

第9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

令和元年7月2日(火) 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30年度コンサルティング事業について
2. 令和元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 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コンサルティング事業
- 資料2 ボックスパレット活用による積込作業時間の削減 富山県
- 資料3 「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
- 資料4 「ホワイト物流」推進運動について
- 資料5 「ホワイト物流」推進運動 持続可能な物流の実現に向けた自主行動宣言
- 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」における平成30年度コンサルティング事業(実証実験)の実施集団選定事業
- 資料7 平成31年度アドバンス事業及び今後の協議会について
- 資料8 荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組の推進
- 資料9 貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律(議員立法)の概要
- 資料10 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」の記載対象になります。

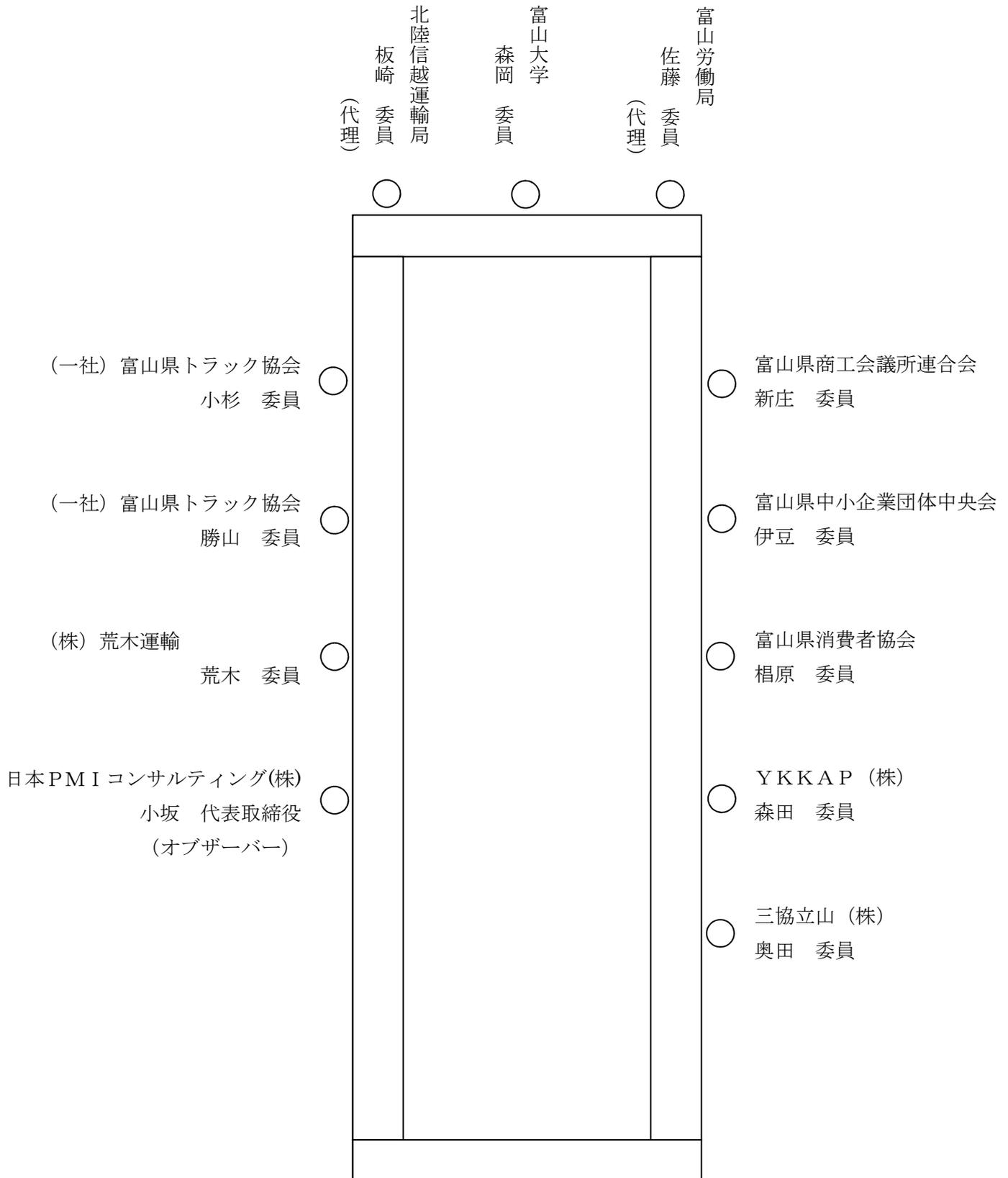
<参考資料>

- ・取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン

第9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	
	矢坂 信幸	一般社団法人富山県経営者協会 専務理事	欠席
	伊豆 一美	富山県中小企業団体中央会 専務理事	
	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	欠席
	森田 淳	YKKAP株式会社 生産本部ロジスティクス部供給企画室長	
	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	
	塚田 宏之	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	欠席
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)	
	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	欠席
行政機関	佐藤 靖夫	厚生労働省富山労働局長	代理 村井 秀吉 労働基準部長
	板崎 龍介	国土交通省北陸信越運輸局長	代理 高橋 義孝 自動車交通部長
(順不同、敬称略)			
オブザーバー	小坂 真弘	日本PMIコンサルティング株式会社 代表取締役社長	オブザーバー

第9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



トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会 におけるコンサルティング事業

平成31年 3月

日本PMIコンサルティング株式会社

目次

I	本事業の実施概要	・・・	2
II	長時間労働抑制に向けた検討	・・・	11
1	積込・取卸時の作業時間縮減に向けた取組	・・・	15
2	附帯作業時間の縮減に向けた取組	・・・	22
3	待機時間の縮減、出発時間の遅延解消に向けた検討	・・・	26

