

第8回 トラック輸送における取引環境・ 労働時間改善 富山県地方協議会

平成30年5月25日（金）10時00分～
於） 富山県トラック会館 役員室

【 議 事 次 第 】

I. 開会

II. 議題

1. 平成29年度パイロット事業について
2. 平成30年度の取組について
3. その他

III. 閉会

【 配 付 資 料 】

・議事次第 ・委員名簿 ・配席図

資料1 富山県パイロット事業における改善検討

資料2 今年度の取組について

資料3 平成30年度のトラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」
におけるコンサルティング事業の実施について 他

資料4 地方協議会の主な取組について

資料5 コンサルティング事業対象集団

資料6 「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」の今後の進
め方（イメージ案）

資料7 引越運送業の契約のルールが変わります！ 他

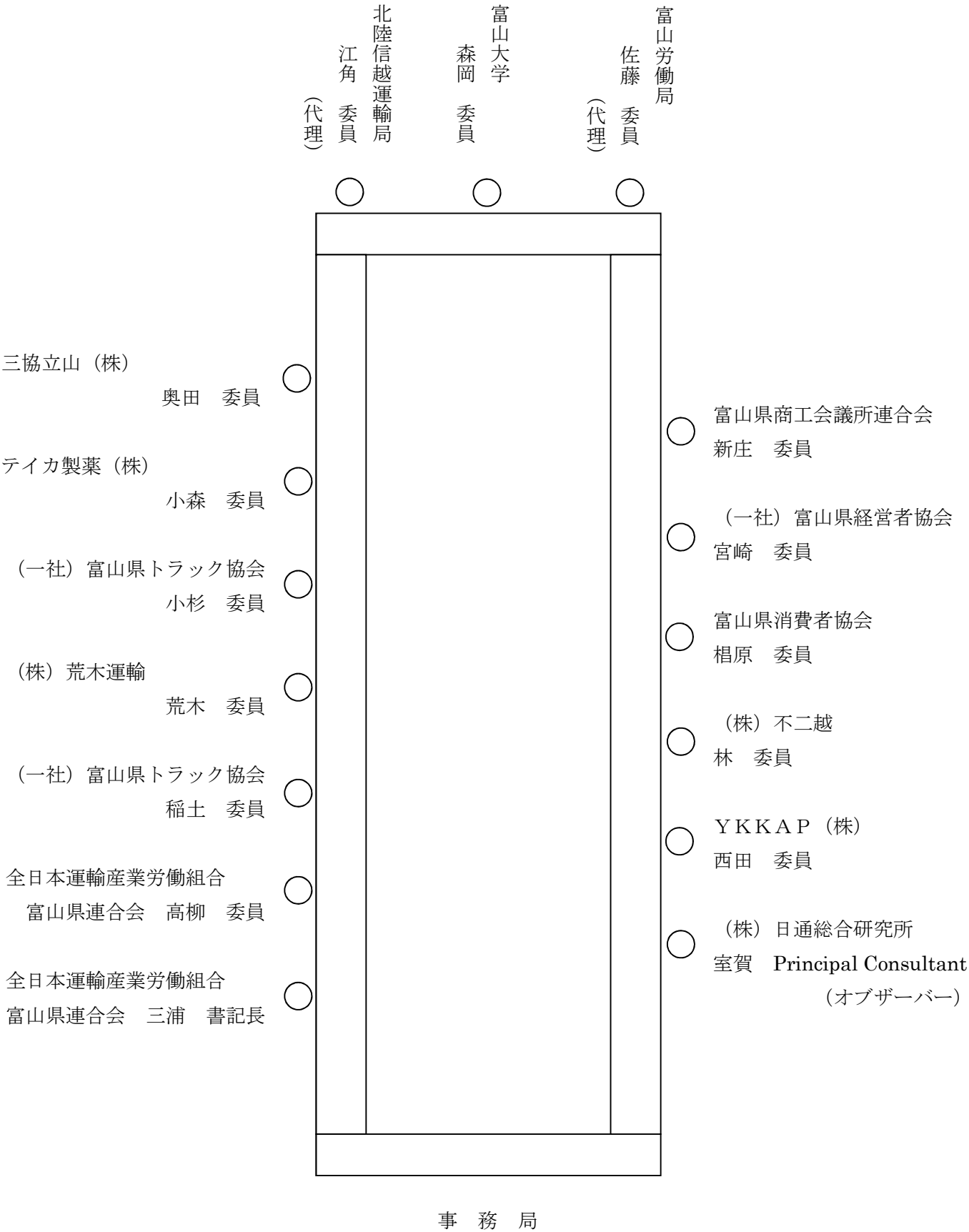
<参考資料>

・プレガイドライン ～平成28年度パイロット事業事例集～

第8回トラック輸送における取引環境・労働時間改善富山県地方協議会委員名簿・出席者名簿

構成別	氏 名	所属・役職	備考
学識経験者	森 岡 裕	富山大学経済学部 教授	
経済団体等	新 庄 幹 夫	富山県商工会議所連合会 常任理事・事務局長	
	宮 崎 友 之	一般社団法人富山県経営者協会 専務理事	
	増 川 茂 則	富山県中小企業団体中央会 専務理事	欠席
	梶 原 真 美	富山県消費者協会 事務局長	
荷主企業等	林 清 淳	株式会社不二越 調達本部物流管理センター長	
	西 田 真 一	YKKAP株式会社 生産本部ロジスティクス推進部供給企画室長	
	奥 田 晃 史	三協立山 株式会社 三協アルミ社 事業統括部事業管理課副参事	
	秋 永 吉 男	中越パルプ工業株式会社 経営管理本部管理部副部長	欠席
	小 森 誠 一	テイカ製菓株式会社 取締役購買物流本部長	
貨物運送 事業者 ・団体等	小 杉 紘 平	一般社団法人富山県トラック協会 副会長 (魚津運輸株式会社 代表取締役会長)	
	勝 山 功	一般社団法人富山県トラック協会 副会長 (三和運輸株式会社 取締役相談役)	欠席
	荒 木 一 義	株式会社荒木運輸 代表取締役社長	
	稲 土 英 博	一般社団法人富山県トラック協会 専務理事	
労働組合等	高 柳 幸 司	全日本運輸産業労働組合富山県連合会 執行委員長	随行 三浦 功 運輸労連書記長
行政機関	佐 藤 靖 夫	厚生労働省富山労働局長	代理 細江 裕行 労働基準部長
	江 角 直 樹	国土交通省北陸信越運輸局長	代理 林 伸治 自動車交通部長
(順不同、敬称略)			
オブザーバー	室 賀 利 一	株式会社日通総合研究所 Consulting Service Unit Principal Consultant	

第8回「トラック輸送における取引環境・労働時間改善富山県地方協議会」配席図



8. 富山県パイロット事業における改善検討

8. 1 富山県パイロット事業の事業者構成と検討会等の実施概要

8. 1. 1 富山県パイロット事業の事業者の構成

富山県パイロット事業は、下記の事業者で構成されている。
当パイロット事業では、荷主H社富山工場を発とする化学品の輸送を対象とした。

[発荷主：荷主H社 富山工場]

発荷主であるH社（以下、荷主H社と記載）は、1887年（明治20年）、日本初の化学肥料製造会社として設立し、現在は、機能性材料（電子・無機・有機）、ライフサイエンス（農薬・医薬）、化学品の3つの事業領域で、グローバルに製品・サービスを提供している。東京に本社を置き、従業員数は連結2,402名、単体1,772名（2017年3月現在）である。

[元請運送事業者：H－a社 富山支店]

元請運送事業者であるH－a社（以下、元請H－a社と記載）は、東京都に本社を置く一般貨物自動車運送事業者である。富山支店の従業員数は108名（うちトラック運転者数21名）、保有する車両台数は、大型26台、小型1台、その他7台である。

化学品物流を主にサービスを提供し、各種無機薬品、各種有機薬品、高圧ガス、ファインケミカル、農薬、医薬品、肥料、石油化学製品、合成樹脂など、多品種・荷姿の貨物を取扱っている。特に専門性を有する毒劇物、危険物、多種高圧ガス、温度管理品等特殊化学品の輸送を得意としている。

[実運送事業者：H－b社]

実運送事業者であるH－b社（以下、実運送H－b社と記載）は、富山市に本社を置く一般貨物自動車運送事業者である。従業員数は74名（うちトラック運転者数50名）、保有する車両台数は、大型50台、中型3台、小型6台、その他14台である。タンクローリーによる石油類や窒素・炭酸・アンモニア等の液化ガスや、大型トラックによる電柱・変圧器・電線等の電力工事用資材など、北陸地域を中心に幅広い貨物の輸送を行っている。

[実運送事業者：H－c社]

実運送事業者であるH－c社（以下、実運送H－c社と記載）は、富山市に本社を置く一般貨物自動車運送事業者である。従業員数は67名（うちトラック運転者数56名）、保有する車両台数は、大型53台、中型7台、小型1台、その他16台である。北海道から九州鹿児島まで日本全国に運送便を提供し、取扱い貨物も雑貨品をはじめとして精密機械や高価格美術品原型など多岐にわたる。

8. 1. 2 検討会等の実施概要

A. 第1回検討会 平成29年7月4日（火）

※荷主H社会議室にて開催

第1回検討会では、本事業の趣旨の理解及び自動車運転者の労働時間の改善に対する気運の醸成を図り、自社（発着荷主・元請運送事業者・実運送事業者）におけるトラックドライバーの労働時間に関して自己診断できるチェックリストを配付した。

B. 事業場訪問（1回目）平成29年9月7日（木）

※訪問状況：元請H－a社、実運送H－b社、実運送H－c社

チェックリスト回答票をもとに、ドライバーの運転時間や拘束時間に課題が見られた実運送事業者を中心に、業務内容の確認とヒアリングに基づく改善対策立案の方向付けに関する協議を行った。

とくに、改善対象と想定される輸送区間については、運転日報を提出してもらい、詳細な分析を行い、第2回検討会で対応策について検討することとした。

C. 第2回検討会 平成29年10月17日（火）

チェックリストの分析結果及び事業場訪問の結果を受けて、問題・課題となる項目について改善対策案を検討し、その実現性等改善の方向性について協議を行った。

D. 事業場訪問（2回目） 平成29年12月25日（月）

第2回検討会での検討を受けて、現状のさらなる把握と、今後の改善の方向性について協議を行った。

E. 第3回検討会 平成30年3月12日（月）

第3回検討会では、本改善事業における検討結果の報告、今後の課題等を議論した。

8. 2 検討会、チェックリスト、事業場訪問による輸送の現状と問題点について

8. 2. 1 元請H－a社

(1) 輸送の現状

- ・ 保有車両は大型車が26台で、タンクローリーが21台、その他に、構内輸送用のトラックを5台保有している。
- ・ 化学品(Aグレード)8割、化学品(Bグレード)2割の取扱いで、化学品(Aグレード)は元請H－a社と委託先である他2社、取扱いがシビアな化学品(Bグレード)については自社だけが取扱っている。
- ・ 納品先は、主に化学製造業者の工場、帰り荷はなく、往路だけの輸送となっている。

(2) 輸送における問題点

- ・ トラック運転者の労働時間の問題として、発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生していること、配送先で手待ち時間が発生していることがあげられる。

○充填場所における手待ち時間が発生

- ・ 荷主H社富山工場内では、下記表の積込み(充填)場所において、手待ち時間として、順番待ち、充填待ち、分析結果待ちが発生している。
- ・ 順番待ちについては、同一時間帯に、同一充填場で複数車両がいた場合に発生する。特に、委託先である実運送H－b社は、単車ローリーで化学品Bを取扱い、化学品Bの積込み場所が一カ所しかないため、滞留が発生している(後述)。
- ・ 充填時間については、化学品A、化学品B(10トン車)で1時間程度かかっている。充填中は、ドライバーが現場から離れることもできないため、拘束時間の長時間化につながっている。設備の増強等により充填時間が短くなることが望まれている。
- ・ 薬品タンクローリーの取扱いでは、順番待ち以外の手待ち時間として、分析結果待ちが発生する。トラックへの製品の充填後、荷主H社側でサンプルを取り、製品の分析が必要となっている。そのため、ドライバーはサンプルの評価を待ち、専用の合格判定でなければ、出発することができない。この分析結果待ちが充填後にも手待ち時間として2時間程度発生している。
- ・ 化学品Bについて、充填後～サンプル抽出～分析～分析結果までの工程は下記の通り。
 - ① 充填：運転手がローリーに接続後、CCR(製造現場事務所)に連絡し充填を開始
 - ② サンプル抽出：元請H－a社社員(化学品B(濃度②)の場合)がサンプル採取し、品質保証室に提出
 - ③ 分析：品質保証室にて分析実施
 - ④ 分析結果：CCRより待機中の運転手に分析完了の放送を流し、運転手はCCRに分析表を取りに行く

表 手待ち時間の発生場所と要因

手待ち時間の発生場所	要因
化学品 A (B グレード) 充填場	同一充填場で複数車両がいた場合に順番待ち
化学品 B (B グレード) 充填場	分析結果合格後の充填
化学品 B (B グレード) 化学品 C	充填結果後の分析結果待ち
化学品 B 充填場	他社ローリー（化学品 B (濃度⑥) トレーラ及び化学品 B トレーラ）の充填が長い

表 製品別の分析待ち時間

製品	車種	卸し先・条件	分析待ち時間
化学品 A (B グレード)	タンクローリー	卸し先 H-d 社 A 棟、B 棟	約 3 時間
		インローリー分析評価がある場合	約 3 時間
	タンクコンテナ	卸し先 H-e 社、卸し先 H-f 社、 卸し先 H-g 社、卸し先 H-h 社	約 3 時間
化学品 B (B グレード)	タンクローリー 及びコンテナ	分析合格後充填時	約 2.5 時間
		卸し先 H-e 社、卸し先 H-f 社充填完了後	約 2.5 時間
化学品 D (B グレード)	タンクローリー	卸し先 H-i 社	約 2 時間
		卸し先 H-j 社（宮崎県）	約 3 時間
	タンクコンテナ	卸し先 H-k 社	約 1.5 時間
化学品 C (B グレード)	－	卸し先 H-l 社（充填完了後）	約 3 時間
化学品 A (A グレード)・ 化学品 D・化学品 C	－	－	待ち時間なし
化学品 B (A グレード)	－	－	約 2 時間

○配送先で手待ち時間・分析結果待ちが発生

- ・ 配送先においては、卸し先 H-1 社で手待ち時間が週に 3 日～4 日、卸し先 H-k 社で週 1～2 日が発生する。
- ・ 手待ち時間は卸し先 H-1 社で概ね 3 時間、卸し先 H-k 社で概ね 2 時間程度である。
- ・ これは、着側においても発側と同様の分析が必要となっており、その分析結果待ちが要因となっている。
- ・ サンプルで不合格となる割合は年に 1、2 回程度である。

表 配送先での分析待ち時間

製品	卸し先・条件	分析待ち時間
化学品 A (B グレード)	卸し先 H-k 社	約 2 時間
	卸し先 H-m 社	約 1.5 時間
化学品 B (B グレード)	卸し先 H-k 社	約 2.5 時間
化学品 D (A グレード)	卸し先 H-n 社	約 2.5 時間
	卸し先 H-o 社	約 1 時間
	卸し先 H-q 社	約 0.5 時間

○その他課題

- ・ 化学品の輸送は認定登録制で、ドライバーは決められた講習等を受けなければ、取扱える品物が限られるため、ドライバー不足の要因にもなっている。
- ・ 元請H－a社では、リフト要員を横持ち（構内用）ドライバーとして育成・活用などもしている。

