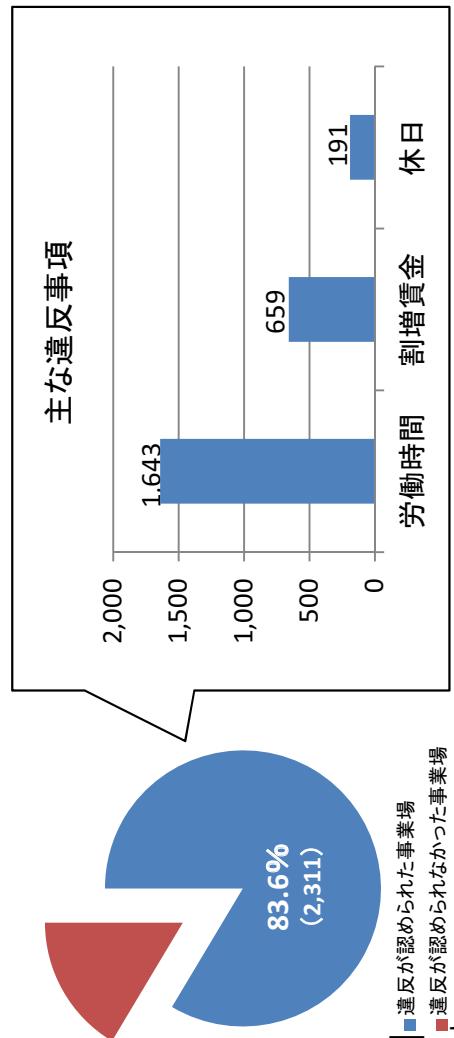
- 元請事業者、物流子会社217社に対する調査。(下記、元請①、元請②が調査対象)
- (元請)
- ① 燃料価格高騰分を全く收受できていない元請事業者が約3割。
 - ② その他約7割の元請事業者についても、半数以上の事業者が必要と考える金額の3割未満しか收受できていない。
- (下請)
- ③ 上記①の元請の下請事業者の約7割は、元請に要請すらしていない。
 - ④ 上記②の元請の下請事業者の約8割は、元請に要請しておらず、要請された元請の大半は何らかの対応をしている。



トラック運転者を使用する事業場に対する監督指導状況（平成26年）

1. 監督指導状況（対象：2,765事業場）

(1) 労働基準関係法令違反



2. 監督指導事例

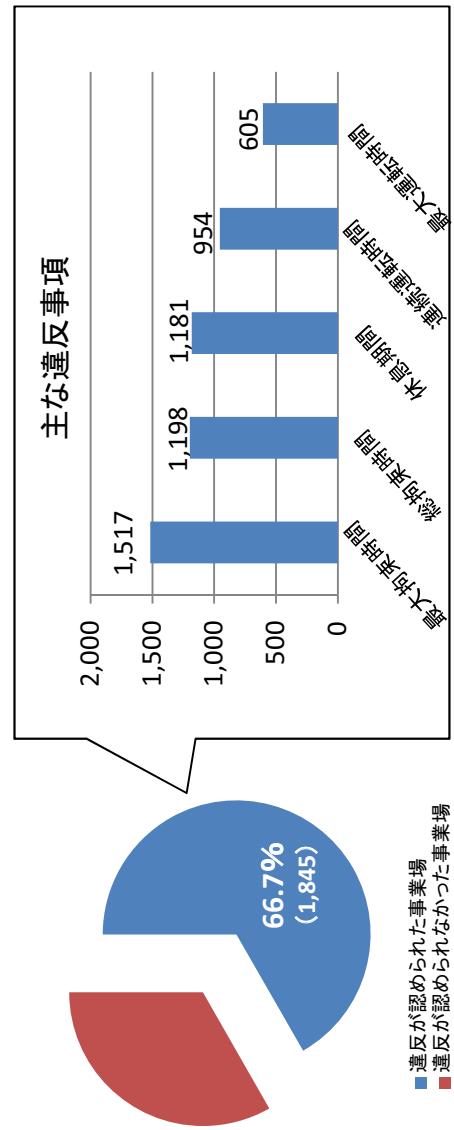
臨検監督を実施したところ、違法な長時間労働、改善基準告示を上回る長い拘束時間の状況が認められたため指導し、改善された事例

【概要】

- 1 臨検監督を実施し、デジタルタコグラフ及び営業日報等の内容から、特定の運転者において、1か月の拘束時間が約500時間、その翌月は同拘束時間が約400時間であったことを確認した。また、勤務終了後、継続8時間以上の休憩期間を与えていなかつたことを確認した。
- 2 監督官による指導の結果、荷主との運行時間の協議、運転者の増員、配車計画の変更などの取組を行い、1か月の拘束時間(は改善基準告示の上限293時間を下回り、また1日の休憩時間が8時間以上となり、違反を是正した。