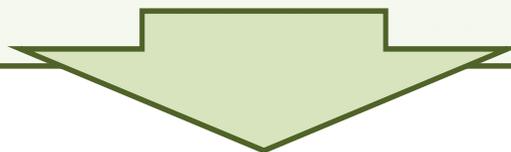
I 本事業の実施概要

1 本業務の目的と問題意識

業務の目的

○トラック運送業においては、総労働時間が長く、また、荷主都合による荷待ち時間などの実態があり、運送事業者のみの努力で長時間労働を改善することが困難な状況にあり、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要がある。

○このような状況を踏まえ、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（以下、「地方協議会」という。）において、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が、より詳細な改善提案を行う「コンサルティング事業」を実施することにより、更なるトラック輸送の長時間労働の抑制とその定着を図っていくことを目的とする。

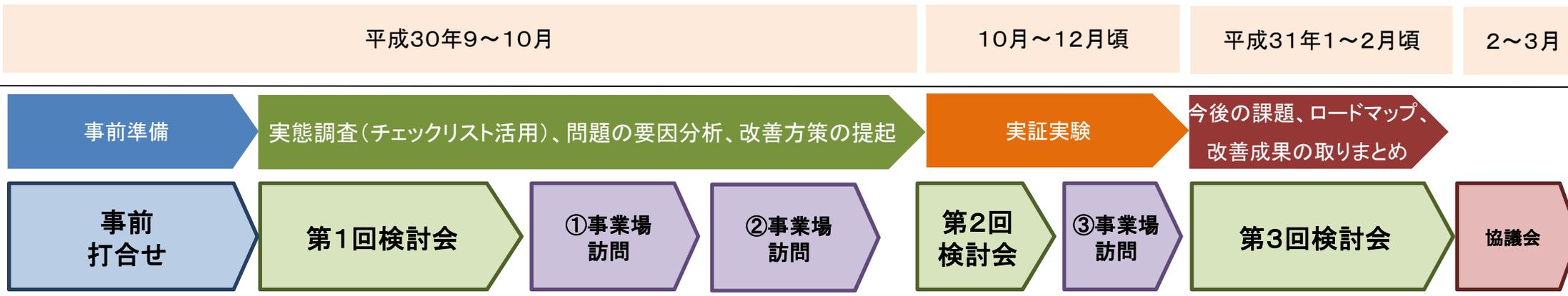


当社の問題意識

問題意識	内 容	ポイント
取引条件の改善が必要	<ul style="list-style-type: none">○ 荷主とトラック運送事業者との力関係により、労働時間短縮に向けた改善が進捗せず、さらに多重的な下請構造により適切な運行管理がなされていない等の問題が多い。○ 附帯作業、荷主都合の待機時間等について、適正運賃・料金の收受ができていない等の問題があるため、取引条件の改善に向けた取組を検討する。	<ul style="list-style-type: none">○ 長時間労働に影響する受発注業務、附帯作業、荷主都合の待機時間等について実態把握し改善する。
モデル事例の構築が必要	<ul style="list-style-type: none">○ 運転者の長時間労働の抑制に向けて、コンサルティング事業では「実態把握→問題・課題の把握と計画(Plan)→実証実験の実施(Do)→実証実験の評価(Check)→次年度以降の改善対策(Action)」に取組むことで、水平展開可能なモデル事例を検討する。	<ul style="list-style-type: none">○ 実証実験による成果の有無ではなく、改善方策の現実的妥当性と効果性の評価を実施する。
改善方策の標準化が必要	<ul style="list-style-type: none">○ 対象集団が実施した改善方策について、他の荷主・トラック運送事業者においても取組できるよう、改善方策を標準化する。○ 中央協議会が策定予定の「長時間労働改善ガイドライン」に活用できるような改善方策の標準化を検討する。	<ul style="list-style-type: none">○ パートナーシップの構築手法、長時間労働の改善方策について、水平展開できるよう手法を標準化する。

2 本業務の作業フロー

○ 本業務の作業フローは以下の通りである。実施時期は提案段階では想定であり、今後運輸局及び事務局と協議の上、決定する。



・最初に、事務局(各運輸支局、各労働局、各トラック協会)との事前打合せを実施する。

・打合せ内容は、コンサルティング事業の進め方、今後のスケジュール、留意事項、質疑応答、チェックリストの説明、事務局内の連絡体制等を確認する。

・打合せ資料は、予め当社から電子メールにて一式送付する。

・事務局内にて、検討会(3回分)、事業場訪問(2回分)前に、開催候補日を整理し、第1回検討会でコンサルティング事業に必要な日程(協議会を除く)を早期に調整する。

○実態の概略把握

- ・コンサルティング事業の進め方
- ・質疑応答
- ・スケジュール調整
- ・改善取組状況のヒアリング

○改善方策の提起

- ・現場実態の共有化
- ・問題・課題の共有化
- ・改善方策の提起と意見交換
- ・取組スケジュール
- ・取組の役割分担

○改善成果のまとめ

- ・報告書案について意見交換
- ・今後の課題、ロードマップの検討
- ・アンケート調査票の配布 他

・実態把握による問題整理

・長時間労働の要因分析

・解決策(改善メニュー)の検討

【実証実験】(集団)

- ・現場での改善メニュー実施可否の検討
- ・現場での改善メニューの実施

・改善成果のとりまとめ

・今後課題や対応策の検討

①②事業場訪問

○実態調査

- ・運転日報等による情報収集
- ・改善方策等に対する意見交換 等

③事業場訪問

○改善成果の把握

- ・運転日報等による情報収集
- ・効果の把握
- ・改善方策や今後に関する意見交換等

3 検討会の開催

検討会の開催

受託業者は会議体による以下の内容の検討会を期間中に3回以上開催すること。

(ア) 第1回検討会では、実証実験実施前において、本事業の趣旨の理解及びトラック運転者の労働時間の改善に対する構成員間の気運の醸成を図る。

(イ) 第2回検討会では、事業場訪問により把握した問題点を対象集団で共有するとともに、実証実験の実施手法等について提案し、検討を行う。なお、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を促すものとする。