8. 2. 2 実運送H－b社

（１）輸送の現状

- ・ 実運送H－b社では、化学品B、その他危険物を取り扱っており、荷主H社の取扱いは2割程度である。
- ・ 保有する車種はタンクローリーで、大型50台、中型3台、小型6台、その他14台となっている。荷主H社の取扱いは、化学品B用に単車ローリーで運用している。
- ・ 配車については、元請H－a社側が荷主H社の出荷指示を基に行われる。
- ・ 仕向地の方面は、東北、大阪、名古屋、徳島で、一番遠方となる運行は徳島方面である。1泊2日の運行が主であり、夕方頃に荷主H社を出発し、翌朝に配送先で荷卸し、その日の夕方の5～6時には帰庫する運行が主となっている。
- ・ 復路では帰り荷はなく、富山へ戻ってきた後に、翌日の運行に向けた宵積みを行っている。

（２）輸送の問題点

トラック運転者の労働時間の問題として、発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生していること、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こと、高速道路を走行せず、一般道を走行していることがあげられる。

○充填場所における手待ち時間が発生

- ・ 実運送H－b社では、ドライバーの長時間労働の要因として、特に手待ち時間が一番大きな要因となっている。
- ・ 手待ち時間は、元請H－a社と同様に、荷主H社富山工場内充填場所において、順番待ち、充填待ち、分析結果待ちが発生している。

表 手待ち時間の発生場所と時間

手待ち時間の発生場所	手待ち時間
荷主H社 化学品B積場で製品積み込み毎	1～3時間
荷主H社 分析発行場で発行毎	2～3時間
分析表の必要な納入先の積み込み	1～3時間

※チェックリストから抜粋

- ・ 特に、化学品Bの充填場所における設備の問題で、順番待ちによる手待ち時間の発生が顕著となっている。化学品Cについては、順番待ち等もなく、特に問題はない。
 - ・ 荷主H社富山工場内における化学品Bの充填場所は2カ所あるが、そのうち単車専用が1カ所、トレーラ専用が1カ所となっている。現状、この2カ所では、パイプラインの設備の問題により、同時に積込む（充填する）ことができず、どちらか1カ所でしか充填ができないようになっている。（図1）
 - ・ また、トレーラ専用の充填場所が優先され、トレーラ（他社車両）が充填している時間帯は、一方の単車ローリー（実運送H－b社車両）は充填することができないため、その分充填の開始が遅れてしまい、手待ち時間と拘束時間が長くなってしまっている。
 - ・ 実運送H－b社では、トレーラが入る時間帯について、事前に工場敷地外にある元請H－a社の受注センターへ問い合わせし、車両の重複を避けるようにしている。（元請H－a社では、荷主H社の受注をうけるセンターと、配車を立てる部署があり、受注センターと業者が調整を行っている。）
- しかし、充填場所での順番待ちを減らしても、明日の運行に向けて、充填自体は必要であるため、拘束時間自体が変わらないのが実態となっている。
- ・ このトレーラは基本的に毎日13時～15時の間に入っており、この時間帯に実運送H－b社の車両が多いときで3台程度は入るため、実運送H－b社の自社内だけで車両の順番待ちが発生してしまっている。

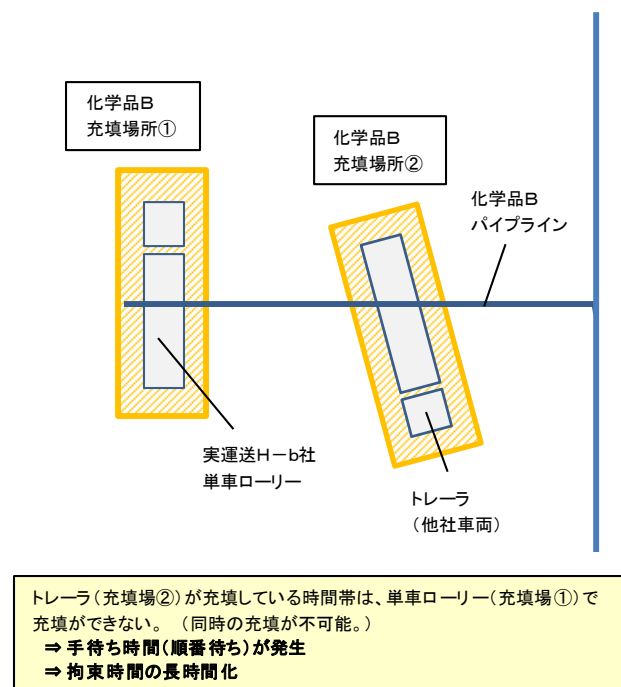


図1 化学品B充填場所における課題

- ・ 図2の新潟方面への運行の事例をみると、2日目の運行で配送先に卸した後、富山に戻り、荷主H社に宵積みに入っている。この宵積みで待機が発生しており、45分間の手待ち時間が発生している。この例では1台待ちであるが、前に3台、4台ある場合もあり、その分手待ち時間が延びていくかたちとなる。
- ・ この宵積みは、翌日の到着時間に間に合わせるために行われている。宵積みを翌朝に回すことも考えられるが、翌日には県内など近隣の配送先で、1カ所卸し等の条件が必要となる。
- ・ 図3の徳島方面への運行は、長距離運行における朝積みの事例で、1日目の朝8時45分から荷主H社での順番待ち、充填待ち、分析結果待ちを見ることができる。表のその他運行事例（長距離運行・朝積み）をみてもそれぞれ分析、待機時間が発生しており、長距離運行になるほど、拘束時間への影響は大きくなっている。
- ・ 化学品B充填場所の夜間には、元請H－a社の化学品B用のタンクコンテナが積込みを行っている。
- ・ 順番待ち以外の手待ち時間として、他の薬品ローリー同様に、分析結果待ちが発生する。この分析結果待ちが充填後2～3時間程度発生している。
- ・ 分析は、実際の充填場所が1カ所であることから、積込みを終えた車両順に1台ずつ行われている。

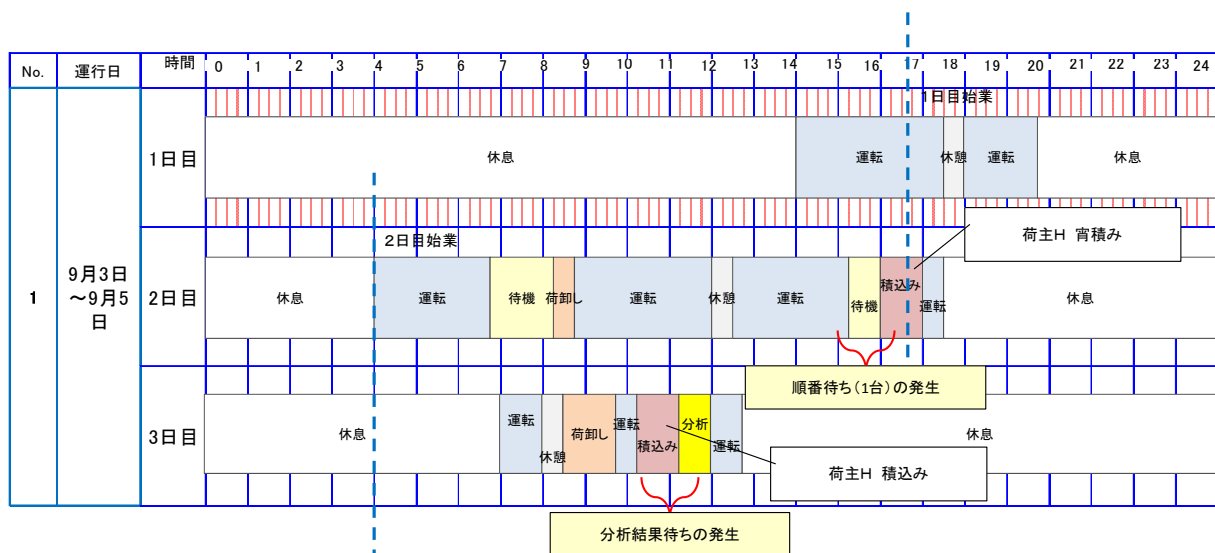


図2 運行の事例①（新潟方面）

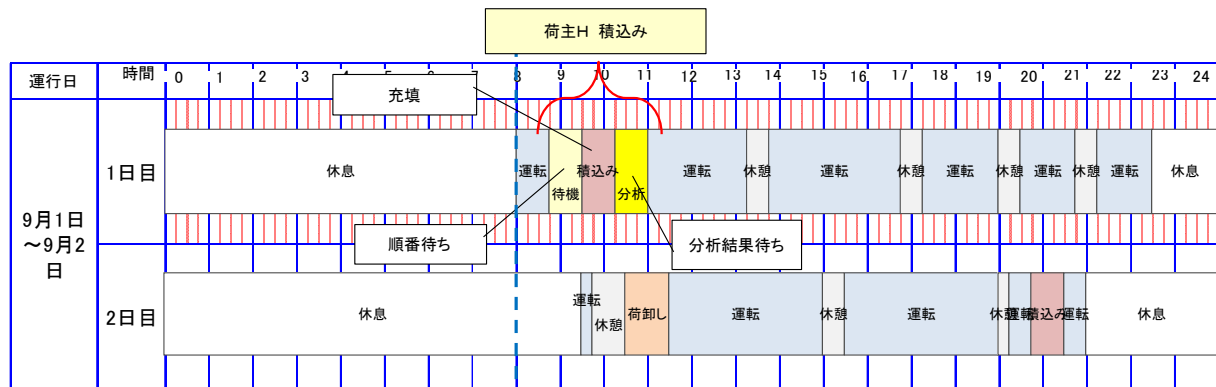


図3 運行の事例②（徳島方面）

表 その他運行事例

運行日	方面	車番	運行	積	降	始業	終業	運転	待機	分析	積み込み	荷卸し	休憩	休憩	拘束時間	
9月7日～9月8日	徳島	1034	2日間運行	1日目	1	0	7:30	20:45	11:15	0:00	2:00	0:45	0:00	1:00	9:00	15:00
				2日目	1	1	5:45	19:00	9:30	0:00	0:00	0:45	1:00	2:00	-	13:15
9月12日～9月13日	岩手	1034	2日間運行	1日目	1	0	7:30	23:30	8:15	1:30	0:00	0:30	1:15	1:30	8:00	16:00
				2日目	1	1	7:30	21:00	10:30	0:00	0:00	0:45	0:45	1:30	-	13:30

○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

- ・ 実運送Hーb社では、月に数回程度、急な行き先の変更、出荷の停止、緊急出荷など突発的な配車指示が発生している。
- ・ 元請運送会社からのオーダーにつき、詳細な原因は不明となっている。

○高速道路を走行せず、一般道を走行している

- ・ 実運送Hーb社の運行経路については、一般道の利用が原則となっている。
- ・ ただし、改善基準告示遵守の必要性から、高速道路の利用も増えてきている。配送先での到着時間の指定があるため、発側の積み込み時間が長引く場合は、高速道路を使わざるを得なくなっている。

○その他課題

- ・ 実運送Hーb社では、近年、人員を増やすため、ハローワークで募集し、若手社員を2人採用した。そのうち1人は免許もなかったため、将来を見据え、免許取得のために、会社から補助を行う等もして、育成も行っている。

8. 2. 3 実運送H－c社

（１）輸送の現状

- ・ 保有車両数は、大型車が主で 53 台、中型が 7 台、小型 1 台となっている。
- ・ 実運送H－c社の取引先は、荷主H社 3 割、その他荷主が 7 割である。
- ・ 荷主H社の関連貨物では、1t や 500kg、350kg の袋物もあるが、パレット物の貨物が中心である。品目は化学製品に限らず、多品種・荷姿の貨物を取り扱っている。
- ・ 荷主H社富山工場で積み、各地へ輸送し卸して帰ってくる運行のパターンで、仕向地は、関西 6 割、関東 2 割、中京 2 割となっている。物量の季節的な波動はない。
- ・ 運行は 2 泊 3 日の運行が主。改善基準告示を守るため、2 泊 3 日で無理な運行はせず、休息期間をきちんと確保するよう努めている。日帰り運行の場合は、伊勢崎等の方面で帰り荷がない場合である。
- ・ 夕方・夜に出発し、帰り荷の場所によって休息をとり、帰庫する。出発の時点では、帰り荷は決まっていないが、空車で回送距離を短くするように計画している。
- ・ 中京では名古屋が主で泊を伴う。和歌山であると距離は伸び、ドライバーの拘束時間の遵守が難しくなる。大阪・神戸方面の方が東京よりも近い。
- ・ 遠距離となる仕向地は、関東では成田・鹿島・神栖で、鹿島・神栖は、4 時間ごとの 30 分休憩を含め、9、10 時間かけての運転時間となる。
- ・ 鹿島・神栖向けの運行の頻度は 2、3 か月に 1 回程度である。

（２）輸送の問題点

- ・ 発側である荷主H社富山工場での手待ち時間はほとんどない。時間指定はないが、基本は午後 1 時からの積み込みとなっている。受付で場所の指示があり、よほどのことがない限り、順番待ちなどなく積み込むことができている。
- ・ 一部弁済品で、電子形状の貨物は、集荷が午後からになる。冷凍、冷蔵品で事前に荷揃えできないため、オーダーが突発的となる場合が多い。
- ・ その他に、工場の始業、朝の会議や、休憩時間帯の前後は手待ち時間が発生する場合もある。
- ・ 荷役については、取扱量の 9 割がフォークリフトによる荷役である。トラックへの積み込み時間は、フォーク荷役のため、10 分以内で終了する。ただし、一部手荷役を行っており、荷役時間は、10 トン車で 1 時間程度かかっている。荷姿は、段ボールケースで、ドライバーが荷役を行う。
- ・ 卸し先は、方面別に着時間の指定もあり、それに併せて運行している。休憩地点等も決まやすくなっている。
- ・ 卸し箇所は、1 運行に 1 カ所であり、数カ所の卸し先を回ることにより拘束時間が長時間となることはない。ただし、卸し先によっては構内の中で 2 カ所に卸す場合もある。
- ・ 卸し先での手待ち時間は、ほとんどないが、一部、神戸築港で、台数の出入りが多く、順番待ちが発生している。輸出の取扱いで、卸せる場所が 1 カ所となっており、全国のトラックが集まることもあり、順番待ちが発生している。前の車両で荷卸し時間が早い車両もあれば、遅い車両もあり、前の車両の荷卸しが遅くなる分、自社の車両の卸し終える時間が遅くなっている。

- ・ ただし、これについては、既に元請である元請H－a社へ課題としてあがっており、鉄道輸送を活用することで、着の通運側で待機してもらう等し、緩和を図っている。
- ・ 改善基準告示を守るため、高速道路を利用している。高速料金代については、運送事業者側で負担している。
- ・ 高速利用する区間は方面別で決めており、高速と一般道で時間的にそれほど変わらない方面については一般道を利用している。

8. 3 改善案の提示

パイロット事業は、発着荷主・元請運送事業者・実運送事業者の関係者が、一体となって「コンプライアンスの厳守＝ルール（改善基準告示）厳守」を前提とし、「ドライバーの拘束時間の短縮と労働条件の改善に向けた輸送システムの提供」を目指すものである。