- (参考)是正勧告事項
- ・労働基準法第32条(労働時間)違反
 - ・改善基準告示(1か月の拘束時間、休息時間)違反

(2) 改善基準告示違反



臨検監督を実施したところ、違法な長時間労働、改善基準告示を上回る長い拘束時間の状況が認められたため指導し、改

自動車運転者を使用する事業場における監督指導との連携

地方運輸機関との相互通報

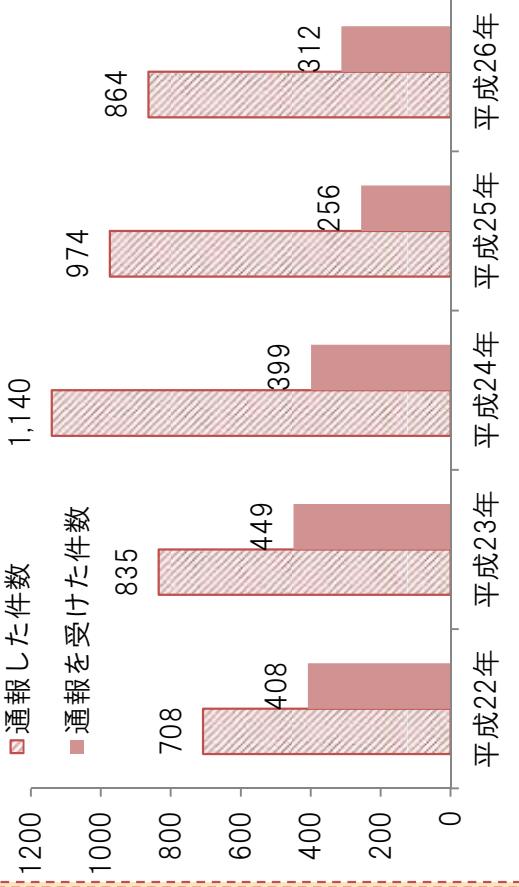
労働基準監督機関と地方運輸機関が監督等の結果を相互に通報し、これに基づき、それぞれ所要の措置を講じ、自動車運送事業に従事する自動車運転者の労働条件の改善を図る。

通報事案

- 1 労働基準監督機関→地方運輸機関
臨検の結果、道路運送法及び貨物自動車運送事業法の運行管理に関する規程に重大な違反の疑いがあると認められた事案
- 2 地方運輸機関→労働基準監督機関
監査の結果、自動車運送事業者について労働基準法、最低賃金法、改善基準告示（※）について重大な違反の疑いがあると認められた事案

※「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（平成元年労働省告示第7号）

【相互通報制度の実施状況】



【合同監督・監査の実施状況】

労働基準監督機関の権限（行政指導及び司法処分）と地方運輸機関の権限（行政指導及び行政処分）により、合同監督・監査を契機として行使することにより、効果的な指導を行い、自動車運転者の労働時間等の労働条件の確保・改善を図る。

開始年度

- ハイヤー・タクシー事業場 平成18年度より
- トラック事業場及びバス事業場 平成20年度より



第3回地方協議会 開催状況一覧

運輸局	都道府県	開催日 (予定日)
東北	北海道	3月15日
	青森	3月7日
	岩手	3月9日
	宮城	3月7日
	秋田	3月23日
	山形	3月14日
	福島	3月15日
	茨城	3月17日
	栃木	3月23日
	群馬	3月22日
関東	埼玉	3月23日
	千葉	3月23日
	東京	3月15日
	神奈川	3月15日
	山梨	3月17日
	新潟	2月26日
	長野	2月19日
北陸信越	富山	3月8日
	石川	2月10日
	愛知	3月7日
	静岡	3月4日
	岐阜	3月10日
中部	三重	3月15日
	福井	3月9日

運輸局	都道府県	開催日 (予定日)
近畿	大阪	2月26日
	京都	3月7日
	兵庫	3月9日
	滋賀	3月14日
	奈良	3月15日
中国	和歌山	3月16日
	広島	3月18日
	鳥取	3月15日
	島根	3月9日
	岡山	3月14日
四国	山口	3月23日
	徳島	3月9日
	香川	3月10日
	愛媛	3月7日
	高知	3月16日
九州	福岡	3月9日
	佐賀	3月22日
	長崎	3月15日
	熊本	3月14日
	大分	3月18日
沖縄	宮崎	3月14日
	鹿児島	3月15日
沖縄	沖縄	3月29日

第2回北海道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議事概要

開催：平成27年12月11日 13:30～15:30 北海道トラック協議会議室

議題	主な意見、質疑応答	まとめ・その他
1. 第2回中央協議会及び各地方協議会の開催概要について	① キャリアアップ助成金の人材育成コースと正規雇用等転換コースの違いは何か。はじめから（助成金額の多い）正規雇用等転換コースにできないのか。	① トラック事業は即正社員化がうまくいかない場合が多い業界である。従つて本助成は非正規労働者を正規労働者に転換させることを目的としている。 ② 当該パレットは当社で実験的に使用しており、現在、実証実験に協力し参加する事業者に使用してもらっている。 以前海外の物流を視察した時も同様のパレットを使用していた。将来的にパレットの規格も検討していくだければと思う。
2. 各種助成事業等について	② 荷主委員の取組は好事例として業界全体に広める必要がある。一方、荷主側で用意したパレット規格は荷主側にはメリットがあるが、運送事業者側はコストが増えてしまうのである。	③ ドライバーが行つていた荷積作業を専属の車庫作業員に変更しがた、荷積作業場所を荷主側の車庫とすることによって効率化、機能強化を図ったことで、ドライバーの労働時間を削減することができた。
3. トラック輸送における長時間労働の実態調査等について	③ 事例紹介においてドライバーの労働時間が削減された理由は何か。	○その他 実態調査の実施方法等については、座長、事務局に一任することで了承された。
4. 荷主委員の事例紹介	④ 荷主等は時間どおりの配達を指示することや一般消費も即時的な配達等、トラック事業者に対する余裕のある過剰なサービスを求めてくる場合もある。特に北海道は冬場の雪積等による道路状況の悪化などにより時間がかかる場合もあることから、トラック事業者に対してもう少し社会全体が配慮すべきである。	
5. トラック運送事業者の事例紹介	6. 意見交換・討議	
7. その他		