(ウ) 実証実験実施後において、受託業者があらかじめとりまとめた実証実験の結果報告、改善状況、実験成功又は失敗の要因分析、今後の課題等について検討を行う。

回数	検討内容	留意点
第1回 検討会	<ol style="list-style-type: none"> 1. コンサルティング事業の合意形成 2. コンサルティング事業についての今後の進め方 3. スケジュール調整(検討会、現場訪問日程を全て調整) 4. 質疑応答 5. これまでの改善取組状況のヒアリング 	<p>○ 第1回事業場訪問における詳細な実態把握に向けて、下地を整えるイメージである。</p>
第2回 検討会	<ol style="list-style-type: none"> 1. 現場実態の共有化 2. 問題・課題の共有化 3. 改善方策の提起と意見交換 4. 改善に向けた取組スケジュール 5. 取組の役割分担 	<p>○ 第1回事業場訪問による実態調査、チェックリストの記載内容等から実態把握、問題・課題を分析し、改善に向けた取組方策を検討する。</p> <p>○ 取組方策では、実施主体の責任分担、スケジュール、定期的な進捗管理などについて検討する。</p>
第3回 検討会	<ol style="list-style-type: none"> 1. 改善成果のまとめ 2. 報告書案について意見交換 3. 今後の課題の検討 	<p>○ 第2回事業場訪問により、改善への取組実態、具体的な成果についてヒアリングを実施し、コンサルティング事業の評価、成功・失敗の要因分析、課題を検討し、報告書案とする。報告書案は対象集団から合意を得るものとする。</p>

4 事業場訪問の実施

事業場に対する 指導・助言等

○受託業者は、第1回検討会と第2回検討会の間に1回、第2回検討会と第3回検討会の間に1回以上の計2回以上、対象集団全ての事業場を訪問し、それぞれの課題に応じて助言・指導を行うこと。ただし、実証実験の内容によっては一部訪問を省略する。事業場訪問の際には、現場の実態を把握し、長時間労働の要因分析等を基礎に以下事項を実施する。

- (ア) 実証実験を実施するにあたっての対象集団への指導・助言
- (イ) 把握した実態と分析結果をもとに長時間労働の抑制のための指導・助言
- (ウ) 改善手法の提案
- (エ) 改善策の実施状況の確認と指導・助言

事業場訪問による指導・助言

回数	検討内容	留意点
<p>第1回 事業場訪問</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 詳細な実態調査 2. チェックリストを補充する調査 3. 運転日報等による情報収集 4. 改善方策等に関する意見交換 5. 積込・取卸作業の現場視察 6. 附帯作業内容の現場視察 等 	<p>○実証実験の実施に向けて、実態把握に向けた調査を実施する。実態調査結果を踏まえ、問題及びその原因を分析し、有効な対応策を検討する。</p> <p>○有効な改善方策についても、複数の代替案を用意し、第2回検討会で十分な検討を実施する。</p>
<p>第2回 事業場訪問</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. 実証実験の取組内容と改善成果の把握 2. 運転日報等による情報収集 3. 改善効果の把握 4. パートナーシップ構築状況とその効果 5. 実証実験での失敗、困難な事項等の聞き取り 6. 実証実験結果の要因分析に向けたヒアリング 7. 今後の改善方策、取組予定内容等の意見交換 	<p>○改善成果の取りまとめに向けた現場調査を実施する。</p> <p>○実証実験の取組に際して、進捗状況、取組のボトルネック箇所等を確認し、助言指導を実施する。</p> <p>○実証実験が完了しても、改善方策の取組を継続してもらうため、今後の取組課題、改善方策、ロードマップについても検討する。</p>

5 実証実験の実施

○対象集団が実施する実証実験において、現地管理等を行うほか、対象集団に対するヒアリング調査等を実施し、実証実験全体を通じた効果・検証（課題の改善状況、実験成功又は失敗の要因分析、今後の検討課題等）のとりまとめを行い、検証結果を踏まえた更なる改善策を検討し、対象集団に対して提言する。

○現状分析、要因分析を踏まえ、改善方策を抽出

○改善方策の検討では、対象集団における物流子会社、実運送事業者の考え方が対立する場合があるため、複数の改善方策を準備して検討を実施する。検討会の際に、多面的に意見ができるように、複数の改善方策を準備することがポイントである。

○最適な改善方策の立案には、実運送事業者が有益な情報を保有しているケースが多いため、詳細にヒアリングを実施する予定である。

○改善方策の取組段階とスケジュール

○問題状況の要因分析を踏まえ、改善方策を検討すると、短期的課題、中長期的課題に分類される。当該課題に即して、改善方策も短期的な取組方策と中長期的な取組方策に分類される。

○本事業では、数か月で成果がある程度見える短期的取組方策を選定するとともに、中長期的な取組方策にも着手することで、長時間労働の抑制に向けた素地を構築する。

○パートナーシップ構築においても、同様にスケジュールを踏まえ、優先順位をつけて改善方策を抽出し、検討する。

○改善方策の検討ポイント

○改善方策は、対象集団に対して押付けにならないよう、議論を踏まえ検討する。

○改善方策は、改善対象箇所、具体的取組内容、責任担当者、評価方法、改善の達成イメージ、スケジュールなど、取組内容を細分化して、具体的なアクションができるようマニュアルレベルにまで落とし込むことが、短期間に成果を得るための重要ポイントである。

