

令和元年8月27日

運送委託企業 各位

国 土 交 通 省 北 海 道 運 輸 局
厚 生 労 働 省 北 海 道 劳 働 局
経 済 産 業 省 北 海 道 経 済 産 業 局
農 林 水 産 省 北 海 道 農 政 事 務 所
公 益 社 団 法 人 北 海 道 ト ラ ッ ク 協 会

取引環境と長時間労働の改善に向けた御理解と御協力のお願い

平素は格別のご高配を賜り、厚く御礼申し上げます。

トラック運送事業は、運転者不足が大きな課題となっており、物流が継続的にその機能を果たしていく上では、運転者の長時間労働の改善を図るとともに、物流の生産性向上を図っていく必要があります。

このため、トラック事業者と荷主企業が相互に協力してトラック運送事業における荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るため、国土交通省、厚生労働省、経済産業省及び農林水産省と連携して、トラック運送事業における取引環境と長時間労働の改善に向けた取り組みを推進しているところです。

つきましては、趣旨を御理解いただき、下記のとおりリーフレットを作成しましたので社内周知等に御協力を賜りたく、お願い申し上げます。

記

1. 改正貨物自動車運送事業法〈荷主関連部分〉
荷主の理解・協力を得て、トラックドライバーの働き方改革・法令遵守を進められるようにするための改正が行われました。
2. 荷役作業や付帯業務を行った場合、当該作業は、「乗務記録」の記載対象となります。(荷待ちについては、既に記載対象となっています)
3. 「ホワイト物流」推進運動のご案内と参加について

以上

《問い合わせ先》

- 国土交通省北海道運輸局自動車交通部貨物課
☎ 011-290-2743
- 厚生労働省北海道労働局労働基準部監督課
☎ 011-709-2311 内線 3542
- 経済産業省北海道経済産業局産業部中小企業課
☎ 011-709-2311 内線 2579
- 農林水産省北海道農政事務所生産経営産業部
事業支援課
☎ 011-330-8810
- 公益社団法人北海道 トラック 協会業務部
☎ 011-511-9784

改正貨物自動車運送事業法〈荷主関連部分〉

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

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

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

※「荷主」には着荷主や元請事業者も含まれます。

改正事項

令和元年7月1日から施行

①荷主の配慮義務が新設されました

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

②荷主への勧告制度が拡充されました

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

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

(令和5年度末までの時限措置)

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

*違反原因行為の例



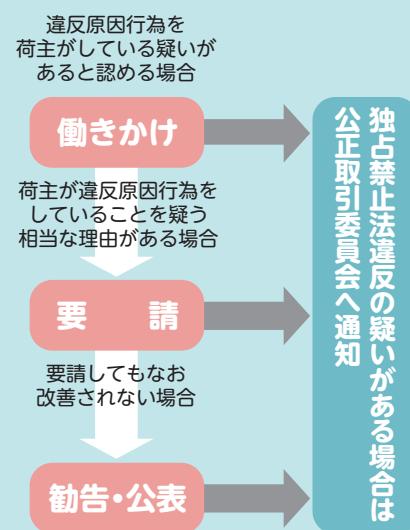
荷主の都合による長時間の荷待ち時間が恒常に発生
⇒過労運転防止義務違反を招くおそれ