当事業では、下記の4つを改善案として取り上げ、これらの中から実現性の高い案を検討し、トライアル、シミュレーションによる検証を行うこととした。

8. 3. 1 改善案

（１）改善案１ 充填場所の増加、化学品B充填設備の改善による順番待ちの解消

- ・ 荷主H社富山工場における充填場所では、同一時間帯に、同一の充填場で複数の車両が入った場合に順番待ちが発生している。充填場所を増やすことにより、車両の滞留をなくし、順番待ちの解消を図る。
- ・ 特に、実運送H－b社における化学品Bの充填場所については、荷主H社の工場内で2カ所あるものの、設備の問題から2カ所同時には充填ができないことで、実際は1カ所だけしか充填ができないようになっている。
- ・ また、2カ所のうち単車ローリー専用の充填場所よりもトレーラ専用の充填場所の方が優先されるため、トレーラ（他社）が充填している時間帯には、単車ローリーを使用する実運送H－b社の数台の車両が順番待ちとなっている。
- ・ このような問題を解消するためにも、同時充填できるようにパイプラインを分ける等した設備の改善を行うことで、充填が可能な場所を実質2カ所とし、順番待ちの解消、充填時間の短縮が望まれる。
- ・ 運送会社側では、積込場所が2レーンとなれば、1、2時間程度変わってくることが想定されている。

【確認事項】

- ・ 充填場所増加の可否（荷主H社）
- ・ 化学品B充填設備の改善の可否（荷主H社）
- ・ 充填場所が増えた場合の待機時間短縮の効果（シミュレーションの実施）

（２）改善案２ 荷役分離、ドライバー変更、朝積みへの切替え等、運行計画変更による拘束時間の短縮化

- ・ 荷主H社充填場所において、荷役分離、ドライバー変更、朝積みへの切替え等、運行計画を変更することにより、拘束時間の短縮化を図る。
- ・ 荷役分離では、ドライバーとは別に、専用の積込み作業員を配置することで、現状発生している待機時間、充填時間、分析結果待ち時間を解消し、拘束時間の短縮を図る。
- ・ ドライバーの変更では、例えば、実運送H－b社では現状の一運行が、荷主H社での積込み→納品先での卸し→荷主H社宵積みが1セットとなっているため、特に2日目の労働時間が長時間化している。納品先から帰ってきたドライバーに宵積みをさせずに、他のドライバーにスイ

ッチすることで、拘束時間の短縮を図る。

- ・ 朝積みへの切替えでは、現状、実運送H－b社では、翌日の到着時間に間に合わせるために、宵積みを行っており、その度に待機時間（順番待ち）、充填時間、分析結果待ちがかかり、拘束時間の長時間化の要因となっている。これについて、富山県内など、近隣が納品先の場合、現状行っている宵積みを当日の朝積みへ移行し、拘束時間の短縮を図る。
- ・ 宵積みを翌朝に回すことも考えられるが、翌日の到着時間に間に合わせるためには、翌日には県内など近隣の配送先で、1カ所卸し等の条件が必要で、方面別に区分した運行計画の組み直しが必要となる。

【確認事項】

- ・ タンクローリーにおける荷役分離の可否（荷主H社）。
- ・ スイッチするドライバー増員の可否（元請H－a社、実運送H－b社）。
- ・ 荷役分離、ドライバー変更した場合の運行上の問題の有無（元請H－a社、実運送H－b社）
- ・ 朝積み変更後の運行の問題の有無（実運送H－b社）
- ・ 改善後の拘束時間短縮（1日目、2日目）の効果

（３）改善案３ 分析に係わる運用の工夫

- ・ 現状では、化学品のタンクローリー輸送の特徴として、充填後に製品の分析を要するため、ドライバーにはその分析結果待ちの待機時間が発生している。
- ・ 分析に係わる運用を工夫し、手待ち時間と拘束時間の短縮を図る。分析作業員の増員等によるそもそもの分析にかかる時間の短縮を行うことや、ドライバーが充填後に分析結果待ちの車両から分析済みの車両へ乗り換える運用を行うこと等で分析にかかる手待ち時間を解消する。

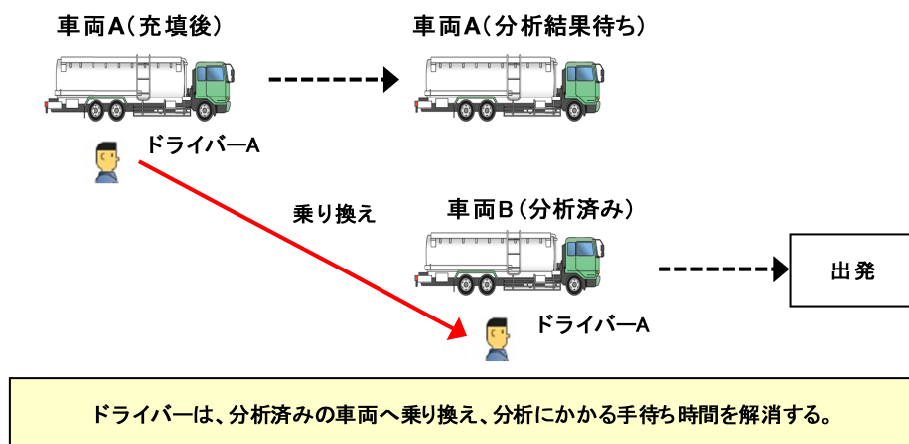


図 改善案 分析済みの車両に乗り換える運用

【確認事項】

- ・ 分析作業員増員、分析作業短縮の可否（荷主H社）
- ・ ドライバーが充填後に分析済みの車両に乗り換えることによる運行計画上の問題の有無（元請H－a社、実運送H－b社）
- ・ その他、分析結果待ちの短縮方法の有無（荷主H社）

8. 3. 2 改善案への意見

(1) 改善案 1 への意見と検討に向けた方向性

○充填ラインの稼働率の確認

- ・ 充填ラインの設備拡充を検討する前に、現状の設備の稼働状況を確認し、その必要性について検討する。稼働が高くなければ運行面での見直しが必要となる。

(2) 改善案 2 への意見と検討に向けた方向性

○条件変更の可能性などの検討

- ・ 様々な要因が影響するので対象範囲の検討を元請運送事業者と実運送事業者で行う。
- ・ 「荷役分離」については、これ以上の人数を掛けることになると、余剰人員を抱えることになる。小さい運送会社では余剰人員を抱える余裕はなく、一番のネックである。
- ・ 「ドライバー変更」については、車庫が隣接されていればいいが、実運送Hーb社は営業所が離れているため、行って帰って1時間以上かかる。車両を乗り換えた場合の点呼の問題も発生する。
- ・ 「納品時間の変更」については、製品と仕向地と制約条件、現状の問題点について整理する。

(3) 改善案 3 への意見と検討に向けた方向性

○分析検査の実態の精査

- ・ 分析検査の詳細な内容や必要な時間などについて把握できていないので、具体的な対策を検討する前に、まずは、分析検査の実態が見える化する。
- ・ 検査時間は多分短縮出来ないで、その前後となるサンプルが来てから結果を知らせるまでの間で何かやれる事があるか検討する。
- ・ 分析頻度については、Bグレードは車1台1台の検査が必要で、化学品B(濃度②)は5ロットに1回の分析となっている。製品別の分析頻度を再度整理する。

8. 4 改善に向けた検討

第二回検討会后、検討会メンバーが集まり、今後の改善に向けた検討を行った。

8. 4. 1 改善案の検討

(1) 改善案 1 充填場所の増加、化学品B充填設備の改善による順番待ちの解消について

【充填設備の増強に向けた検討の方向性】

- ・ 充填設備の拡張については、最終的には費用対効果の確認を行う必要があるが、まずは、充填ラインの稼働率の確認により、拡充の必要性について把握した。

【充填ライン稼働状況の確認】

- ・ 化学品B充填場について、11月6日(月)～11月11日(土)までの6日間の充填ラインの稼働記録から、車両の順番待ちの時間帯のデータを確認した。下図は、グラフが立つ時間帯が充填ラインの稼働している時間、すなわち充填場の占有されている時間帯であり、順番待ちによる車両の待機時間が発生している可能性があることを示している。(※夜間はコンテナの充填期間となっている)

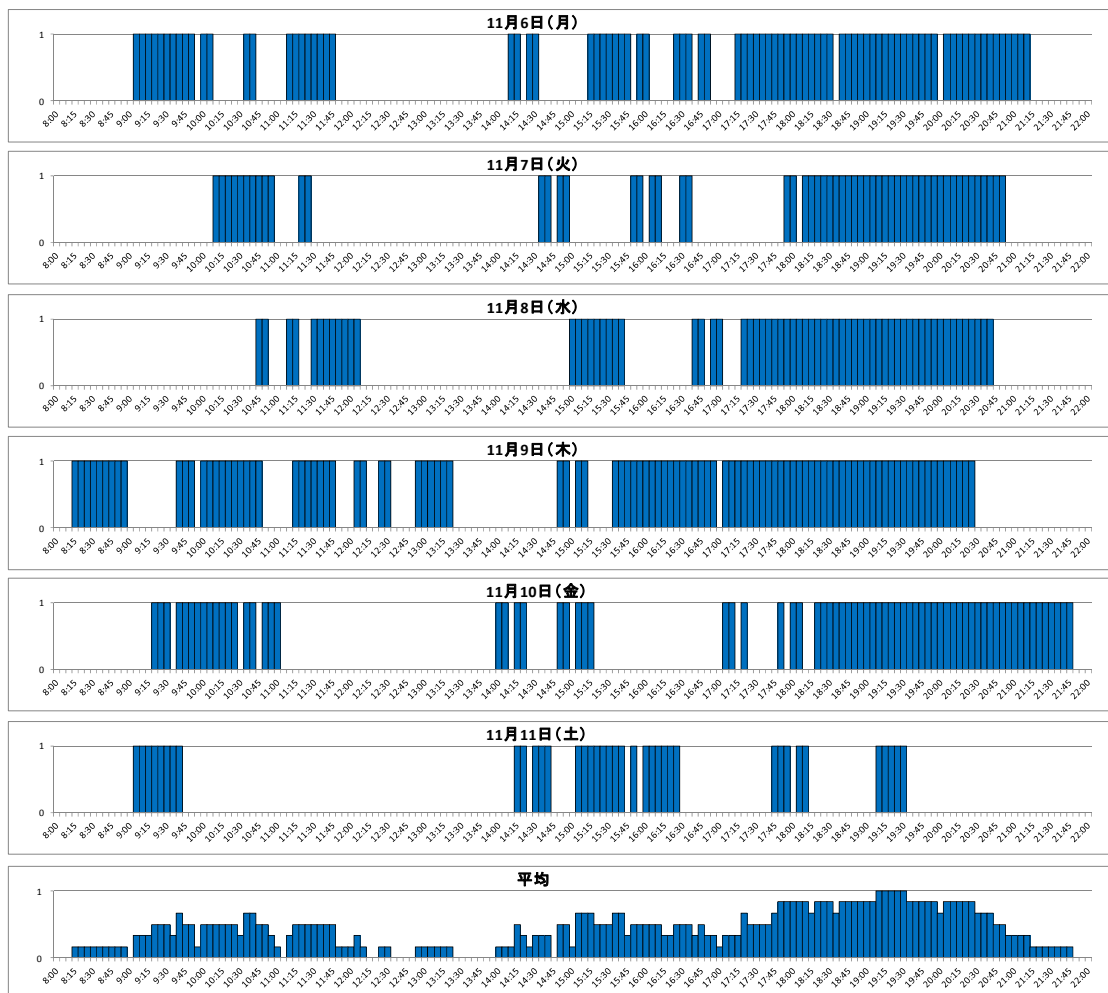


図 化学品B充填場状況 (11月6日～11月11日)

- 下表は、1 週間の平均を 30 分単位により充填場所占有率をみたもので、15：00～16：00 が 1 日のピークとなっている。

表 時間帯別充填場所占有率

日付	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00
11月6日	0.0%	0.0%	100.0%	83.3%	16.7%	33.3%	83.3%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	66.7%	0.0%	66.7%	83.3%	33.3%	50.0%	0.0%
11月7日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	83.3%	83.3%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	66.7%	0.0%	33.3%	50.0%	16.7%	0.0%
11月8日	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	33.3%	50.0%	100.0%	16.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	100.0%	33.3%	0.0%	66.7%	0.0%
11月9日	66.7%	83.3%	0.0%	66.7%	100.0%	50.0%	66.7%	50.0%	66.7%	33.3%	66.7%	0.0%	0.0%	33.3%	33.3%	100.0%	100.0%	83.3%	0.0%
11月10日	0.0%	0.0%	50.0%	83.3%	83.3%	83.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	16.7%	50.0%	33.3%	50.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
11月11日	0.0%	0.0%	100.0%	33.3%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	50.0%	33.3%	100.0%	66.7%	83.3%	0.0%	0.0%
平均	11.1%	13.9%	41.7%	44.4%	47.2%	47.2%	38.9%	33.3%	13.9%	5.6%	11.1%	2.8%	27.8%	30.6%	58.3%	52.8%	44.4%	36.1%	0.0%

- 化学品 B の充填場所における車両の充填時間の平準化の可能性について考えた場合、昼休みの前後 1 時間を除く午前 8～11 時の 3 時間と午後 14～17 時の 3 時間で比較すると、午前中は 30%程度、午後は 40%程度となっている。

表 午前・午後の充填設備占有率の割合（昼休み前後 1 時間を除く）

時間帯	8:00～11：00	14:00～17：00
稼働率	34.3%	41.7%

【充填ラインの設備拡充の検討結果】

- 充填ラインの稼働率はトラックの荷役時間帯の全体平均で 4 割（12 時台を除く 8～17 時の平均稼働率 31.9%）を下回っており、新たな設備拡充を行うレベルにはないと言える。
- 一方で、ピークの 15 時台は約 6 割の稼働率となっており、繁忙期は車両の集中により待機時間が生じる可能性は予測される。そこで、まずは、納品条件の変更などの運用により積込み時間の平準化＝充填ラインの稼働時間の平準化を図り、繁忙期でも積込み車両の待機が生じない仕組みづくりを考えることが先決ではないかと考える。
- なお、充填ラインの稼働状況を踏まえて、化学品 B の充填場所における車両の待機時間の平準化の可能性について考えた場合、まずは空いている午前中の利用拡大を図り、充填ラインの稼働の平準化を図ることで、午後から夕方にかけての集中を分散することが考えられる。

（2）改善案 2 荷役分離、ドライバー変更、朝積みへの切替え等、運行計画変更による拘束時間の短縮化について

【様々な条件変更による取り組みの方向性】

- 現在、様々な顧客の納品条件を踏まえて、実績と経験により輸送スケジュールが組まれているが、一つの条件を変えることで影響が広範囲に及ぶことが予測され、簡単に検討を行うことは非常に難しい状況である。
- そこで、条件等を変更することでその効果が期待されるような作業方法や納品条件を絞り込み、具体的な対策を検討することとした。今回のパイロット事業では、納品時間の変更として、

特に充填ラインの比較的占有率の低い午前中への積込み作業の変更による改善計画を検討することとした。

【納品時間の変更の検討】

- ・ 宵積みを行い、翌朝卸しの荷主などの納品先について、納品時刻を遅らせることができれば、運行計画の変更によってドライバーの拘束時間を短縮できる可能性がある。
- ・ そこで、化学品Bを対象に、納品時刻を遅らせることが可能な納品先について、現在の納品顧客から下記9件を候補としてリストアップし、対応の可否について荷主H社営業部門より確認することとした。

条件

- ①17/11/20 基点とし過去1年におけるデータ（実運送H－b社 宵積⇒翌朝卸し）
- ②積込 富山工場出発 9時以前
- ③荷卸 1.5時間程度
- ④実運送H－b社帰庫 16時以前

表 到着時間指定解除 候補先（9件）

品名	卸し先エリア	卸し先エリア	卸し先	現在の着指定
化学品B(濃度①)	近距離	富山県富山市	卸し先H－r社	10：00
			卸し先H－s社	9：00
			卸し先H－t社	9：30
		富山県高岡市	卸し先H－u社	8：30
		石川県河北郡	卸し先H－v社	8：30 14：00
			卸し先H－w社	7：30
化学品B(濃度②)	近距離	富山県滑川市	卸し先H－x社	8：30
	遠距離 (高速道路利用で可)	新潟県上越市	卸し先H－y社	8：00
			卸し先H－z社	8：00