○実証実験の実施にあたり検討する事項

○第2回検討会の後、各事業所では実証実験として実施する際に、問題・課題の有無を踏まえ、実現可能性について検討する。

○仮に実施にあたり問題・課題がある場合には、コンサルタントが助言指導し、実施に向けてサポートする。

○実証実験に向けて決定する事項

○改善する業務範囲

・ どの業務におけるいかなる部分を具体的に改善するか

○具体的な改善方策

・ 短期的、中長期的な時間を踏まえた改善方策
・ 実証実験で高い優先順位の改善方策

○各事業場での責任担当者、実施担当者等の体制の構築

・ 各事業場における取組体制の構築（責任者任せにしない）

○各事業場におけるスケジュールと進捗管理

・ いつまでに、何を実施するか、詳細なスケジュール策定

○改善方策の進捗評価方法の共有化

・ 努力したか、しなかったかを評価するための観点と内容

○成果のイメージの共有化

・ 何を持って成果があったとするかについて、共有化する

6 パイロット事業を踏まえた本年度業務の方向性

○過去2カ年のパイロット事業から得られた課題を踏まえ、本年度業務の方向性を検討する。

2カ年のパイロット事業における課題と本年度業務の方向性

課題1: 実証実験(改善方策)選定における制約

○パイロット事業で実施困難な取組は、以下の事項を関連させた取組である。(費用等を要するケース)

- ・施設面の見直し(スペース拡張、倉庫の増改築、自動倉庫導入等)
- ・荷役作業機器等の導入(フォークリフト増車、その他効率化機器導入等)
- ・情報システムの導入(受付管理・労働時間管理システム等)
- ・作業員の増員(荷役作業、検品作業等)

○費用等を投入せずに、パートナーシップ構築、業務プロセス改善のみによる、労働時間短縮に向けた取組には限界がある。例えば、入門時間を分散化するための「入門受付管理システム」がない事業者では、システム導入ができず、他の重要性の低い取組を選択せざるを得ない。

○パターン化された実証実験をしても、現場感覚に合わず、利活用されない懸念がある。(例:手積み→パレット化する方策)

課題2: 労働時間短縮方策のパターン化

○過去2カ年の実証実験の取組内容は、他事業者が既に現在取組みしている事例が多い。(新規性がない)

○労働時間短縮に向けた改善方策の内容はパターン化されている。

本年度業務の方向性

- 費用等を投入しない実証実験の取組内容であっても、明確な効果が期待できる改善メニューを検討する。
- 単に類似事例を積上げるような実証実験ではなく、新規性のある取組を実施する。
- 費用等を投入しない取組方策のみならず、最新の荷役作業機器を導入した業務改善方策、労働時間短縮実態等についても、カバーする方向性も検討できる。
- 労働時間短縮効果の出ない改善活動も、コンサルティング事業として有効ではないか。(パートナーシップ構築、作業データ計測の仕組づくり、KPI設定と活用他) → それをいかに労働時間短縮につなげることができるか明確する必要がある。

本年度業務の方向性

- 実証実験内容を類型化(荷種×改善内容)し、効果的な取組策を検討する。
- 効果を左右する前提条件、実施の制約条件等を詳細に示す。

課題3: 発着荷主のメリットを示す(時間短縮効果等)

- これまで運転者の労働時間を考慮せず、発着荷主のメリットを追求してきたため、実運送会社側が既に劣位にある状況において、さらに発着荷主との相互メリットが要請される。
- 運転者の労働時間短縮に焦点を当てるだけでは、発着荷主は動かない。
- 実証実験では、「労働時間短縮」に限定した取組では成立しない。取組によっては、発着荷主側の成果が大きく出る場合もある。



本年度業務の方向性

- 実証実験は、実運送事業者が単独で実施できるものは妥当でない。発着荷主の運送条件、契約条件を見直し、労働時間短縮に取り組むことが求められる。
- 実証実験の選定基準は、運転者の労働時間短縮のみならず、発着荷主への効果が明確で、取組に魅力を感じる内容かどうか。
- 発着荷主に対して訴求力を高め、運転者の労働時間短縮に関心を持ってもらうためには、発着荷主側のメリットを強調する必要がある。
- 効果測定では、運転者の労働時間短縮のみならず、発着荷主における荷役作業時間の短縮効果等をも計測し、効果を示す方向性がある。

課題4: パイロット事業の成果…誤解を与えない工夫

- 労働時間短縮の効果が求められているため、成果を大きく見せがちである。
- 効果のみを大きく見せると、実証実験に対する信頼が欠如するため、成果表記には課題が残る。



本年度業務の方向性

- 労働時間短縮効果が独り歩きすることなく、誤解を与えない配慮が求められる。成果を左右する要因の分析、成果を最大化する要因の特定、課題整理などを実施。また可能な限り、複数の原データを分析した痕跡を残したい。
- 費用等を投入せずに、短期間に大きな成果は出ないのは当然であり、逆に成果が大きい場合には詳細なエビデンスが必要ではないか。

課題5: 業種毎の知見の共有化

- 報告書は対象集団の了解を得ているため、詳細な情報は掲載されていないケースが多いため、業種毎の知見、経験が十分に共有化できない。



本年度業務の方向性

- 昨年度の業種毎にどのような成果が得られ、本年度業種毎にいかなる方向性で取組むか。(特に方向性がなければ、昨年度と同じ考え方で取組めばよいか)

課題6: パートナーシップは「人づくり」と「組織づくり」

○パートナーシップ構築に必要な事項

- ・定期的話し合い、運転者に話しかける関係づくりなど、関係性構築
- ・現状を見て、聞いて、実感して、実態と問題を共有化
- ・改善に向けた知識・知恵を獲得

○現実には、以下のような問題がある。

- ・着荷主は発荷主の活用するパレット規格を知らない。(発荷主も同様)
- ・発着荷主で、「パレット単位」のケース数として、倉庫の高さの相違から段数が相違するが、双方が知らない。
- ・発着荷主の倉庫、荷役作業の実態を知らないケースが多く、イメージも浮かばない。



本年度業務の方向性

- 本年度は、人づくり、組織づくりをサポートするために、以下事項があげられる。
- ・着荷主が発荷主の荷役作業、積込み状況を視察。(発荷主も同様)
- ・他の優良事例を視察し、改善への知見を得て、意見交換を実施。