適切な運行では間に合わない到着時間の指定
⇒最高速度違反を招くおそれ

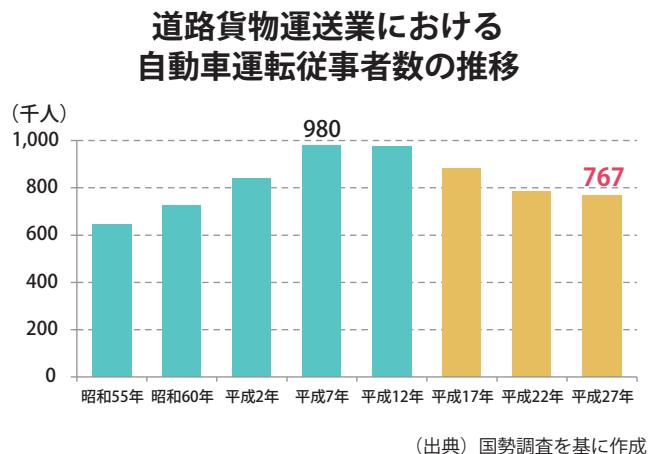


積込み直前に貨物量を増やすよう指示
⇒過積載運行を招くおそれ



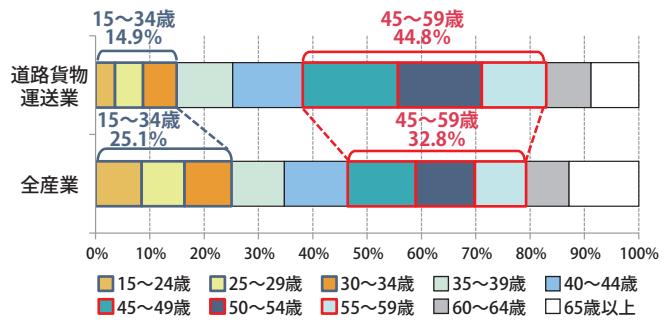
- トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しています。
- 我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、荷主側の理解と協力の下で、ドライバーの労働条件の改善等の働き方改革を進める必要があります。
- 荷主側でも、トラックドライバーの労働環境の現状や労働時間のルールをしっかりと把握し、トラック運送事業者がコンプライアンスを確保できるよう、必要な配慮をしなければなりません。

トラック運転者はピーク時より減少



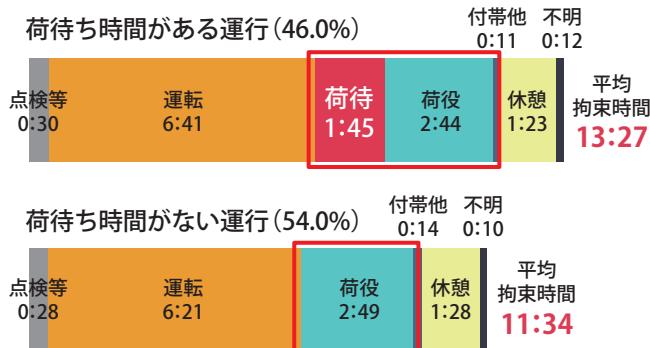
トラック運転者は高齢化

道路貨物運送業と全産業の年齢階級別就業者数構成比比較



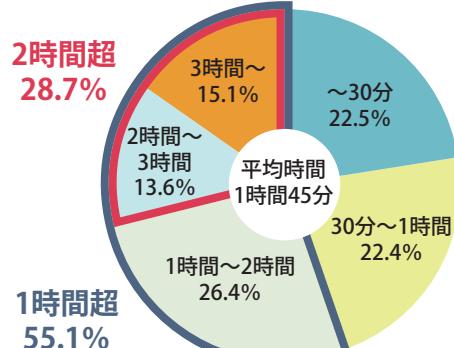
長時間の荷待ち・荷役作業が発生

1 運行あたりの平均拘束時間とその内訳



2時間を超える荷待ちが約3割

1 運行あたりの荷待ち時間



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

● 労働時間のルール「改善基準告示」 厚生労働大臣が定めた基準です

拘束時間 (始業から終業までの時間)	<ul style="list-style-type: none"> 1日 原則 13 時間以内 最大 16 時間以内(15 時間超えは 1 週間 2 回以内) 1か月 293 時間以内
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	<ul style="list-style-type: none"> 継続 8 時間以上
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> 2 日平均で、1 日あたり 9 時間以内 2 週間平均で、1 週間あたり 44 時間以内
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> 4 時間以内

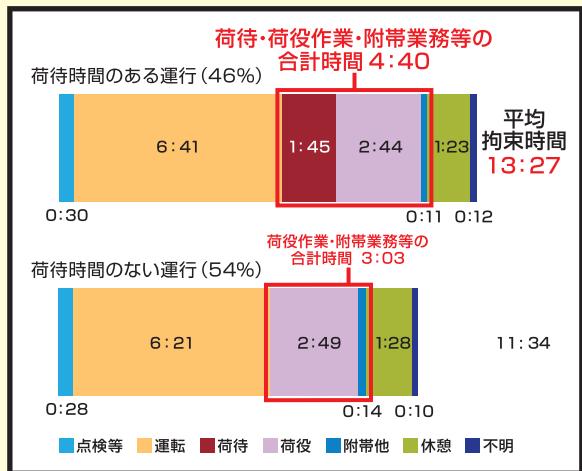


詳しくは厚生労働省のHP (<https://www.mhlw.go.jp/stf/seisaku/seisaku-kantoku/roudou/gyousei/kantoku/040330-10.html>) をご覧ください。