【納品時間の変更の検討結果】

- ・ 営業部門の協力による顧客との折衝の結果、納品時間変更の検討について、2社の協力が得られ、この2社への納品時間を変更した具体的な取り組みの検討を行うこととした。

(3) 改善案3 分析に係わる運用の工夫

【分析待ち発生条件の共有化】

- ・ 分析を行わないときが事前に分かるなどすれば、運行計画を変更するなど分析待ち時間を短縮できる可能性がある。
- ・ このことから、分析が必要となる製品について、製品別に分析時間、分析頻度、出荷頻度を

整理し、発荷主、元請運送事業者、実運送事業者間における共有化を図った。

- ・ 分析頻度については、発荷主と運送事業者間の事前の連絡により、運行計画の見直しも考えられるが、発荷主側も分析の実施が直前には分からないこと、運送事業者側も前々日には配車が決める必要があることにより、難しいという意見であった。
- ・ また分析作業員の従業時間について確認した結果、始業直後は、検査の前準備を実施するため8:30頃からの受付になることや、化学品Bのみでなく他の製品の検査も行っているため、化学品Bのみを優先的に検査することは困難となっている状況が確認できた。

■分析作業の時間（分析作業員の従業時間）：8:00～16:40

表 製品別分析時間・分析頻度・出荷頻度

○化学品B（Aグレード）

製品名	分析時間※1	分析頻度	出荷頻度
化学品B(濃度①)	1～2 時間	1 回/5 ロット、1 回/月	5 回程度/週
化学品B(濃度②)	1～2 時間	1 回/5 ロット、1 回/月	ほぼ毎日
化学品B(濃度②) (R 社向け)	4～5 時間	ロット毎	2～3 回/月
化学品B(濃度③)	1～4 時間※2	ロット毎（外観のみ）、1 回/2 ロット、1 回/月	3～5 回/週
化学品B(濃度④)	1～4 時間※2	ロット毎（外観のみ）、1 回/5 ロット、1 回/月	4～5 回/月
化学品B(濃度⑤)	1～2 時間	ロット毎（外観のみ）、1 回/5 ロット、1 回/月	2～3 回/週
化学品B(濃度⑥)	2 時間	ロット毎、1 回/2 ロット、1 回/月	1～2 回/月
化学品B(濃度⑦精製)	1～2 時間	ロット毎（外観のみ）、1 回/2 ロット、1 回/月	3～4 回/月
化学品B(濃度②精製)	1～2 時間	ロット毎（外観のみ）、1 回/5 ロット、1 回/10 ロット、 1 回/月	1 回/月
化学品B(濃度③精製)	1～2 時間	ロット毎（外観のみ）、1 回/2 ロット、1 回/月	0～3 回/月
化学品E	1～2 時間	1 回/2 ロット	1 回/数ヶ月

※1:いずれも月に 1 回は全項目分析を実施。分析時間は 4～5 時間。

※2:純度分析はローリー充填後にサンプリングされた検体で行うため、ローリー到着が遅れた場合は分析完了が遅くなる。

○化学品A（Bグレード）

製品名	分析時間	分析頻度	出荷頻度
濃度⑧	1～3 時間	ロット毎	5 回程度/月
濃度⑨	1～3 時間	ロット毎	毎日
濃度⑤	1～3 時間	ロット毎	毎日

○化学品B（Bグレード）

製品名	分析時間	分析頻度	出荷頻度
濃度⑦	1～2 時間	ロット毎	2～6 回/週
濃度③	1～2 時間	ロット毎	4～5 回/週

○化学品D（Bグレード）

製品名	分析時間※1	分析頻度	出荷頻度
化学品D (B グレード)	1～5 時間	ロット毎	6 回/週

※1: 2 課からのインラインパーティクルの FAX 待ちのために R/3 の使用決定が遅くなる場合がある。

【分析作業時間の改善の検討結果】

- ・ 分析作業時間の改善について、発荷主側から検討項目の提案があり、下記について、具体的な検討を行うこととした。
- ・ 製造部門から品質保証部門への化学品B(Aグレード)のサンプル提出を早めてもらえば、今より30分程検査開始を早くすることができる可能性はある。(ただし、検査の前準備を行っているため、いつも短縮できるとは限らない。)
- ・ 製造部門から品質保証部門へのFAX送信のルールを明確にすれば、FAX待ちによる時間のロスをなくすることができる可能性がある。

8. 4. 2 改善に向けた検討まとめ

- ・ 充填ラインの稼働率はトラックの荷役時間帯の全体平均で4割を下回っており、新たな設備拡充を行うレベルにはない。一方で、ピークの15時台は約6割の稼働率となっており、繁忙期は車両の集中により待機時間が生じる可能性は予測される。
- ・ そこで、納品条件の変更などの運用により積込み時間の平準化＝充填ラインの稼働時間の平準化を図り、繁忙期でも積込み車両の待機が生じない仕組みづくりを考える。
- ・ 化学品Bの充填場所における車両の待機時間の平準化の可能性について考えた場合、まずは空いている午前中の利用拡大を図り、充填ラインの稼働の平準化を図ることで、午後から夕方にかけての集中を分散する。
- ・ また、これは、改善案2の朝積みへの切替え案とも合致する。その際、午前中における到着時間指定の解除を行うため、営業部門の協力による顧客との折衝の結果、候補先9社のうち2社の協力が得られ、この2社への納品時間を変更した具体的な取り組みの検討を行うこととした。
- ・ 改善案2の「ドライバーが充填後に分析結果待ちの車両から分析済みの車両へ乗り換える運用」の案については、乗務前点呼の課題があり、制度面ではすぐにできないため、今回は取組対象外とした。(ただし、IT点呼を活用すれば不可能ではない。)
- ・ また、改善案3の「分析業務の効率化」の可能性については、大きな時間削減の効果は見込めないが、継続して検討を行うこととした。

8. 5 改善案への取組状況と今後の課題

8. 5. 1 改善案について

(1) ローリー出荷に関する時間指定解除

①時間指定解除の状況

■卸し先H-u社 中田工場 (化学品B(濃度①)) 現状：8:30 指定

⇒指定解除：基本的に8:30を希望。ただし、対応が難しい場合は、13:00指定でも問題なし

■卸し先H-t社 製造2課 (化学品B(濃度①)) 現状：8:30 指定

⇒指定解除：午前指定

②朝積み込み、当日納入について

【分析完了時刻】

- ・ 品質保証室は、9:30頃にサンプルを受領
- ・ 1回/5ロットの分析は、10時過ぎ頃に分析完了
- ・ 月1回の全項目分析の場合、12:30～13:30頃分析完了(3～4時間かかる)

【指定時刻までに納入するための工場出発時刻】

- ・ 卸し先H-u社：13時までに納入する場合、12:00までに工場出発
- ・ 卸し先H-t社：午前中に納入する場合、10:20までに工場出発

【分析完了からローリーが工場を出発するまでの流れ】

- ・ 分析完了後に製造課の操業員が工場システムを自ら見に行き、分析完了を確認する
(⇒分析完了から分析表発行までの間、時間的ロスが発生する可能性が内在)
- ・ 分析完了を確認した後、操業員が分析表を出力
- ・ トラック運転手は、充填完了後、分析表をCCRに取りに行く

【考察】

- ・ 卸し先H-u社：月1回の全項目分析が必要な場合は、時間的に無理。実態として、卸し先H-u社のオーダーは月初が多く、全項目分析が必要となる頻度が高い。1回/5ロットの分析で、分析結果に問題が無い場合は、13時納入に間に合うものと思われる。
- ・ 卸し先H-t社：分析終了時刻と、工場出発時刻に余裕がなく、指定時刻に納入するのは困難と思われる。

③指定時刻へ遅延するリスク

- ・ 分析不合格(分析の結果、規格外だった場合は再分析が必要となり、納期が遅れる可能性もある。)

(2) 化学品Bサンプルの品証への持込み時間早期化

①現状

- ・ 化学品Bサンプルは、化学品B控え小屋に3つ（元請H－a社、元請H－a社子会社、製造3課採取）のサンプルが揃った後、製造課にてラベルを貼付け、元請H－a社が品質保証室に届けている（9:30頃）。元請H－a社が採取するタンクコンテナのサンプルは、8時前に化学品B控え小屋に持込んでいる。

②改善案

- ・ 元請H－a社が採取したタンクコンテナのサンプルについて、先にラベルを貼付け、前倒しで品質保証室に持込む（9時頃）。これにより、このサンプルに関する分析開始時間及び終了時間を早め（約30分）、運転手の拘束時間の短縮に繋げる。
- ・ 残りの2件のサンプルは、元請H－a社が別途持込むこととする。

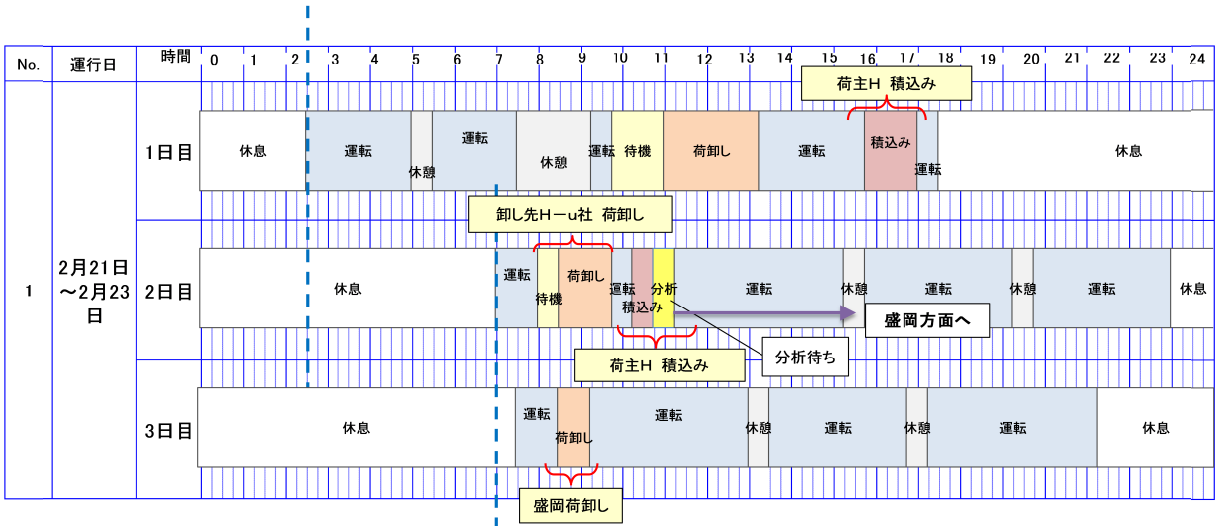
8. 5. 2 改善案の実施に向けた検討状況と今後の課題

先に示した改善案については、まだ実施には至っていないが、発・着荷主、元請事業者、実運送事業者それぞれの立場で、更なる改善方策について模索し継続することが確認された。継続検討の課題と今後必要となる取り組みを以下のとおり例示しておく。引き続き関係者間における積極的な検討が望まれる。

(1) 朝積み移行後の運行計画の見直しと充填時間帯の分散化の検討について

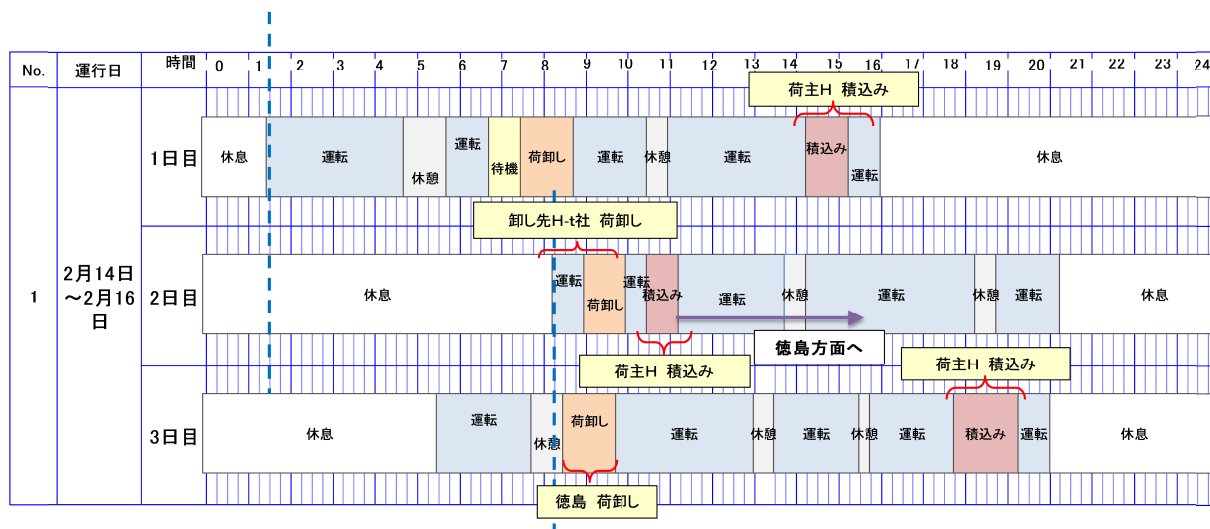
①具体的な検討内容

- ・ 前述の納入先2社について、納品時間変更による朝積みに移行した運行の検討を行った。近距離の顧客について、納品時間指定を解除して午後納品とし、積み込み時間を朝にシフトすることで、充填ラインの稼働の平準化を図り、午後から夕方にかけての充填ラインの集中を分散し、手待ち時間を解消する目的である。
- ・ 現状、実運送H－b社では、近距離向けの単発納入という運行はほとんど無く、納入後、荷主H社で再び積み込み、翌日納入に向け、当日中に長距離便出発といった運行が主となっている。下の図をみると、今回の2件の納入先についても同様に、通常は長距離便と併せた運行となっている。
- ・ 今回の2件の納入先で到着時間指定が解除となった場合においても、現状のように長距離便と併せた運行とすると、納入後の長距離運行に伴う運転時間が発生する。このため、近距離の納入先には、午前中には納入しておかなければ、休憩期間8時間の確保や拘束時間16時間を遵守することが難しくなっている。
- ・ そのため、朝積みの効果を得るためには、単発納入で、翌日に長距離向けの納入が無い場合が条件となっている。



運行日	車番	運行		積	降	始業	終業	運転	待機	分析	積込み	荷卸し	休憩	休息	拘束時間
2月21日～2月23日	1134	3日間運行	1日目	1	0	2:30	17:30	8:00	1:15	0:00	1:15	2:15	2:15	9:00	15:00
			2日目	1	1	7:00	23:00	12:15	0:30	0:30	0:30	1:15	1:00	8:00	16:00
			2日目	0	0	7:30	21:15	12:00	0:00	0:00	0:00	0:45	1:00	—	13:45

図 到着時間指定解除候補先 卸し先H－u社（高岡市）向け＋長距離（盛岡方面）の運行



運行日	車番	運行	積	降	始業	終業	運転	待機	分析	積み込み	荷卸し	休憩	休息	拘束時間
2月14日～2月16日	1134	3日間運行	1日目	1	0	1:30	16:00	10:00	0:45	0:00	1:00	1:15	1:30	14:30
			2日目	1	1	8:15	20:15	11:30	0:00	0:00	0:45	1:00	1:30	12:00
			3日目	0	0	5:30	20:00	10:15	0:00	0:00	1:30	1:15	1:30	14:30