課題7: 事業場訪問への協議会事務局の参加

○事業場訪問には、協議会事務局が参加すると本音の意見、実態が把握できないため、同席は控えたほうが良いとする考えがある。

○国交省等からの受託事業者は、国交省等と一体として見られる傾向があるため、「受託事業者と対象集団のみでヒアリングを実施」しても、「事務局の同席を得て」も、同様と思われる。



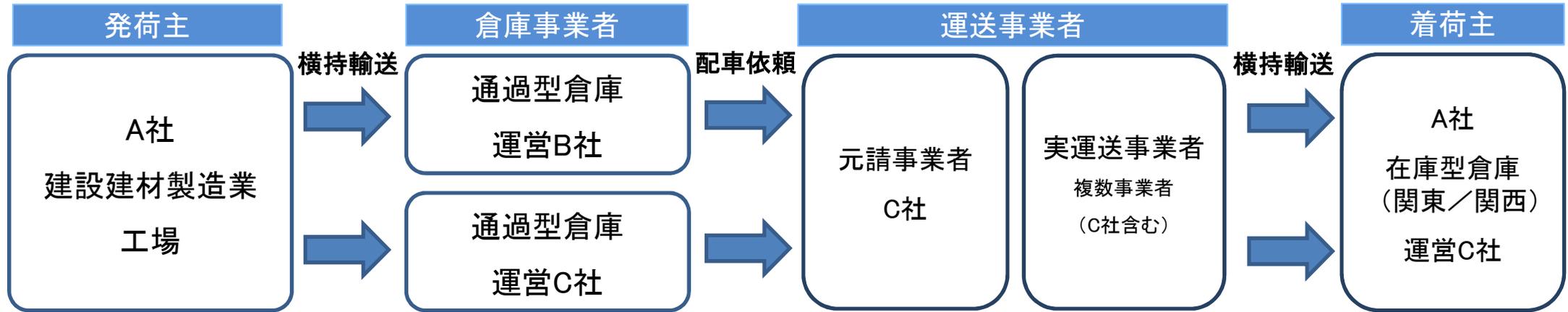
本年度業務の方向性

- 検討会及び事業場訪問には、事務局の参加を得たほうが、コンサルティング事業の内容について事務局と共有化できるため、円滑に推進でき、メリットが大きい。予め対象集団の意向を確認し、事務局も参加することが望まれる。
- 運輸支局、労働局の担当者においては、可能であれば検討会及び事業場訪問に参加をお願いしたい。

Ⅱ 長時間労働抑制に向けた検討

1 対象集団の概要

貨物の動き



輸送品の特徴

- 荷種は住宅用建材であるが、ドア・床材など、素材、色などの多数の種類を有する。
- 取扱いアイテム数が多いことから、通過型倉庫でのピッキング作業は煩雑化している。

輸送体系

- 工場から通過型倉庫への横持輸送
建設建材製造業A社で製造した製品について、B社・C社がそれぞれ運営する「通過型倉庫」へトラックにより輸送。
- 通過型倉庫から在庫型倉庫(ストックポイント)への横持輸送
B社、C社は、A社のオーダー表に即して、ピッキングして荷揃いをし、工場近くの「通過型倉庫」から関東及び関西にある「在庫型倉庫」へ輸送。

契約関係

- トラック事業者との契約は、発荷主A社が元請事業者C社と締結。元請事業者C社は傭車先を管理。
- 通過型倉庫を運営するB社は、必要なトラック車両台数をC社に対して配車依頼を実施。
- 元請事業者C社は、通過型倉庫及び在庫型倉庫での倉庫内作業についてA社から受託をしている。

2 運行ルート①②

○運行ルート①は、富山市から埼玉県久喜市にある在庫型倉庫までの約440km。

○運行ルート②は、富山市から兵庫県加西市にある在庫型倉庫までの約400km。

運行ルート



3 実態及び問題の整理

○実態及び問題について、以下の通り整理する。

実 態	問題とその原因
<p>積込時間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・建設建材は、長尺貨物から数センチのものまで、大きさが相違するアイテム数が多い。 ・積込み準備のためのボックスパレットは積重ねて保管できない特性があり、ボックスパレットを複数準備できないため、積込時間が長時間化している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・複数のボックスパレットを積み重ねられない構造となっている。 ・現行のボックスパレットは、パレットに足を4本立てて利用することから、予め複数のボックスパレットに積みつけて準備できないため、積込時間が長時間化する原因となっている。
<p>到着時の作業時間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・到着地である在庫型倉庫では、倉庫作業員が出勤していない時間帯には、運転者が貨物を取卸すため、取り卸し作業時間が長時間化。 ・取卸作業後、仕分作業等の附帯作業を運転者が実施しているため、労働時間の長時間化の原因となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・早朝の時間帯には、倉庫の専門作業員が配置されていないため、倉庫作業員の作業を運転者が代替せざるを得ない状況にある。
<p>待機時間</p> <ul style="list-style-type: none"> ・15時以降から、荷揃いできた順に積込みを開始（受付時間順番制）。 ・トラックは午前9時頃に受付し、午後の積込みの順番を確保している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・受付時間順番制のため、早く受付した車両から積込み作業を実施するルールとなっているため、積込み開始時間よりも早く受付する誘因となっている。
<p>出発時間の遅延</p> <ul style="list-style-type: none"> ・荷揃いする貨物量が増加すると、ピッキング等の荷揃い作業に時間を要し、積込み開始時間が遅延することから、待機時間が長時間化している。 ・出発時間が遅延することで、到着後の休息期間が短時間化し、8時間を確保できないケースもある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・貨物量の増加等の要因で、荷揃い完了時間が遅延するケースでは、原因として作業員の人員数、倉庫レイアウト、運用、発荷主からの受注情報の締め切り時間等が挙げられる。