令和元年6月15日から、ドライバーが荷役作業や附帯業務を行った場合、当該作業は、「乗務記録」の記載対象となります。

※「乗務記録」は法令に基づきトラック運送事業者が記録及び保存することが義務付けられているものです。

トラックドライバーの長時間労働のは正と適正取引構築のために



積込み

取卸し

荷造り・仕分・
棚入れ等



※ 荷主との契約書に、実施した荷役作業等が全て明記されている場合は、荷役作業等に要した時間の合計が1時間以上となった場合が対象となります。

また、記録内容について荷主が確認したか、あるいは荷主の確認が得られなかつたかについても記録対象となります。

トラック運送業界では、ドライバーの長時間労働のは正が喫緊の課題ですが、長時間の荷役時間の発生に加え、荷主との契約に定めがない荷役作業等の発生により当初の運行計画が崩れることが、ドライバーの拘束時間に関する基準を超過する状況を招き、コンプライアンスを確保した運行を妨げる一因となっています。

こうした状況を踏まえ、国土交通省では「貨物自動車運送事業輸送安全規則」を改正しました（令和元年5月10日：公布、同年6月15日：施行）。

この省令改正は、トラックドライバーが車両総重量8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合に、集貨地点等で積込み若しくは取卸し又は附帯業務（以下「荷役作業等」という。）

を実施した場合も乗務記録の記載対象として追加するものです（荷待については、平成29年7月に既に記載対象となっています）。

国土交通省では、今回の一歩改正により、より詳細に荷役作業等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取組みを一層促進するとともに、国としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して過度な要求をし、長時間労働を生じさせている荷主に勧告等を行うにあたっての判断材料とします。

荷役作業等の負担を軽減し、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、記録対象となる荷役作業等が発生した場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保存してください。



国土交通省



公益社団法人
全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷待時間・荷役作業等の記録義務付け(貨物自動車運送事業輸送車両乗務記録付票)

[発荷主側で荷物の積込み時に荷待・荷役作業等が発生し、
契約書に当該荷役作業等の全てが明記されている場合]

パターン例(サンプルA)

8：45	集貨地点に到着
9：00	到着時間の指定時刻 (荷主都合の待機 : 20分) 附帯業務①(荷造り) → 20分
9：20～9：40	附帯業務②(荷役) : 20分 附帯業務③(ラベル貼り) → 30分 積込み → 60分
10：00～10：30	出発
10：30～11：30	
11：30	

※荷役作業等が契約書に明記されても、合計で1時間以上(110分)となるため記載要件に該当します。

パターン例(サンプルB)

15：45	荷卸し地点に到着
16：00	到着時間の指定時刻 (荷主都合の待機 : 40分) 取卸し → 20分
16：40～17：00	(荷主都合の待機 : 20分) 附帯業務(棚入れ) → 30分
17：20～17：50	附帯業務(棚入り) → 60分
17：50	出発

※荷役作業等の合計時間が50分ですが、契約書に明記されていないので記載要件に該当します。

荷待時間・荷役作業等記録票(例)

荷主名：株式会社○○ 車両番号：○○○○○

日付	担当ドライバー	集貨地点等	到着時刻	到着時間の指定時刻
○/△	○○○○	○○物流センター	8：45	9：00

荷待時間 開始・終了時刻	荷待時間 開始・終了時刻	附帯業務の 開始・終了時刻	取卸しの 開始・終了時刻	出発時刻
9:00～9:20 9:40～10:00	40分	9:20～9:40 10:00～10:30	10:30～11:30	11:30

ドライバーが実施した荷役作業等の内容	荷主側担当者 確認欄	(発着) 荷主側の確認が 得られた場合	荷主側の確認が 得られなかつた場合	荷主側の確認が 得られない場合
1.積込み(手荷役・機械荷役) 2.取卸し(手荷役・機械荷役) 3.荷造り 4.仕分け 5.検査・検品 6.梱詰ち 7.搬送 8.搬入 9.ラベル貼り 10.払い作業 11.その他()	△△ △△			

※別途デジタルなど他の方法で記録・保存している場合においては、当該項目については記載不要です。
当該項目に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、該当する
契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合、所要時間が1時間未満であれば荷役
作業等についての記載は不要です。

※契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、所要時間が1時間未満であれば荷役
作業等についての記載は不要です。
※「(発・着)荷主側担当者確認欄」には、発地においては荷主側の荷出しの担当者等の、着地において
は荷受けの担当者等の、サイン等を記入してください。

記入見本 荷待時間・荷役作業等記録票(例)