図 到着時間指定解除候補先 卸し先H-t社（富山市）向け＋長距離（徳島方面）の運行

②検討結果

- ・ ①項に示した通り、朝積みをした場合、当日中に長距離便に出発し、翌朝に納入することが時間的に不可能となる為、単発納入、翌日長距離無しの場合のみ有効となっている。
- ・ 従って、今回協力を得られた2社だけの変更では、他の運行との組み合わせが難しく、具体的な運行スケジュールの調整が難しい結果となった。
- ・ 当パイロット事業の期間中では、上記について、トライアル輸送等による具体的な運行の実施・実証はできなかったが、時間指定の解除に対して協力を得られる顧客の拡大などにより、実現に向けた可能性が高まることも期待できることから、今後の継続した取り組みが望まれる。

（2）今後の取り組み実現に向けた課題

- ・ 今後は、先の到着時間指定解除の候補先となった他7件の顧客についても交渉を行い、単発納入、翌日長距離なしとした場合について、全体の運行サイクルの見直しが必要である。
- ・ 引き続き、積込時間帯の平準化、納品時間変更、運行サイクルの見直し、分析待ちの解消等を図り、前述の検討結果による改善について次年度以降に検討し進めることで、今後の改善案の実現とトラック運転者の労働条件の改善が進むことが期待される。

以上

今年度の取組について

コンサルティング事業の実施

○平成28～29年度に実施のパイロット事業に引き続き、平成30年度はコンサルティング事業を実施

○パイロット事業では、全国47都道府県で実施したが、コンサルティング事業では、地域を限定して実施
(各ブロックごとに原則として2地域)

【コンサルティング事業での実施が想定される取組(例)】

- ・パイロット事業の中で新たに把握した課題の改善に関する取組
- ・パイロット事業でこれまでに取り組んだ課題の深掘りに関する取組等

○引き続き、発荷主、着荷主、運送事業者による集団にコンサルタントを入れ、取組の効果を検証

○取組の成果については、ガイドラインの改訂により、周知、普及促進を図る予定

○トラック事業における働き方改革の推進に向けた取組み

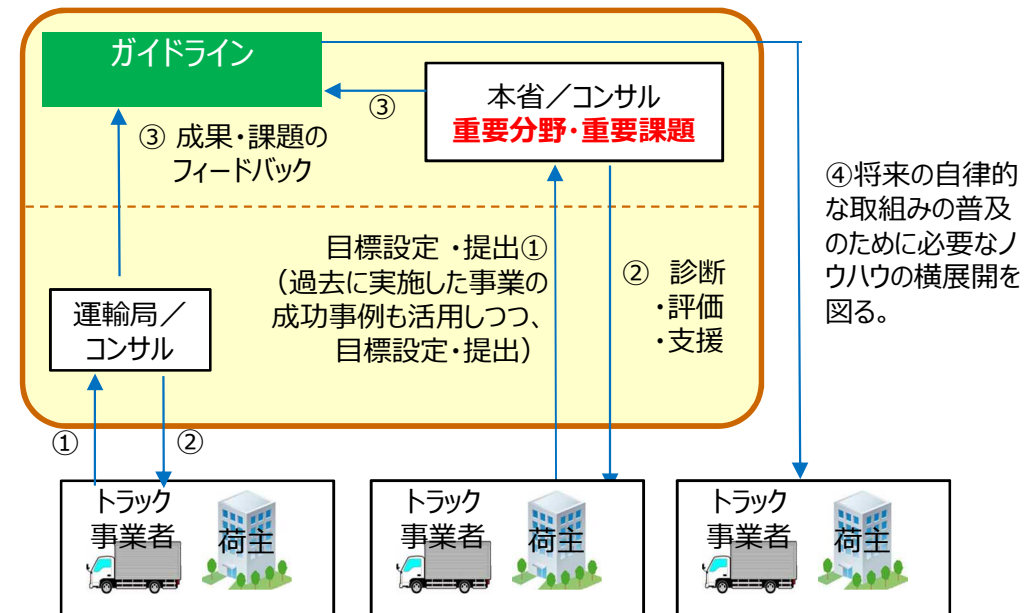
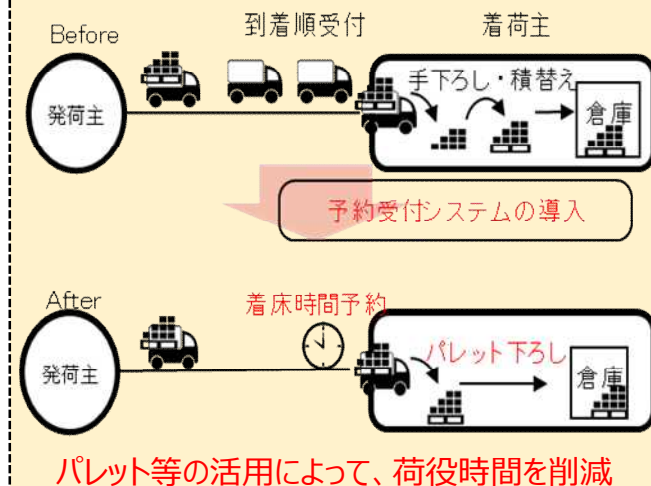
平成30年度予算(案)額:101百万円

- トラック事業の生産性向上を図るべく、トラック事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上の推進に向けた取組みを行い、必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。

取組内容

- 事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上を推進するため、物流コンサルタント等の有識者によるコンサルティングを活用し、実証実験を実施。
- 実験の成果を活かして、荷主連携による働き方改革・生産性向上に取り組む機運を高めるとともに、将来の自律的な取組みの普及のために必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。

○過去に実施した事業における成功事例



効果

トラック運送事業者の働き方改革及び生産性向上の推進

資料 3

基政発 0109 第 1 号
基監発 0109 第 1 号
国自貨第 126 号
平成 30 年 1 月 9 日

都道府県労働局労働基準部監督課長 殿
各運輸局自動車交通部長等 殿

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

平成 30 年度の「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」におけるコンサルティング事業の実施について

中央及び地方に設置している「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」（中央に設置している協議会を「中央協議会」、各都道府県に設置している協議会を「地方協議会」という。以下同じ。）においては、平成 28 年度から平成 29 年度の 2 か年にわたりパイロット事業を実施し、荷待ち時間の削減や荷役作業の削減等、一定の成果が得られたところである。平成 30 年度には、パイロット事業で得た成果を活用して長時間労働改善ガイドラインを策定し、その普及を通じて、トラック輸送における長時間労働改善策の定着を図ることとしている。

パイロット事業で好事例が収集されていることに関しては中央協議会でも評価されているが、一方で、荷主の理解を得るためには、改善の費用対効果の「見える化」が必要であるといった意見も出ているところである。また、地方協議会によっては、同一年度において複数のパイロット事業を実施するなどの積極的な取組も行われたところもあり、さらに、中央協議会事務局に対し、パイロット事業で明らかになった課題に関して追加調査を行いたい旨の要望が寄せられたケースもあった。

パイロット事業に関しては、当初の予定どおり平成 29 年度をもって終了するが、上記の状況に鑑み、平成 30 年度予算が成立した場合においては、パイロット事業で得た成果と課題を踏まえて、より詳細な改善提案を行う「コンサルティング事業」を実施することとする。コンサルティング事業の実施方法等については、下記のとおりとするので、了知のうえ、必要な検討・対応を進めること。

記

1 コンサルティング事業の実施規模及び事業内容について

- (1) コンサルティング事業は、厚生労働省及び国土交通省の予算により実施する予定である。実施規模については、パイロット事業で十分な改善事例が蓄積されていることから、全都道府県を対象とはせず、地方運輸局ブロックごとに原則2集団の合計17集団を対象として選定する（別添1参照）。

厚生労働省・国土交通省の予算の内訳は、以下を予定している。

- ・厚生労働省予算によるもの 8集団
（労働基準局労働条件政策課で一括して調達）
- ・国土交通省予算によるもの 9集団
（予算割当後、各運輸局で調達）

- (2) コンサルティング事業は、発・着荷主、元請運送事業者及び下請運送事業者で構成する集団を対象として選定し、パイロット事業の成果を活用した外部委託によるコンサルティングを実施するものである。また、コンサルティングに当たっては、対象集団を構成する事業者及び受託業者で検討会を開催し、問題点の把握及び改善方法の検討・提案等を行うものとし、受託業者が改善策を提示する際には、当該改善策の費用対効果の見込みについても提示することで、荷主と運送事業者との費用負担面の協働も促すものとする。

対象集団の選定や、コンサルティング事業と地方協議会との関係については、下記2及び3によること。

2 コンサルティング事業の対象集団の選定について

- (1) コンサルティング事業の実施を希望する地方協議会の取りまとめについて
各地方協議会事務局（運輸支局及び都道府県労働局をいう。以下同じ。）は、これまでの各種取組（実態調査、パイロット事業及び地方協議会での議論等）の結果を踏まえ、各都道府県において新たに明らかとなった課題、これまで把握していたものの、具体的取組に着手できていない課題又は引き続き深掘りが必要な課題等について精査すること。その上で、平成30年度のコンサルティング事業を活用するか否かについて、地方協議会としての方針を決定すること。

各運輸局は、管轄するブロック内の地方協議会の方針をとりまとめ、各都道府県の課題を見極めつつ、コンサルティング事業を実施する地方協議会を2つ決定すること。決定に当たっては、たとえば、下記①～③の要件を考慮することが考えられる。

- ① 平成29年度までの取組結果から、新たに把握された課題や、これまで把握していたものの、具体的な取組に着手できなかった課題の改善に取り組むもの
- ② 平成29年度までに把握し、これまでに改善に取り組んだ課題のうち、継

続性を持たせるなど、改善の定着等を図る観点から、深掘りに取り組むもの
③ その他、地方協議会の個別の事情に応じ、コンサルティング事業を実施することが適切であると考えられるもの

なお、1つの地方協議会において、2つの集団をコンサルティング事業の対象とすることも可能とし、その場合には、コンサルティング事業を実施する地方協議会はブロックで1つとして差し支えない。

また、管轄するブロック内の各地方協議会の方針を取りまとめた結果、ブロックで3集団以上の対象を選定することを妨げるものではないが、その場合は運輸局から国土交通省自動車局貨物課に相談すること。

(2) コンサルティング事業の対象集団の選定

上記(1)の取りまとめの結果、コンサルティング事業を実施することとなった地方協議会事務局は、以下のとおりコンサルティング事業の実施対象とする集団を選定すること。

ア 対象集団の構成

コンサルティング事業の対象集団は、原則として発着荷主及び運送事業者（請負構造による場合は、元請・下請（実運送事業者）を含む）で構成するものとする。特に、着荷主については、可能な限り対象集団に参画させるものとする。

イ 対象集団の候補選定

上記(1)で精査した課題について、たとえば、対象となる輸送品目や、荷主と運送事業者との認識の共有が進んでいない業界等を絞り込んだ上で、地方協議会事務局において、対象集団の候補を適切に選定すること。

選定に当たっては、都道府県労働局、運輸支局及び都道府県トラック協会等で、課題を抱え改善を希望する荷主・運送事業者の情報を持ち寄った上で検討する等、効率的な選定に努めること。

ウ コンサルティング事業への参画依頼

上記イにより選定した対象集団の候補に対しては、平成30年度予算の成立後、地方協議会事務局内で十分に連携の上、速やかにコンサルティング事業への参画依頼を行うこと。特に、荷主にコンサルティング事業への参画を依頼する際には、必要に応じ受託業者のコンサルタントを同席させた上で、改善を進めることによる荷主側のメリット等について説明させ、参画を促すこと。

また、参画依頼を行うに当たっては、コンサルティング事業の取組内容については、地方協議会で共有し、公表する予定であることについて、参画する各事業者の了解を必ず得ること。なお、公表に当たっては、事業者名については匿名でも差し支えない。

3 コンサルティング事業と地方協議会の関係について

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

また、コンサルティングを実施する受託業者と地方協議会事務局の連絡窓口は、厚生労働省予算が割り当てられた都道府県にあっては都道府県労働局、国土交通省予算が割り当てられた都道府県にあっては運輸支局とする。

受託業者との契約は平成 30 年度の単年度を予定していることから、地方協議会においては、平成 30 年度末までに改善の効果を測定できるよう事業の進捗状況にも留意すること。

4 本省への報告について

(1) コンサルティング事業を実施する地方協議会及び予算割当の希望について

地方運輸局は、上記 2(1)でとりまとめたコンサルティングを実施する地方協議会及び予算割当の希望について、平成 30 年 1 月 26 日（金）までに国土交通省自動車局貨物課へ報告すること。

(2) コンサルティング事業の対象集団の選定状況について

コンサルティング事業を実施することとなった地方協議会においては、上記 2(2)による対象集団の選定後、別添 2 により、都道府県労働局及び運輸局から速やかに厚生労働省労働基準局労働条件政策課及び国土交通省自動車局貨物課へそれぞれ報告すること。なお、対象集団が決まっていない場合でも、平成 30 年 4 月末日までに状況を報告すること。

また、報告後、必要に応じて進捗状況の報告を求めることがあるので、了知されたい。

(別添1)

運輸局と都道府県の対応関係

運輸局	該当都道府県	コンサルティング事業実施件数
北海道	北海道	1
東北	青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島	2
関東	茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨	2
北陸信越	新潟、長野、富山、石川	2
中部	愛知、静岡、岐阜、三重、福井	2
近畿	大阪、滋賀、京都、奈良、兵庫、和歌山	2
中国	広島、岡山、鳥取、島根、山口	2
四国	香川、愛媛、高知、徳島	2
九州	福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島	2
計		17

※沖縄は内閣府沖縄総合事務局

※各運輸局原則として2集団。北海道については、従来どおり1集団とする

※コンサルティング事業実施件数については、今後変動がありうる

コンサルティング事業対象集団報告様式

別添2

(○○地方協議会)

区 分	名 称	所在地	主な荷の種類 (実運送業者以外については業種を記載すること)	電話番号	担当者職氏名
発荷主					
運送事業者					
着荷主					
選定理由等					

※1 「名称」、「所在地」、「主な荷の種類」欄について決まり次第速やかに報告すること。それ以外の項目については追って報告することで差し支えない。

※2 「運送事業者」については、下記記入例を参考に元請、下請(1次、2次等)ごとに記載すること。

※3 「主な荷の種類」については、具体的名称でなくとも積み荷としての特性がわかる様に記載すること。

(記入例)

区 分	名 称	所在地	主な荷の種類 (実運送業者以外については業種を記載すること)	電話番号	担当者職氏名
発荷主	(株)○○	○○	精密機械部品製造業	××-××-××	総務部長○○
元請運送業者	(有)△△ Aセンター	△△	倉庫業(ただし一部自社配送あり)	××-××-△△	業務課長△△
下請運送業者	B貨物	□□	精密部品	××-××-□□	次長□□
着荷主	▽▽ (株) C工場	▽▽	○○製品製造業	××-××-▽▽	工場長▽▽
選定理由等	(例1)実態調査結果を踏まえ、地方協議会で検討した結果、本県の主要産業である○○の輸送に係る集団を対象とすることが適当であると決定したため。 (例2)○○方面への輸送において際だって拘束時間が長い実態が見られるため、当該輸送形態を持つ集団を対象とした。				

基 政 発 0706 第 1 号
基 監 発 0706 第 1 号
国 自 貨 第 43 号
平 成 29 年 7 月 6 日

都道府県労働局労働基準部監督課長 殿
各 運 輸 局 自 動 車 交 通 部 長 等 殿

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

長時間労働改善ガイドラインの策定に向けた「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」の今後の運営について

中央に設置している「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」
（以下「中央協議会」という。）では、平成 27 年 5 月 11 日付け基発 0511 第 3
号・国自貨第 13 号「『トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会』
の設置について」（以下「設置通達」という。）の別添ロードマップのとおり、
平成 29 年度より長時間労働改善ガイドライン（以下「ガイドライン」という。）
の策定・普及に取り組むこととなっている。