1 積込・取卸時の作業時間縮減 に向けた取組

1 積込・取卸時の作業時間縮減に関する課題と改善方策の検討

○積込・取卸時の作業時間縮減に関する課題と改善方策について、以下の通り整理する。

	課 題		改善方策
積込時間	<ul style="list-style-type: none">・建設建材は、長尺貨物から数センチのものまで、大きさが相違するため、積込み準備のためのボックスパレットは積重ねて保管できないため、効率的な積込み作業ができない。・積込みのために荷揃いしたボックスパレットを複数準備できないことから積込時間が長時間化。		<ul style="list-style-type: none">・大きさが相違する住宅建材は積載効率が低い傾向にあり、ピッキング後の保管もスペースをより多く占有するため、高積載効率のボックスパレットを開発し、積込時間の縮減に取り組む。
積載効率	<ul style="list-style-type: none">・住宅建材の大きさが相違するため、ボックスパレットへの積付け効率が十分でないケースがある。・これまでのボックスパレットは、積載効率が低いため、必要な車両数が多く要してきたが、高積載効率のボックスを制作することで、大型車5台→4台で対応でき、車両を減少させることができ、他の仕事に振り向けることが可能となる。		<ul style="list-style-type: none">・高積載効率のボックスパレットを活用することで、積載効率を高めることで、必要車両台数を削減する。

2 実証実験を通じた専用ボックスパレットの設計と開発

○積載効率の向上及び事前積付けを可能となるボックスパレットを新規に開発した。

○回送しやすくするために折り畳み可能で、フォークリフトによる作業性の向上など、実証実験を実施し、製作を実施した。

ボックスパレットによる作業性の検証



フォークリフトの爪の入る箇所



フォークリフトでの作業性のチェック



ボックスパレットを段積みする金具



(※実証実験:平成30年10月19日 C社物流センターにて実施)

3 ボックスパレット活用による実証実験

○住宅建材は、貨物の大きさが多様であるため、高い積載率を確保しつつ、効率的に積み込み出来ない特性を有している。そのため、積み荷次第では、積込時間を要し、待機の長時間化の原因にもなっている。

改善前

- 貨物と天井の間の空間が大きいいため、積載効率が低い。
- ボックスパレットでないと、パレットからの荷崩れに注意するため、作業が慎重になり、より多くの時間を要する。
- パレット・オン・パレットとなるため、荷崩れしないよう、運転者が養生作業を実施する。
- ピッキング作業による積付け作業をした場合、荷捌きスペースが限られているため、事前のピッキング準備ができない。



改善後

- ボックスパレットの場合、上段にも積載できるため、貨物と天井の間の空間が小さくなり、積載効率が高い。
- ボックスパレットに予め積置きして、上段に重ねて保管することが可能。これまでのボックスパレットは2段程度重ねることができたが、新規開発のボックスパレットは、積み荷次第では3段～4段程度積み重ねることが可能であるため、スペース効率も優れている。(軽量貨物であれば4段程度)
- ボックスパレットから積み荷の荷崩れリスクが少ないため、フォークリフトで効率的な積み込み作業が実現し、作業時間が大幅に短縮化した。



(※実証実験:平成31年2月17日 C社物流センターにて実施)

4 ボックスパレットのメリット

○ボックスパレットは以下のようなメリットが確認されている。

複数のボックスパレットの保管

- ピッキングした貨物をいれた場合、重ねて積込場所に保管することができるため、積込み作業の時間短縮に直結する。
- ボックスパレットの横面に白いカバーがあるが、これは荷痛み防止と降雪時に貨物に雪が入らないために対応であり、輸送品質の向上にもつながっている。

貨物積付後の保管イメージ

- ボックスパレットの場合、上段にも積載できるため、積載効率が低い。
- ボックスパレットに予め積置きして、上段に重ねて保管することが可能。これまでのボックスパレットは2段程度重ねることができたが、新規開発のボックスパレットは最大5段程度積み重ねることが可能であるため、スペース効率も優れている。
- ボックスパレットから積み荷の荷崩れリスクが少ないため、フォークリフトで効率的な積込み作業が実現し、作業時間が大幅に短縮化した。



5 積込・取卸時の作業時間縮減に関する時間縮減効果

○待機時間、ピッキング作業時間に関する縮減時間を以下の通り整理する。

作業等	所要時間	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	
点呼	5分																						
休憩	30分																						
休息	480分																						
待機	60分																						
積込作業	40分																						
運転	420分																						
取卸作業	30分																						
受付・伝票受渡	10分																						
合計	1075分																						

待機、積込作業
時間:100分

附帯作業の見直し
により時間削減



作業等	所要時間	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時	0時	1時	2時	3時	4時	5時	6時	7時	8時	9時	10時	11時	
点呼	5分																						
休憩	30分																						
休息	480分																						
待機	30分																						
積込作業	25分																						
運転	420分																						
取卸作業	30分																						
受付・伝票受渡	10分																						
合計	1030分																						