荷主名：株式会社●● 車両番号：●●●●●

日付	担当ドライバー	集貨地点等	到着時刻	到着時間の指定時刻
●/▲	●●●●	●●物流センター	15:45	16:00

荷待時間 開始・終了時刻	荷待時間 開始・終了時刻	附帯業務の 開始・終了時刻	積込み・取卸しの 開始・終了時刻	終了時刻	出発時刻
16:00～16:40 17:00～17:20	60分	17:20～17:50	16:40～17:00	17:50	

ドライバーが実施した荷役作業等の内容	荷主側担当者 確認欄	(発着) 荷主側の確認が 得られた場合	荷主側の確認が 得られなかつた場合	荷主側の確認が 得られない場合
1.積込み(手荷役・機械荷役) 2.取卸し(手荷役・機械荷役) 3.荷造り 4.仕分け 5.検査・検品 6.梱詰ち 7.搬送 8.搬入 9.ラベル貼り 10.払い作業 11.その他()	△△ △△			

※別途デジタルなど他の方法で記録・保存している場合においては、当該項目については記載不要です。
当該項目に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、該当する
契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合、所要時間が1時間未満であれば荷役
作業等についての記載は不要です。
※契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、所要時間が1時間未満であれば荷役
作業等についての記載は不要です。
※「(発・着)荷主側担当者確認欄」には、発地においては荷主側の荷出しの担当者等の、着地において
は荷受けの担当者等の、サイン等を記入してください。
※別途デジタルなど他の方法で記録・保存している場合においては、当該項目については記載不要です。
当該項目に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、該当する
契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合、所要時間が1時間未満であれば荷役
作業等についての記載は不要です。
※契約書に実施した荷役作業等の全てが明記されている場合は、所要時間が1時間未満であれば荷役
作業等についての記載は不要です。
※「(発・着)荷主側担当者確認欄」には、発地においては荷主側の荷出しの担当者等の、着地において
は荷受けの担当者等の、サイン等を記入してください。

「ホワイト物流」推進運動の ご案内と参加のお願い

荷主企業と物流事業者が相互に協力して
物流を改善していきましょう！



2019年3月
国土交通省・経済産業省・農林水産省

「ホワイト物流」 推進運動とは？

深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的に、次の点に取り組む運動です。

① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化

② 女性や60代以上の運転者等も働きやすい
より「ホワイト」な労働環境の実現

物流の改善に向けては、荷主企業・物流事業者等の関係者が連携して相互に改善を提案し、協力して実現することが大切です。



運動への賛同表明

企業等の皆様には、以下の「自主行動宣言」の必須項目に合意し、賛同表明をお願いします。

取組方針

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

法令遵守への配慮

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

契約内容の明確化・遵守

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

期待できる効果

「ホワイト物流」推進運動への参加で、このような効果が期待できます！

- ✓ 業界の商慣行や自社の業務プロセスの見直しによる生産性の向上
- ✓ 物流の効率化による二酸化炭素排出量の削減
- ✓ 事業活動に必要な物流を安定的に確保
- ✓ 企業の社会的責任の遂行 等



「ホワイト物流」推進運動への参加の流れ

「ホワイト物流」推進運動へは、以下の流れでご参加いただけます。

01

運動の趣旨への ご賛同

「ホワイト物流」推進運動の趣旨と左記の「自主行動宣言」の必須項目に合意し、賛同表明をお願いします。
賛同企業名は公表いたします。

02

自社で取り組む 項目を選定

これに加え、自社としてさらに取り組むことができる項目について、以下の推奨項目を参考に、検討をお願いします。
※「自主行動宣言」に盛り込んだ推奨項目を公表するか否かは任意で、隨時変更が可能です。

「ホワイト物流」推進運動の推奨項目(一部抜粋)

A.運送内容の見直し

- ・物流の改善提案と協力
- ・予約受付システムの導入
- ・パレット等の活用
- ・発荷主からの入出荷情報等の事前提供
- ・幹線輸送部分と集荷配送部分の分離
- ・集荷先や配送先の集約 他