当該ガイドラインは、地方協議会（設置通達の前文における「地方協議会」
をいう。以下同じ。）の取組結果等を踏まえて策定されるものであることから、
今後は下記に留意の上、地方協議会の適切な運営に努められたい。

記

1 「働き方改革実行計画」を踏まえた中央協議会におけるガイドラインの策定について

平成 29 年 3 月 28 日に開催された働き方改革実現会議において、「働き方改革実行計画」（以下「実行計画」という。）が決定され、労働基準法の改正により時間外労働の上限規制が導入されることとなったが、自動車運転の業務については、「改正法の一般則の施行期日の 5 年後に、年 960 時間（＝月平均 80 時間）以内の規制を適用することとし、かつ、将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設けることとする。」とされ、「5 年後の施行に向けて、荷主を含

めた関係者で構成する協議会で労働時間の短縮策を検討するなど、長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進する。」とされたところである。また、トラック運送事業に対しては、「事業者、荷主、関係団体等が参画して実施中の実証事業を踏まえてガイドラインを策定する」等の取組を推進することとされたところである（別添1参照）。

さらに、平成29年6月5日に労働政策審議会で取りまとめられた「時間外労働の上限規制等について（建議）」においても、こうした取組を推進することが適当とされ、同年6月29日には、実行計画に盛り込まれた自動車運送事業に係る「関係省庁横断的な検討の場」として、内閣官房副長官を議長とする「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」が開催され、長時間労働を是正するための環境を整備することを目的とした関連制度の見直しや支援措置に関する行動計画の策定等に向けた検討が開始されたところである（別添2参照）。

中央協議会においては、設置通達の別添ロードマップのとおり、平成29年度よりガイドラインの策定に着手することとなるが、当該ガイドラインは、実行計画を着実に推進するため不可欠なものでもあり、トラック運送事業の実態を反映した実効性のあるものとする必要がある。

2 地方協議会における議論の活性化等について

地方協議会の運営状況を見ると、①荷主企業に対するヒアリングを行っているもの、②トラック運送業における課題は、荷主企業等が属する業界によって異なることから、業界団体等にヒアリングを実施し、関係業界の実情や好事例の把握等に努めているもの、③当該都道府県のトラック運送業が抱える問題点を詳しく把握するため、平成27年度に実施した実態調査について独自に詳細な分析を行っているもの、④準中型自動車免許の創設や職場意識改善助成金等の制度・トピックスについて紹介を行っているものなど、独自の工夫により議論の活性化を図っているものが見られる。

については、別添3のとおり地方協議会における取組の好事例を情報提供するので、今後の地方協議会の運営に当たり参考とすること。

また、トラック運転者の長時間労働抑制のためには、荷主となり得る各地域の事業者や消費者の理解が重要であることから、機会を捉えて中央協議会や地方協議会の取り組みを周知するとともに、必要に応じて職場意識改善助成金等の積極的な活用を促すこと。

3 地方協議会事務局における連携について

平成27年5月11日付け基政発0511第3号・基監発0511第1号・国自貨

第14号「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会の地方協議会運営について」（以下「課長内かん」という。）の記の2のとおり、地方協議会は都道府県労働局、運輸支局及び地方トラック協議会の共同事務局で運営しているものであるが、事務局内の認識の共有や情報共有が十分でないケースが散見されるところである。

地方協議会において実りある議論を行うためには、事務局内の適切な連携が必要不可欠であることから、定期的な打合せやメール報告等による情報共有の場を設け、パイロット事業の進捗状況や厚生労働本省または国土交通本省からの情報、その他地方協議会にとって有用な情報について、事務局内で情報格差のないよう密に連携を図ること。その上で、地方協議会の運営に当たっては、事務局内で共通の目的意識を持つとともに、各機関において柔軟かつ主体的に各々の役割を果たすよう努めること。

特に、今年度のパイロット事業を地方協議会で取り上げる際は、平成28年1月13日付け基政発0113第1号・基監発0113第1号・国自貨第121号「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会におけるパイロット事業の実施について」の記の2（2）イの実施方法の種別にかかわらず、下記にも留意すること。

(1) パイロット事業の位置付けの明確化

パイロット事業は、トラック輸送状況の実態調査結果や地方協議会の議論等において把握したトラック運転者の長時間労働等の問題点・課題を改善するために、発荷主、着荷主及び運送事業者を構成員とする集団が実施する実証実験として位置付けられるものであり、ガイドラインの策定に資する取組や対応策を収集することを目的としている。地方協議会においては、パイロット事業の位置付け及び目的を委員も含めて共有した上で、パイロット事業に参画する各事業者において積極的な取組が行われるよう、的確な助言等に努めること。

(2) パイロット事業の参画者に対する十分な説明

パイロット事業の参画者である発荷主、着荷主及び運送事業者に対しては、事業の実施に当たり、①事業者名の公表の可否、②パイロット事業の実施結果は報告書に取りまとめの上、公表することが前提であること、③パイロット事業の実施状況は地方協議会や中央協議会に報告されることについて十分な説明を行い、各事業者の理解を得ておくこと。

(3) パイロット事業の受託業者との連絡窓口の一本化

最近の地方協議会の運営状況をみると、パイロット事業の受託業者との連絡窓口が一本化されておらず、地方協議会の事務局を構成する各機関からそれぞれ受託業者に対して問い合わせや要請が行われ、情報が輻輳して

いるケースが散見される。このため、パイロット事業の受託業者との連絡窓口は、受託業者と契約している機関に一本化すること。なお、課長内かんでは、パイロット事業の運営は運輸支局の担当としていることから、運輸支局においては、受託業者との連絡窓口となった機関に対して、パイロット事業の適切な運営のため必要な指示を行うこと。一方、指示を受けた機関は速やかに対処し、事務局内で情報を共有することにより密に連携を図ること。

4 地方協議会の積極的な公開について

地方協議会は、公開を原則としつつ、事業者の具体的な実態の聴取を行う場合など、必要と認める場合には非公開とすることができるものであるが、トラック輸送における取引環境や労働時間の改善に対する社会的な関心を高めるためには、地方協議会の活動を積極的に広報することが重要である。この観点から、地方協議会を非公開とする際は、必要最小限の範囲とし、公開する時間帯を前半に集約するなど工夫を凝らすこと。

働き方改革実行計画（抄）

平成 29 年 3 月 28 日
働き方改革実現会議決定

4. 罰則付き時間外労働の上限規制の導入など長時間労働の是正

（時間外労働の上限規制）

週 40 時間を超えて労働可能となる時間外労働の限度を、原則として、月 45 時間、かつ、年 360 時間とし、違反には以下の特例の場合を除いて罰則を課す。特例として、臨時的な特別の事情がある場合として、労使が合意して労使協定を結ぶ場合においても、上回ることができない時間外労働時間を年 720 時間（＝月平均 60 時間）とする。かつ、年 720 時間以内において、一時的に事務量が増加する場合について、最低限、上回ることをできない上限を設ける。

この上限について、①2 か月、3 か月、4 か月、5 か月、6 か月の平均で、いずれにおいても、休日労働を含んで、80 時間以内を満たさなければならないとする。②単月では、休日労働を含んで 100 時間未満を満たさなければならないとする。③加えて、時間外労働の限度の原則は、月 45 時間、かつ、年 360 時間であることに鑑み、これを上回る特例の適用は、年半分を上回らないよう、年 6 回を上限とする。

（現行の適用除外等の取扱）

自動車の運転業務については、現行制度では限度基準告示の適用除外とされている。その特殊性を踏まえ、拘束時間の上限を定めた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」で自動車運送事業者への監督を行っているが、限度基準告示の適用対象となっている他業種と比べて長時間労働が認められている。これに対し、今回は、罰則付きの時間外労働規制の適用除外とせず、改正法の一般則の施行期日の 5 年後に、年 960 時間（＝月平均 80 時間）以内の規制を適用することとし、かつ、将来的には一般則の適用を目指す旨の規定を設けることとする。5 年後の施行に向けて、荷主を含めた関係者で構成する協議会で労働時間の短縮策を検討するなど、長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進する。

（取引条件改善など業種ごとの取組の推進）

自動車運送事業については、関係省庁横断的な検討の場を設け、IT の活用等

による生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の長時間労働を是正するための環境を整備するための関連制度の見直しや支援措置を行うこととし、行動計画を策定・実施する。特にトラック運送事業においては、事業者、荷主、関係団体等が参画して実施中の実証事業を踏まえてガイドラインを策定するとともに、関係省庁と連携して、①下請取引の改善等取引条件を適正化する措置、②複数のドライバーが輸送行程を分担することで短時間勤務を可能にする等生産性向上に向けた措置や③荷待ち時間の削減等に対する荷主の協力を確保するために必要な措置、支援策を実施する。

自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議の開催について

平成 29 年 6 月 29 日
関係省庁申合せ

1. 自動車運送事業について、省庁横断的な検討を行い、長時間労働を是正するための環境を整備することを目的とした関連制度の見直しや支援措置に関する行動計画の策定及び実施を総合的かつ計画的に推進するため、自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議（以下「連絡会議」という。）を開催する。

2. 連絡会議の構成は、次のとおりとする。ただし、議長は、必要があると認めるときは、構成員を追加し、または関係者に出席を求めることができる。

議 長	内閣官房副長官（参）
議長代理	国土交通副大臣
副 議 長	内閣官房副長官補（内政）
構 成 員	内閣府政策統括官（経済財政運営担当）
	警察庁交通局長
	財務省大臣官房総括審議官
	厚生労働省労働基準局長
	農林水産省食料産業局長
	経済産業省大臣官房商務流通保安審議官
	国土交通省自動車局長
	環境省地球環境局長

3. 連絡会議の庶務は、厚生労働省及び国土交通省の協力を得て、内閣官房において処理する。

4. 前各項に定めるもののほか、連絡会議の運営に関する事項その他必要な事項は、議長が定める。

地方協議会における取組事例

項目	実施内容
荷主企業ヒアリング	➤ 荷主委員による自社商品のトラック輸送の効率化に資する取組についての報告 ➤ 県内の主要産業の荷主による荷待ち時間の削減等の取組に関するプレゼンテーションを実施 ➤ 運輸局が事前に複数の荷主にヒアリングを実施し、各事例から見える長時間労働の原因分析などを報告
業界ヒアリング	➤ 業界団体、事業者、労働組合等から物流の実情、好事例の報告 ➤ 異なる業界の荷を扱う事業者 3 者にヒアリングを実施し、業界毎の物流の実態を考察
独自調査・アンケート	➤ 実態調査結果の詳細分析（距離別の高速道路使用状況と荷主からの高速料金収受状況のクロス集計等）や、自由記載欄の整理
制度周知、最近のトピックスの紹介	➤ 法改正情報（準中型免許の創設等） ➤ 助成金の周知（職場意識改善助成金等） ➤ 「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」及びそこに記載の好事例の紹介
その他	➤ 独自事業として、K P I 導入調査事業（パイロット事業とは別にコンサルタントを入れ、運送の実態を測る指標を設定し、長時間労働の改善や生産性向上につなげるもの）を実施 ➤ 荷主団体宛に、運輸局・労働局連名で、過労運転と労災事故の防止について、協力要請を実施

※ 実施内容の詳細に関する問合せ先

国土交通省自動車局貨物課

電話 03-5253-8111（内線41-332）

地方協議会の主な取組について



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

地方協議会での主な取組（パイロット事業以外）

- 委員として参加していただいている荷主団体企業（トヨタ自動車株）より、運送事業者の労働条件改善のための取組事例について発表。【愛知】
- 取引環境の改善の取り組みとして、トラック協会、労働局、運輸支局の共催により荷主懇談会を開催。労働局からは、時間外労働の上限規制に係る法律改正、改善基準告示等について、運輸支局からは、貨物自動車運送約款、荷主勧告制度改正等について説明。また、一部の会場では公正取引委員会から下請法等の説明も実施。
【青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島】
- 長時間労働、取引環境の改善について荷主に向けたリーフレットを作成し、商工会等を通じた配布を計画中。【静岡】（資料4－2）
- 距離別の高速道路使用状況と荷主からの高速料金収受状況を調査【大阪】（資料4－3）

仕入先説明会での展開事例

2017年12月4日

トヨタ自動車(株)
物流管理部
石崎

物流関係 仕入先説明会

日時：2017年9月5日

出席：仕入先296社（デンソー、アイシン等）
輸送会社8社 391名

<議題>

1. ドライバー労働環境改善の取組み 国土交通省
 - ・トヨタの取組み状況（本日ご紹介）
2. 物流経路調査のお願い
3. 調達LT短縮と樹脂パレ化
4. 工場からのお願い



写真：議題1をご説明をされる古橋貨物課長様

「トヨタの工場受入改善と 輸送業者困りごと対応」

2017年9月5日

トヨタ自動車(株)
物流管理部

1. トヨタの受入改善

<活動の経緯：2015年当時の課題>

(1) ドライバー不足問題が深刻化

(2) 厚労省、国交省より通達('15.5.11)

「輸送以外の付帯作業を荷主も改善すること」

(3) トヨタのこれまでの取組み（2010～）

多回納入→受入方式の見直しを推進

⇒ トヨタ庭先渡しの基準を再整理

2. トヨタの庭先渡し基準

＜前提＞

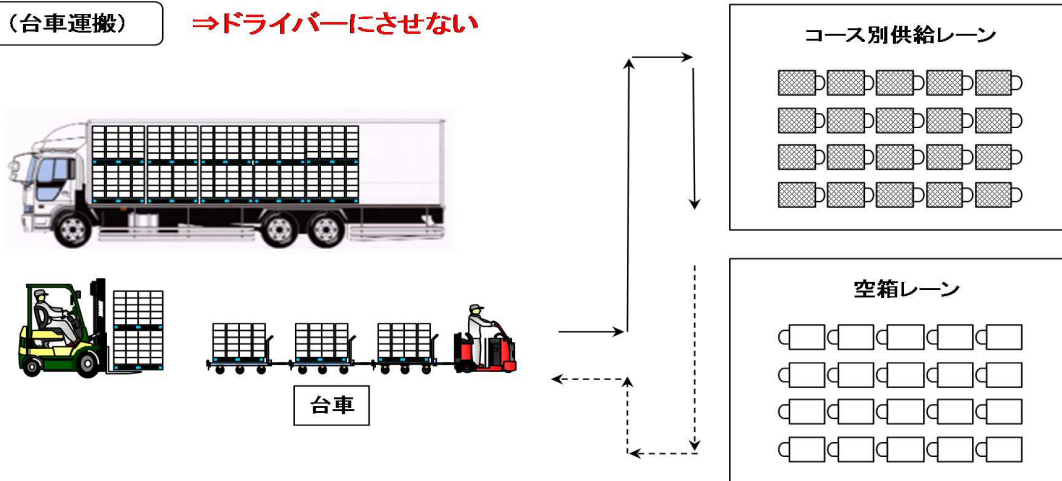
1. 歩車分離等、安全が確保されている事
2. ドライバーは、リフト（手）作業のみ
3. 内製と外注作業エリアの分離が明確な事