待機、積込作業
時間:55分

6 積込・取卸時の作業時間縮減に関する時間縮減効果

○待機時間、積込作業時間に関する縮減時間を以下の通り整理する。

労働時間の増減

改善前

○平均待機時間及び積込時間
約100分

※新規製作したボックスパレットにより、約10%
の積載効率が高まった

○必要台数
1日当たり約8台



改善後

○平均待機時間及び積込時間
約55分(▲45分)
○月間換算
▲45分×7台/日×22日=▲115時間/月

○必要台数
1日当たり7台/日(▲1台/日)
(運転者8名 → 運転者7名)
○月間換算(運転者の縮減時間)
▲10時間/台×1台/日×22日=220時間/月

※方面別の必要台数次第では、従前どおりの台数となるケースがある

2 附帯作業時間の縮減に向けた取組

1 取卸作業時間の縮減に関する課題と改善方策の検討

○取卸作業時間の縮減に関する課題と改善方策について、以下の通り整理する。

	課 題		改善方策
積込時間	<ul style="list-style-type: none">・到着地である在庫型倉庫では、倉庫作業員が出勤していない時間帯には、運転者が貨物を取卸すため、取卸作業の時間が長時間化していることから、運転者を取卸作業から解放する必要がある。		<ul style="list-style-type: none">・早朝の時間帯には、倉庫の専門作業員を配置し、運転者が取卸作業に従事する必要がないよう、作業を改善する。・運転者の取卸作業を倉庫作業員に代替させることで、労働時間の短縮のみならず、作業の安全性の確保、運転者の負荷軽減にも寄与するものである。
コスト負担	<ul style="list-style-type: none">・早朝の時間帯において、新規に作業員を配置する場合、コスト負担をどのようにするか検討する必要がある。・倉庫作業員を増員する場合、倉庫運営を受託する元請事業者が負担するか、荷主が負担するかが課題。		<ul style="list-style-type: none">・今後の働き方改革への対応を考慮すると、労働時間の縮減、作業安全に寄与するコストは荷主負担が望まれる。

2 取卸作業時間の縮減に関する取組

○取卸作業時間の縮減に関する取組を以下の通り整理する。

荷役分離による取組

改善前

○午前8時前に到着する場合、運転者がフォークリフトを運転し取卸作業を実施

→ フォークリフト作業に慣れていないため、荷崩れリスクがあることから、専門の作業員よりも取卸時間が長時間化する傾向にあった

○貨物取卸作業が完了後、運転者は仕分け作業を実施。

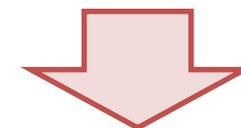
→ 作業員不足への対応から運転者が作業実施するため、労働時間の長時間化に直結



実証実験

○荷主が作業員の人件費を負担し、午前8時前の時間帯に配置

○取卸作業後の仕分け作業も、他の作業員が代替した



成果

○ドライバーは取卸作業がなくなった

○バース回転率の改善

○他車両の取卸作業の待機時間も縮減

3 取卸作業時間の縮減効果

○取卸作業時間の縮減について、以下の通り整理する。

労働時間の増減

改善前

○平均取卸時間
約35分/回

○年間換算(概算)
 $35\text{分/回} \times 10\text{台} \times 250\text{日/年} = 1458\text{時間}$



改善後

○平均取卸時間(サポート作業)
約25分(▲10分)

○時間縮減効果・・・年間換算(概算)
▲10分/回 $\times 10\text{台} \times 250\text{日/年} = \text{▲}417\text{時間}$



3 待機時間の縮減、出発時間の 遅延解消に向けた検討

1 待機時間・出発時間の遅延に関する課題と改善方策の検討

○実態及び問題について、以下の通り整理する。

	課 題	改善方策
待機時間	<ul style="list-style-type: none">・受付時間順により、積込作業開始の順番が決まるため、早く受付を済ませ、構内で休憩、休息を取得するケースもある。・呼び込みがあるまで待機する場合には、休憩時間とはならず、休息期間としても認定されない。・受付は9時に開始、積込み開始は15時～18時の時間となっている。	<ul style="list-style-type: none">・改善方策① 受付時間により、積込み作業の順番を設定すると、運転者は早めに到着、受付して待機することになるため、時間指定制を導入する。・改善方策② 関東・関西方面の事業者の場合、構内待機中に、休息期間を取りたいニーズもある。そこで、労働時間と認定されないよう、15時までは呼び込みの連絡を一切入れないこと、さらに休憩場所を確保する等の取組がある。 → 休憩場所の確保は困難であるため、実施しない。
出発時間の遅延	<ul style="list-style-type: none">・貨物量が増加する時期には、ピッキング、荷揃い作業が長時間化することで、出発時間が遅延し、荷待ち時間の長時間化及び計画に即した休息期間の確保が困難となっている。・そこで以下の課題が挙げられる。<ul style="list-style-type: none">① ピッキング作業を効率化【倉庫事業者】② ピッキング作業員等の最適配置【倉庫事業者】③ キャンセル等の対応を最小化【発荷主】④ 輸送される製品をピッキングし易いよう整理【発荷主】⑤ ピッキング情報の伝達時間を前倒し【発荷主】	<ul style="list-style-type: none">・課題について検討した結果、以下事項について実験的に取組む。<ul style="list-style-type: none">① ピッキング作業を効率化【倉庫事業者】② ピッキング作業員等の最適配置【倉庫事業者】④ 輸送される製品をピッキングし易いようアイテムごとに整理【発荷主】

2 今後の課題

○通過型倉庫運営B社における諸課題を以下の通り整理する。

ポイント		内 容
人員配置	必要人員の確保 勤務体系等	<ul style="list-style-type: none">・人材不足のため、必要人員が必要な場所に配置できない課題は、他事業者でも多くみられる。そこで、採用対象の人材には短時間勤務など、より柔軟な勤務体系の検討が望まれる。・勤務時間については、業務の集中する繁忙時間帯を予め見極め人員配置をしているが、出勤時間、休憩時間など、社内ルールを業務の繁忙に即して柔軟に運用できるルール作りが望まれる。
倉庫 レイアウト	製品アイテムを出荷頻度 別に配置	<ul style="list-style-type: none">・製品アイテムは、おおよそ品番を基準に配置されているが、出荷頻度など、作業負荷別に商品を配置するなど、人員配置の効率化にも直結する。・製品の形状を問わず、出荷頻度が少ないアイテムについては別途スペースに集中管理し、1名の作業員でピッキングするなど、人員を効率的に活用できる。
作業支援	ピッキング作業支援	<ul style="list-style-type: none">・アイテム番号を目視して、ピッキング、最終チェックをしているが、文字は小さく、桁が多いため、ミスが発生しがちである。最終チェックには特に時間を要しているため、アイテム番号をスキャンし正しいアイテム番号かどうか、瞬時に確認できる支援機器の導入が望ましい。・現在、原則1名体制でピッキング作業を実施するが、2名で作業を実施したほうが負荷が低く、女性作業員でも対応可能となり、人材不足にも対応できるため、作業体制についても複数の携帯を検討することが望まれる。
受注締切時間	受注締切時間の前倒し	<ul style="list-style-type: none">・受注締切時間がピッキング作業開始前数時間となるため、貨物量が多い場合には、円滑に処理できず、積込み作業時間が遅延し、結果的に実運送事業者の高速道路料金を負担するケースが発生している。・物流は、発着荷主と倉庫事業者、運送事業者の柔軟な連携がなければ、改善活動、効率化は果たせない。倉庫作業員は来年度から上限720時間規制の対象となることから、今後、受注締切時間の前倒し、キャンセル時の対応など、長時間労働の抑制に向けて検討が望まれる。