B.運送契約の方法

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



C.運送契約の相手方の選定

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



D.安全の確保

- ・荷役作業時の安全対策
- ・異常気象時等の運行の中止・中断等

E.その他

- ・宅配便の再配達の削減への協力
- ・引越し時期の分散への協力 他

F.独自の取組

- ・独自の取組



詳細は「ホワイト物流」推進運動の推奨項目リストを参照下さい

優良な取組は、ポータルサイトにて
紹介させていただきます！



※運動への詳しい参加方法等については
ポータルサイトをご参照下さい。
<https://white-logistics-movement.jp>



「ホワイト物流」推進運動の背景



1 トラック運転者は ピーク時より減少

道路貨物運送業における自動車運転従事者数の推移
平成7年 980千人→平成27年 767千人



(出典)国勢調査を基に作成



2 トラック運転者の 有効求人倍率は3.03倍*

*平成30年12月

トラック運転者と全職業の有効求人倍率の推移

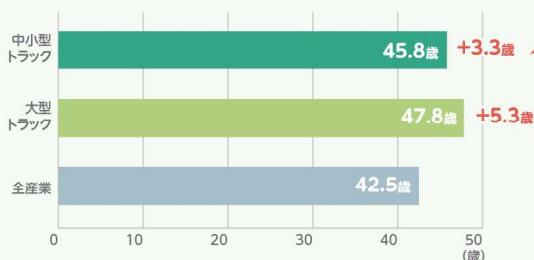


(出典)厚生労働省からの
提供データを基に作成



3 トラック運転者は 高齢化

トラック運転者と全産業全職種の平均年齢の比較



今後定年等で
大量に離職

(出典)厚生労働省
「平成29年度賃金構造基本統計調査」より作成



4 トラックの調達 コストは上昇

企業向け「道路貨物輸送」サービス料金価格指数推移
(平成18年(2010年)平均=100)

平成18年を100とすると、平成30年12月は111.5



(出典)日本銀行
「企業向けサービス価格指数」を基に作成

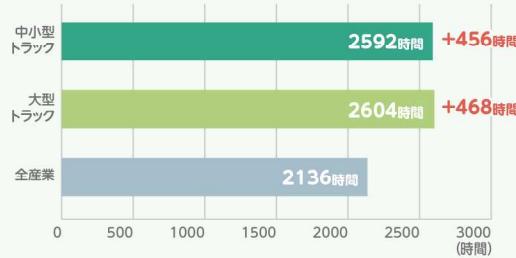


国民生活や産業活動に必要な物流の担い手であるトラック運転者の不足は深刻で、その労働条件や労働環境の改善が不可欠です。そのためには荷主企業の理解と協力も必要です。荷主企業と物流事業者の相互理解の下、連携してサプライチェーン全体の生産性向上に取り組むことが求められています。



5 トラック運転者の労働時間は全産業平均より約2割長い

トラック運転者と全産業全職種の平均労働時間の比較

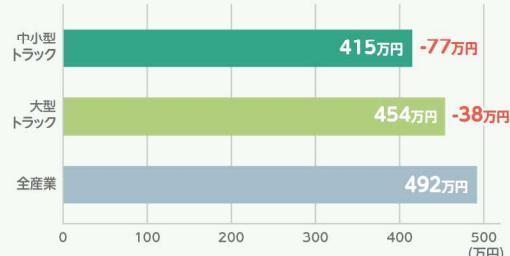


(出典)厚生労働省

「平成29年度賃金構造基本統計調査」より作成

6 トラック運転者の年間賃金は全産業平均より約1~2割低い

トラック運転者と全産業全職種の平均年間賃金の比較



(出典)厚生労働省

「平成29年度賃金構造基本統計調査」より作成

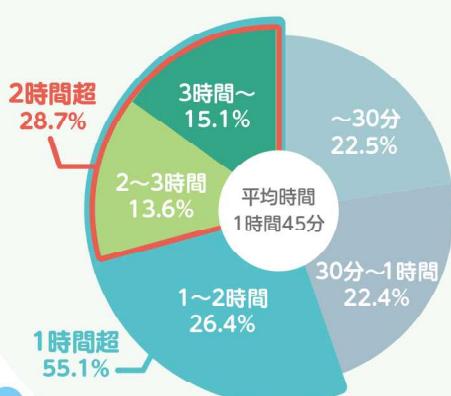
7 荷待ちや荷役が長時間労働の一因



出典:国土交通省・厚生労働省
「トラック輸送状況の実態調査」(平成27年)

8 荷待ち時間の平均は1時間45分

荷待ちが発生する場合の荷待ち時間の内訳



出典:国土交通省・厚生労働省
「トラック輸送状況の実態調査」(平成27年)