① ドライバーに台車牽引はさせない（委託業務は除く）



パターンA（台車運搬）

⇒ドライバーにさせない

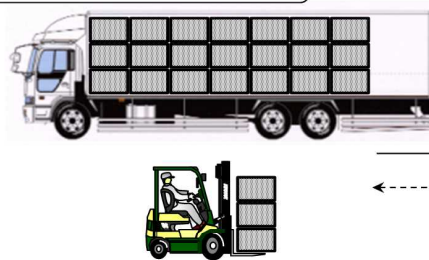


② “満載”（30m³）のトラックが1時間で帰れる環境とする

⇒ パターンB、Cが基本、プラットから荷役場まで100m程度



パターンB（実空エリア）



パターンC（分割・進捗レーン）



Pレーン投入迄

3. トヨタの対応

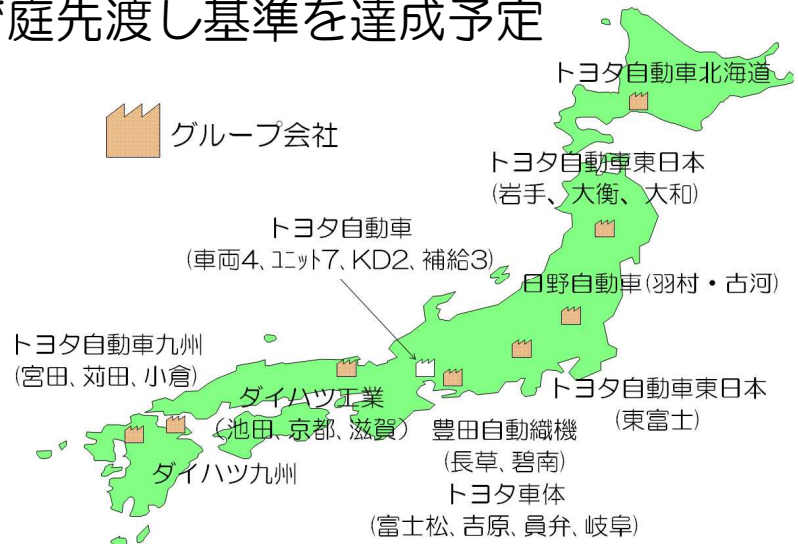
◆ トヨタ 全128受入を調査（‘15年）

庭先渡し未遵守：28受入
対応済み：23受入（現在）
残り：5受入（計画立案済み）

◆ ‘18年中に全受入で庭先渡し基準を達成予定



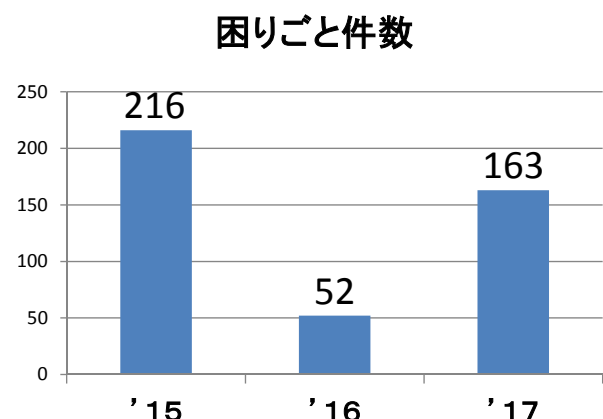
グループ会社に同様の対応を提案
→改善計画立案中



4. 輸送会社の困りごとと改善活動

トヨタの基準を押し付けるのではなく、
トヨタ工場受入での困りごとが無いかな？
輸送会社にアンケートを実施（2015年～）

	輸送会社	対象
15年	5社	トヨタ全受入
16年	5社	トヨタ内製受入
17年	7社	トヨタ全受入 豊田自動織機 トヨタ車体



4. 輸送会社の困りごとと改善活動 ＜アンケート結果と改善例＞

工場	作業区分	作業内容 (どのような作業でどのような危険や困り事)	体感 ヒヤリ	現在の対応（危険回避の提案）
本社	リフト	余剰品置場のスペースが狭いため、リフトの旋回がやり難い。	有	置場後方の荷物に当たりそうなので、奥側で旋回作業をしている。
堤	リフト	2番・6番プラットから納入場所の動線に凹凸が多くパレット（2段積み）がずれる。	有	リフト作業を慎重に行っている。 （リフト動線の補修）
高岡	環境	11番ステーションの枠線の一部が消えていて入庫しにくい	有	白線の引いて（現場確認し改善してほしい）
田原	リフト	・搬入口シャッターが直ぐに閉まろうとする時がある	有	停まって確認後、作業している

輸送会社名は
隠して改善指示

1件ずつ対応をフォロー、
結果は各輸送会社へご連絡

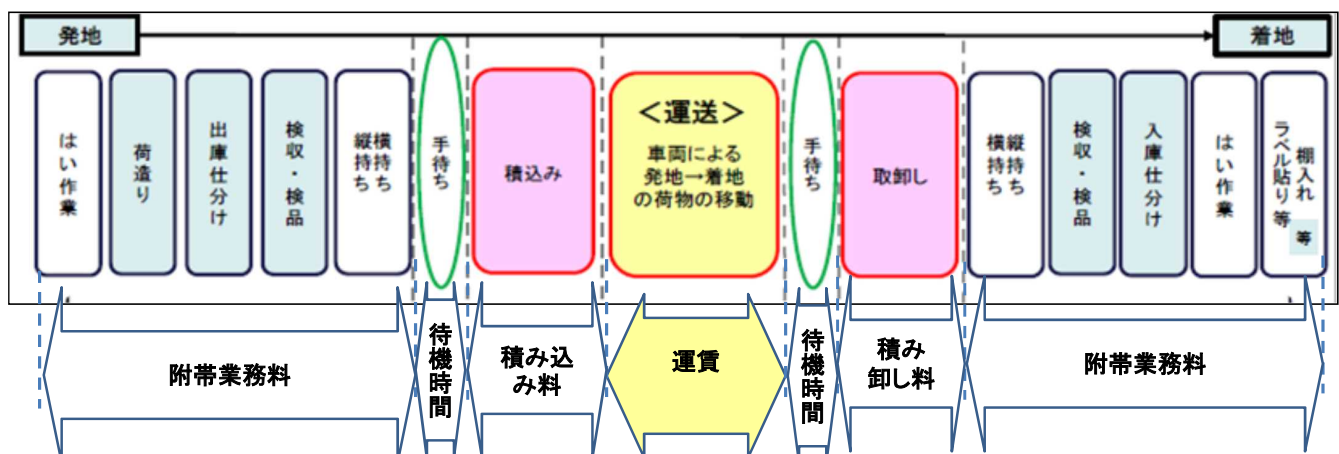
工場	（トヨタ工場）判断	対策確認	
本社	不要設備を撤去（今週中を目途）し、レイアウトを変更（10月末）	△⇒○	対応済み
堤	予算が確保でき次第、工事实施します。	○	対応済み
高岡	8月連休中に枠線の引き直しを実施済み（ペンキにて） 予算取れ次第、焼き付きにて引き直し予定	○	対応済み
田原	センサー取替修理を予定（工事予定7/18）	○	対応済み

5. 仕入先様へのお願い

トヨタは受け荷主として改善を進めています。

仕入先様も発荷主として運送以外の改善をお願いします

例） 1）空箱仕分け 2）上面合わせ 3）箱数カウント 等は各社でご対応



注）待機時間：輸送会社が計画通り到着しても、手待ちによる待機が発生する時間

荷主の皆様へ

トラックドライバーの
労働条件改善に
ご協力をお願いします。

荷積み・荷卸しの際の待ち時間、
検品・仕分け等の契約外の付帯作業がドライバーの負担となっています。



荷積み・荷卸しの待ち時間



仕分け作業



検品作業

トラック運送業界では、荷主の皆様、行政（厚生労働省・国土交通省）、
トラック運送事業者などで構成する協議会を中央と全都道府県に設置し、
取引環境の改善と長時間労働の抑制のための
取り組みを積極的に進めています。

荷積み・荷卸しの際の待ち時間や付帯作業を効率化するためには、
トラック運送事業者自らの努力はもちろんですが、
荷主の皆様のご理解や効率的、計画的な発注などの
ご協力が欠かせません。

トラックドライバーの労働条件の改善に向けて、
ぜひとも荷主の皆様のご理解・ご協力のほどよろしくお願いいたします。

荷主勧告制度

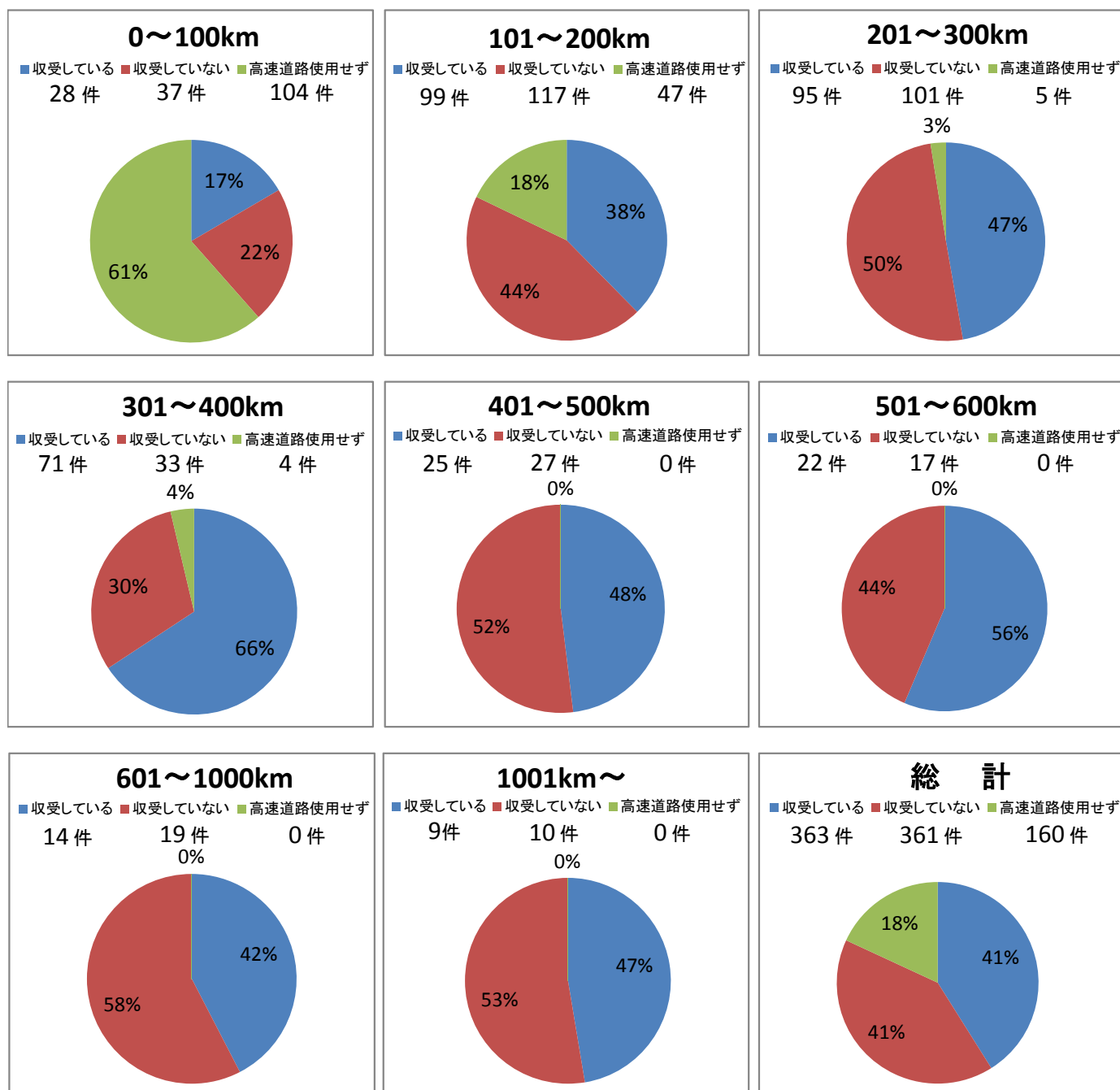
過労運転への
荷主の関与が判明すると
荷主名が公表されます。

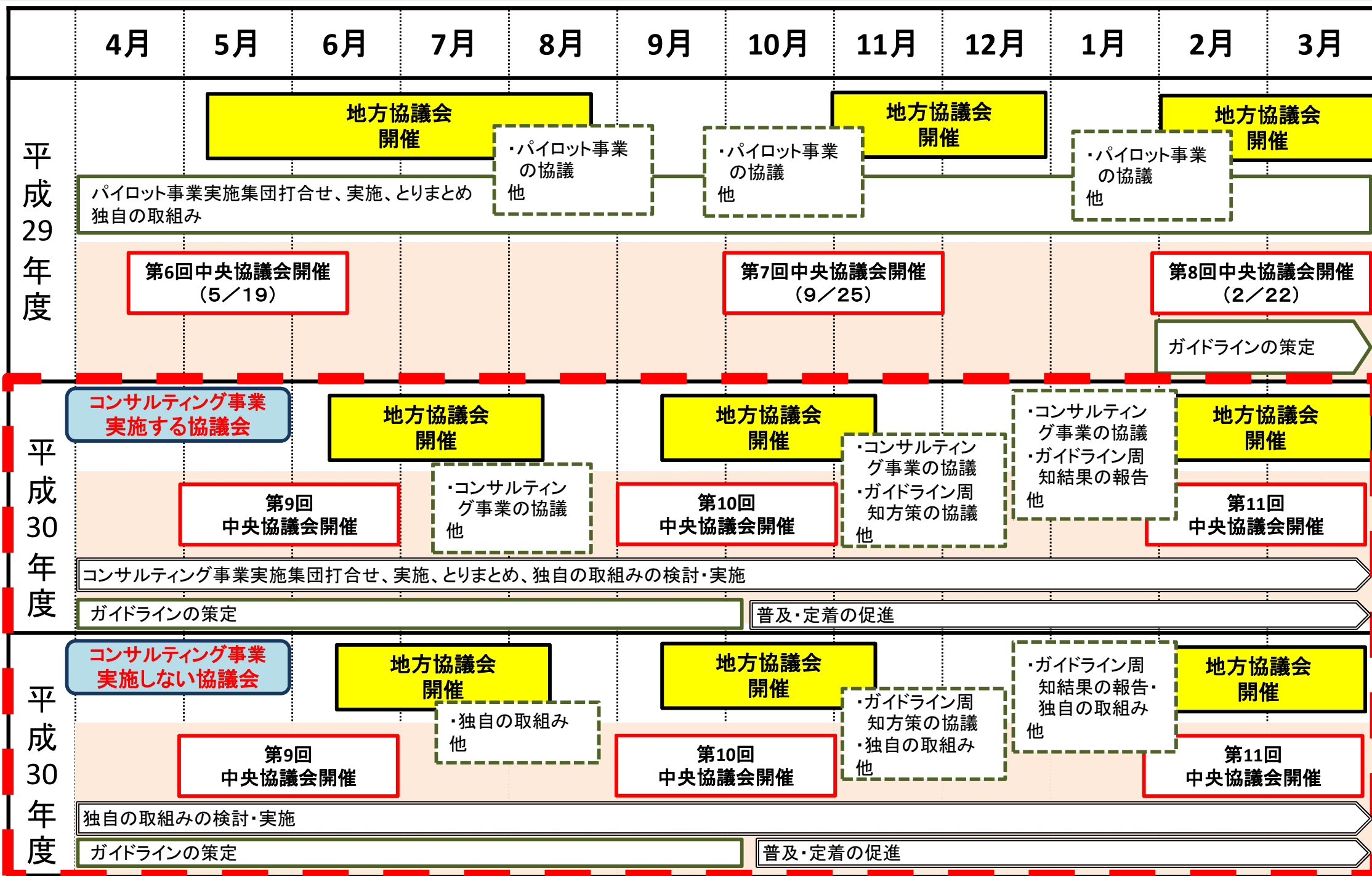
一般社団法人
静岡県トラック協会

後 援
静岡労働局 中部運輸局 静岡運輸支局
関東農政局 関東経済産業局 静岡県

高速道路料金 走行キロ別収受状況

調査票総数 884件 うち高速道路使用 724件





平成30年 1月31日
自動車局貨物課
総合政策局物流産業室

引越運送業の契約のルールが変わります！

解約・延期手数料の引き上げ等、消費者ニーズの多様化やドライバー不足等の課題に対応するため、標準引越運送約款等の改正を行いました。

引越運送業においては、①インターネットの普及によりウェブ上での一括見積もりによる引越業者の選択、単身引越への対応等、消費者ニーズや引越事業者が提供するサービス内容が多様化していること、②ドライバー不足等が大きな課題となっていることを踏まえ、平成27年に「標準引越運送約款改正検討会」を立ち上げ、適用範囲の拡大や解約・延期手数料等の改正について検討をしてきました。