9 手荷役(手積み・手降し)の商慣習の存在



10トン車に、レタスのバラ積み1,200ケース分
(1ケース7～10kg程度)のダンボールを、
手積み・手降ししている事例

荷主企業と物流事業者の協力で改善できる課題の例



CASE
1

長時間のムダな荷待ちが常態化していた

課題

先着順での積込・積降し

納品先で、先着順での積込・積降しが行われていた。一方で納品先の荷受け処理能力やトラックバース数には限りがあり、特定時間帯に納品車両が日常的に集中。結果、長時間のムダな荷待ちが常態化。

方策

納品先が「予約受付システム」を導入し、物流事業者が活用

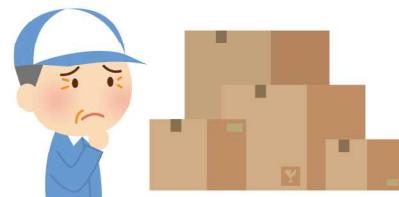
併せて、各トラックバースの荷役予定時間を事前設定する運用変更を実施。



成果

- ・荷待ち時間・荷役時間の短縮
- ・納品先の庫内作業が効率化

物流事業者は予約時刻を前提に運行できるように。これにより、荷待ち時間が大幅に短縮。納品先も庫内作業の効率化が可能となり、時間あたり貨物取扱量が増加。荷役時間が短縮。



CASE
2

手作業での大量の貨物の積込・積降しが負担に

課題

手作業での大量の貨物の積込・積降し

10トン車にレタスのバラ積み1,200ケース分(1ケース7~10kg程度)のダンボールを手積み・手降ししていた。手作業での大量の貨物の積込・積降しは、トラック運転者にとって重労働。

荷主企業にとっては、リードタイムが長くなる要因に。

方策

パレットの活用

パレットを使用するよう、物流事業者と発荷主・着荷主が調整。パレットの費用の負担や保管・返却方法について、関係者との間で合意。

これを踏まえて、手作業からフォークリフトによる荷役作業に移行。

成果

- ・荷役時間が大幅に短縮
- ・リードタイムも短縮

荷役時間 2~3時間⇒20~40分に
全体的なリードタイムの短縮も実現。



全国の様々な業種の荷主と物流事業者が、例えばIT機器などを活用して、定量的に運行データ等を把握するなど、物流の改善について相互に提案・協議し、協力して業務内容の見直しに取り組むことにより、以下のような課題を解決し、物流の効率化やトラック運転者の長時間労働の是正等の成果を上げています。



CASE
3

適切な配車を行える時間的な余裕がない

課題

時間的余裕がなく、荷待ちが発生

荷主企業の受注締切直後からの物流事業者の配車業務開始。

荷待ちの生じない適切な配車を行う時間的余裕なし。

方策

荷主企業から物流事業者に、受注締切前に確定前の受注情報（出荷情報）を事前共有し、物流事業者は事前準備を実施。

これにより、物流事業者が余裕を持って適切な配車を実施できるように。

成果

- 荷待ちの生じない配車の実現
- 荷主企業の作業も効率化

荷待ちの生じない適切な配車が可能となり、トラック運転者の拘束時間が短縮。

荷主企業も、荷待ちの削減により構内スペースの有効活用や混雑緩和が図られ、作業が効率化。



CASE
4

夜間や早朝の積込み作業が発生していた

課題

夜間や早朝の積込み作業 (リードタイムに余裕のない中での作業)

当日12時受注締切⇒翌日午前配達を行っていた。

※予測物量で荷役と配車を行うため波動により作業が遅延し、積込み作業も夜間や早朝になり、出発も遅延。

方策

当日12時締切⇒翌々日 午前配達（又は午後配達）に変更。

受注時間の前倒し、又は配達時間の後ろ倒しにより、受注から配達までのリードタイムを延長。

成果

- 夜間や早朝の積込み作業が減少
- 納品時刻遵守

リードタイムの延長により、夜間や早朝の積込み作業が減少し、トラック運転者の拘束時間が短縮。

荷主企業も、出発遅延が解消され、顧客に提示した納品時刻を遵守できるように。荷役作業スタッフの労働時間も短縮。

※その他の事例については「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」(厚生労働省・国土交通省・全日本トラック協会)を参照ください。

<http://www.mlit.go.jp/common/001260158.pdf>

荷主企業と物流事業者が
相互に協力して
物流を改善していきましょう!



Webでも情報を隨時発信します!

「ホワイト物流」推進運動

検索

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

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

【問い合わせ先】

国土交通省自動車局貨物課「ホワイト物流」推進運動担当
電話: 03-5253-8575(直通)