この度、当該検討会での議論を踏まえ、標準引越運送約款、標準貨物軽自動車引越運送約款及び標準貨物自動車利用運送（引越）約款の改正を行いました。

今回の改正で、他のモードと同程度の解約・延期手数料率になるところであり、直前の解約・延期の抑制により、事前に手配した車両やドライバー等が活用されない事態の発生の減少等に資することを期待しております。

1. 改正の概要

- ①標準引越運送約款及び標準貨物自動車利用運送（引越）約款の適用範囲に積合せによる引越運送を加える。（別添改正概要①参照）
- ②解約・延期手数料の請求対象日及び料率を見直す。（別添改正概要②参照）

（解約・延期手数料の改正の概要）

	改正前	改正後
当日	運賃の20%以内	運賃及び料金の50%以内
前日	運賃の10%以内	運賃及び料金の30%以内
前々日	—	運賃及び料金の20%以内

2. 改正のスケジュール

改正告示公布：平成30年1月31日

改正告示施行：平成30年6月 1日

【問い合わせ先】

<標準引越運送約款及び標準貨物軽自動車引越運送約款について>

自動車局貨物課 尾崎、三浦

代表：03-5253-8111（内線 41333）

直通：03-5253-8575 FAX：03-5253-1637

<標準貨物自動車利用運送（引越）約款について>

総合政策局物流産業室 溝江、山浦

TEL：03-5253-8111（内線 25332）

直通：03-5253-8300 FAX：03-5253-1559

(参考)標準引越運送約款等の改正の背景

1. 標準引越運送約款の適用対象の拡大について(改正概要①参照)

- 今後、単独世帯数の増加が見込まれ、1台のトラックで複数の引越利用者の荷物を運送する積合せ運送による引越の増加が予想される。
- 積合せ運送による引越についても、見積もりを行うなど通常の1台貸切りによる引越運送と同様の形態となっている。

2. 見積書の記載内容の確認日及び 解約・延期手数料について(改正概要②参照)

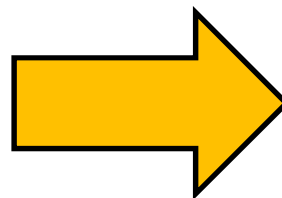
- 運転者不足等が課題となっており、人や車両の確保が非常に困難となっている。
- 引越事業者は引越の3日前以前から車両及び作業員の手配を行っている場合もあり、2日前の時点で解約・延期が生じた場合、他の仕事を受注することが困難であることから、引越の2日前～当日に解約・延期が生じた場合には、運転者や作業員を他で活用することが難しく、損失が発生している。
- 他のモードと比較しても引越約款における解約・延期手数料率は低く設定されている。

(参考)標準引越運送約款の改正概要①

1. 標準引越運送約款の適用範囲が拡大されます。

改正前

車両を貸切て行う引越
(イメージ①)



改正後

車両を貸切て行う引越(イメージ①)
＋
1台で複数の引越を行う場合の
引越運送(イメージ②)

<イメージ①: 貸切引越のイメージ>



<イメージ②: 積合せ運送による引越のイメージ>



改正における留意点

○ロールボックスパレット等の容器単位での価格設定となっている単身者向け引越サービス等については、引越運送約款によらない旨を引越事業者が予め告知した場合は適用されません。

<単身者向け引越に使用されるロールボックスパレット等のイメージ>



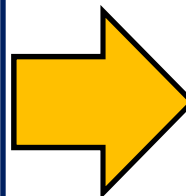
(参考)標準引越運送約款の改正概要②

2. 見積書記載内容の確認日及び解約・延期手数料率が変わります。

①見積書の内容の確認日について

改正前

見積書に記載した荷物の受取日の
二日前までに、見積書の記載内
容の変更の有無等について確認



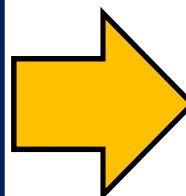
改正後

見積書に記載した荷物の受取日の
三日前までに、見積書の記載内
容の変更の有無等について確認

②解約・延期手数料について

改正前

- 引越当日の解約・延期
→ 運賃の20%以内
- 引越前日の解約・延期
→ 運賃の10%以内
- 引越前々日の解約・延期
→ 無し



改正後

- 引越当日の解約・延期
→ 運賃及び料金の50%以内
- 引越前日の解約・延期
→ 運賃及び料金の30%以内
- 引越前々日の解約・延期
→ 運賃及び料金の20%以内

(参考)他モードとの解約・延期手数料率の比較

サービス名	解約日・解約料金				備考
	～2日前		前日	当日	
【引越運送(改正前)】 (標準引越運送約款)	なし		運賃の <u>10%以内</u>	運賃の <u>20%以内</u>	
【引越運送(改正後)】 (標準引越運送約款)	～3日前	2日前	前日	当日	
	なし	運賃及び料金の <u>20%以内</u>	運賃及び料金の <u>30%以内</u>	運賃及び料金の <u>50%以内</u>	
【貸切バス】 (一般貸切旅客自動車運送 事業標準運送約款による)	14日前～8日前	7日前～前日(配車日時の24時間前)		当日 (配車日時の24時間前以降)	
	運賃及び料金の <u>20%</u>	運賃及び料金の <u>30%</u>		運賃及び料金の <u>50%</u>	
【旅行】 (標準旅行業約款による募 集型企画旅行の国内旅行 の場合)	旅行の前日から起算して 20日前～8日前 ※日帰り旅行は10日前～8日前	旅行の前日から起算して 7日前～2日前	前日	当日	旅行開始後及び 無連絡不参加の 場合、旅行代金 の100%
	旅行代金の <u>20%以内</u>	旅行代金の <u>30%以内</u>	旅行代金の <u>40%以内</u>	旅行代金の <u>50%以内</u>	
【宿泊】 標準約款無し (ホテル4者の場合(宿泊者 14名までの例))	～2日前		前日	当日	事前連絡なく不泊の 場合、宿泊料金の 100%
	なし		宿泊料金の <u>20%</u>	宿泊料金の <u>80%</u>	
【レンタカー】 標準約款無し (レンタカー事業者大手4者 における乗用車の例)	～7日前	6日前～3日前	2日前～前日	当日	上限6,000円
	なし	基本料金の <u>20%</u>	基本料金の <u>30%</u>	基本料金の <u>50%</u>	

標準引越運送約款が改正されました！



平成30年6月1日より

引越の 契約ルールが 変わります。

消費者ニーズの多様化やドライバー、作業員不足等の課題に対応するため、解約・延期手数料の見直し等、標準引越運送約款が改正されました。

改正

1

見積書の記載内容の確認日及び
解約・延期手数料率が変わります。

この改正により、直前の解約・延期が抑制され、事前に手配した車両やドライバー等が活用できない事態を防ぐことなどを期待しております。

見積書の記載内容の確認日について

改正前

見積書に記載した荷物の
受取日の**2日前**までに、
見積書の記載内容の変更
の有無等について確認

改正後

見積書に記載した荷物の
受取日の**3日前**までに、
見積書の記載内容の変更
の有無等について確認



解約・延期手数料について

改正前

- 引越当日の解約・延期
→ **運賃の20%以内**
- 引越前日の解約・延期
→ **運賃の10%以内**
- 引越前々日の解約・延期
→ **無し**

改正後

- 引越当日の解約・延期
→ **運賃及び料金の50%以内**
- 引越前日の解約・延期
→ **運賃及び料金の30%以内**
- 引越前々日の解約・延期
→ **運賃及び料金の20%以内**



標準引越運送約款の適用範囲が拡大されます。

この改正により、単独世帯の引越などで利用されている「積合せ運送による引越」にも、標準引越運送約款が適用されることになります。

改正前

貸切引越

車両を貸切って行う引越

改正後

貸切引越

車両を貸切って
行う引越

積合せ運送

1台で複数の
引越を行う

貸切引越のイメージ



積合せ運送による引越のイメージ



改正に
おける
留意点

ロールボックスパレット等の容器単位での価格設定となっている単身者向け引越サービス等については、標準引越運送約款によらない旨を引越事業者が**予め告知**した場合は適用されません。



単身者向け引越に使用されるロールボックス・コンテナ等

経過措置

平成30年6月1日より前に見積書が作成された引越運送については、平成30年6月1日以降に実際の引越が行われる場合であっても、改正前の引越運送約款が適用されることとなります。

平成30年に改正された最新の「標準引越運送約款」をよく確認しましょう。

運送事業者は、国土交通省が定めた「標準引越運送約款」に基づくルールにより引越を行います。この約款は、見積時にお客様に提示することになっていますので、必ず内容をご確認下さい。「標準引越運送約款」の全文は全日本トラック協会のホームページにも掲載しています。

※一部の事業者は認可を受けた独自約款を使用しています。



国土交通省



公益社団法人
全日本トラック協会



全日本トラック協会が認定する「引越安心マーク」は、下見・見積り・確かな作業など、「引越のルール」を守る事業者であることのしるしです。
くわしくは、**引越安心マーク**で検索



平成29年8月4日
自動車局貨物課

トラック運送業の適正運賃・料金収受を推進していきます！

トラック運送事業における適正運賃及び料金の収受を推進するため、標準貨物自動車運送約款等の改正を行います。

国土交通省においては、厚生労働省と共同で平成27年5月に設置した「トラック輸送における取引環境・長時間労働改善中央協議会」の下に、「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を昨年7月13日に立ち上げ、適正運賃・料金収受に向けた方策等について検討をしてきました。

この度、当該検討会の議論を踏まえ標準貨物自動車運送約款の改正等を行います。

1. 標準貨物自動車運送約款等の改正

標準貨物自動車運送約款等について、以下のような改正を行うことにより、運送の対価としての「運賃」及び運送以外の役務等の対価としての「料金」を適正に収受できる環境を整備します。

- (1) 運送状の記載事項として、「積込料」、「取卸料」、「待機時間料」等の料金の具体例を規定
- (2) 料金として積込み又は取卸しに対する対価を「積込料」及び「取卸料」とし、荷待ちに対する対価を「待機時間料」と規定
- (3) 附帯業務の内容として「横持ち」等を明確化 等

2. トラック運送業における書面化推進ガイドラインの改正等

トラック運送業における書面化推進ガイドライン：<http://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>

※ また、「トラック運送業における下請・荷主適正取引ガイドライン」についても改正を行います。

トラック運送業における下請・荷主適正取引ガイドライン：http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000004.html

3. スケジュール

告示の公布：平成29年 8月 4日

告示の施行：平成29年11月 4日

【問い合わせ先】

自動車局貨物課 尾崎、三浦

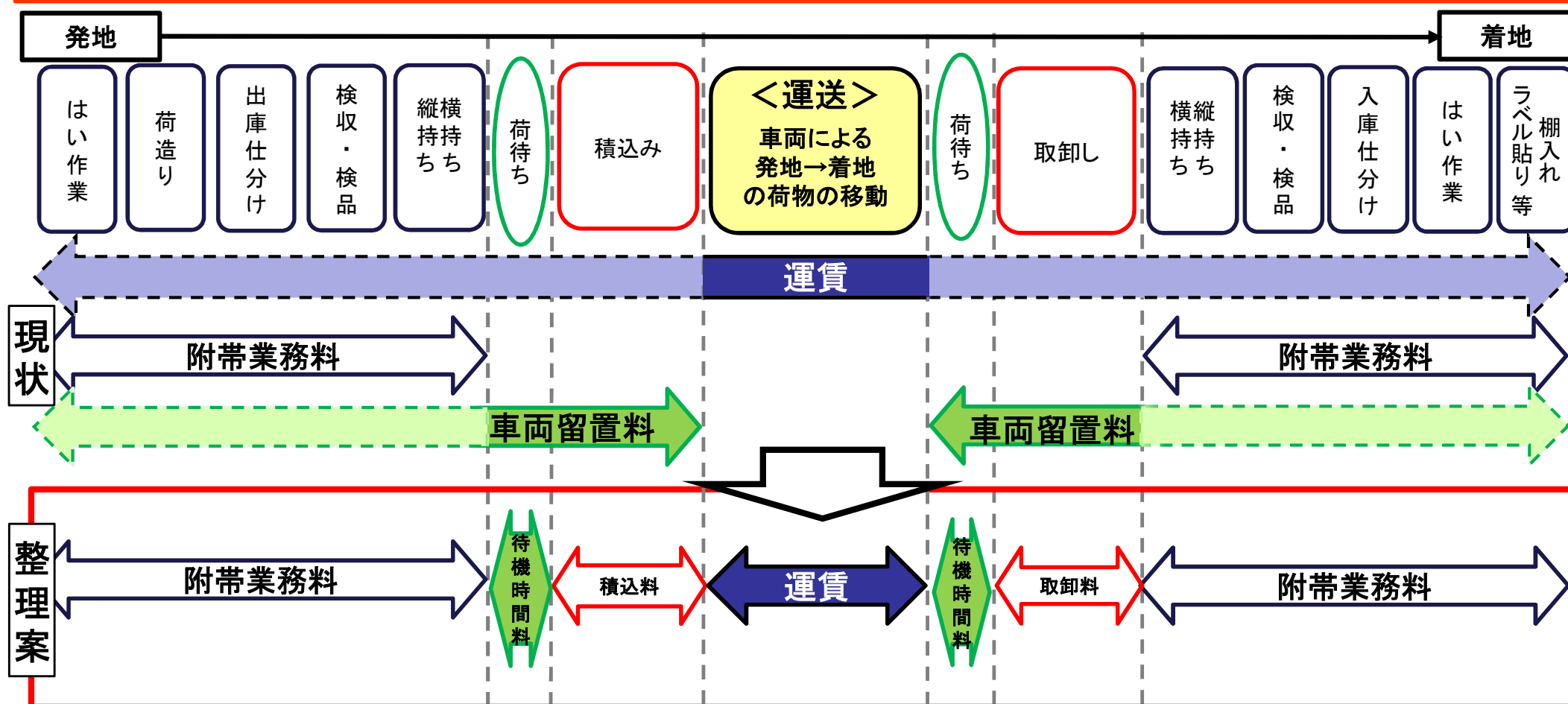
TEL：03-5253-8111（内線 41333） 直通：03-5253-8575

FAX：03-5253-1637

○運賃が運送の対価であることを明確化するため、運賃の範囲を明確化する通達を発出する。

○適正な運賃・料金を収受するための方策として標準貨物自動車運送約款を以下の通り改正する。

- ①荷送人が運送依頼をする際に作成する運送状等の記載事項について、「待機時間料」、「積込料」、「取卸料」等の料金の具体例を規定する。
- ②荷待ちに対する対価を「待機時間料」とし、発地又は着地における積込み又は取卸しに対する対価を「積込料」及び「取卸料」とそれぞれ規定する。
- ③附帯業務の内容に「横持ち」、「縦持ち」、「棚入れ」、「ラベル貼り」及び「はい作業」^(※)を追加する。等



(※)はい作業: 倉庫等において袋や箱を一定の方法で規則正しく積み上げたり、積み上げられた荷をくずしたりする作業