ボックスパレット活用による積込作業時間の削減 富山県

1. 実施者の概要

- 荷主企業: 発荷主A(製造業<工場>)
荷主企業: 着荷主A(製造業<在庫型倉庫:運営C社>)
荷主企業の概要・業務内容 建設建材製造業
- 通過型倉庫運営 事業者B、事業者C(運送事業者Cと同一)
- 運送事業者: 元請事業者C、実運送事業者(元請事業者Cを含む、複数事業者)
担当している輸送の内容 Aが製造した建設建材の横持輸送
- 荷種 建設建材

2. 事業概要

改善前

- 貨物と天井の間の空間が大きいため、積載効率が低い。
- ボックスパレットでないと、パレットからの荷崩れに注意するため、作業が慎重になり、より多くの時間を要する。
- パレット・オン・パレットとなるため、荷崩れしないよう、運転者が養生作業を実施する。
- ピッキング作業による積付け作業をした場合、荷崩れスペースが限られているため、事前のピッキング準備ができない。



改善後

- ボックスパレットの場合、上段にも積載できるため、貨物と天井の間の空間が小さくなり、積載効率が低い。
- ボックスパレットに予め積置きして、上段に重ねて保管することが可能。これまでのボックスパレットは2段程度重ねることができたが、新規開発のボックスパレットは、積み荷次第では3段~4段程度積み重ねることが可能であるため、スペース効率も優れている。(軽量貨物であれば4段程度)
- ボックスパレットから積み荷の荷崩れリスクが少ないため、フォークリフトで効率的な積み込み作業が実現し、作業時間が大幅に短縮化した。



3. 課題

- ① 現状、複数のボックスパレットを積み重ねられない構造となっている。
- ② 現行のボックスパレットは、パレットに足を4本立てて利用することから、予め複数のボックスパレットに積みつけて準備ができないため、積込時間が長時間化する原因となっている。

4. 事業内容

○積載効率の向上及び事前積付けを可能となるボックスパレットを新規に開発した。

○回送しやすくするために折り畳み可能で、フォークリフトによる作業性の向上など、実証実験を実施し、製作を実施した。

ボックスパレットによる作業性の検証



フォークリフトの爪の入る箇所



フォークリフトでの作業性のチェック



ボックスパレットを段積みする金具



5. 結果

改善前

○平均待機時間及び積込時間
約100分



改善後

○平均待機時間及び積込時間
約55分 (▲45分)
○月間換算
▲45分 × 7台/日 × 22日 = ▲115時間/月

6. 通過型倉庫(荷主と位置づけ)のメリット

- ①ボックスパレットの場合、上段にも積載できるため、貨物と天井の間の空間が小さくなり、積載効率が高い。
- ②ボックスパレットに予め積置きして、上段に重ねて保管することが可能。積み荷次第では3段~4程度積み重ねることが可能であるため、スペース効率も優れている。
- ③ボックスパレットから積み荷の荷崩れリスクが少ないため、フォークリフトで効率的な積み込み作業が実現し、作業時間が大幅に短縮化した。

7. 結果に結びついたポイント

荷主Aの通過型倉庫を運営しているB、Cの関係者が会社の垣根を超え、改善に向けて話し合い知恵を出し合う場を設け、具現化したことが結果に結びついた。

基政発 1101 第 2 号
基監発 1101 第 1 号
国自貨第 90 号
平成 30 年 11 月 1 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
(公印省略)

「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

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」(以下、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。)においては、平成 28 年度から平成 29 年度までの 2 か年にわたりパイロット事業を実施したところであり、今年度、パイロット事業で得た成果を「取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」(別添 1 のとおり。以下「ガイドライン」という。)として策定し、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。

一方、先の通常国会において、働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律が成立し、自動車運転の業務については、平成 36 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されることとなったところである。

また、平成 29 年 3 月 28 日に働き方改革実現会議において決定された「働き方改革実行計画」(以下「実行計画」という。)の中では、「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。」とされており、引き続き、長時間労働改善に向けた取組を継続して実施していく必要がある。

これらの状況に鑑み、今年度及び来年度以降の地方協議会については、下記のとおりとするので、了知の上、必要な検討・対応を進められたい。

記

1 平成 30 年度の地方協議会について

- (1) 今般策定したガイドラインについて、地方協議会を通じてその普及・定着を図ることとする。具体的には、各地方協議会の場に国土交通省貨物課が委託する説明者を派遣し各委員や荷主等に説明を行い、各委員からそれぞれの所属団体等の傘下会員等へ周知することとされたい。
- (2) (1)により開催する地方協議会の日程等については、国土交通省貨物課及びその委託者と地方運輸局貨物課の間で調整することとする。

2 平成 31 年度以降の地方協議会について

(1) 新たなロードマップについて

自動車運転の業務については、平成 36 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されること、及び実行計画において「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。」とされていることに鑑み、中央協議会及び地方協議会については平成 31 年度以降もロードマップ（別添 2）のとおり継続して長時間労働改善に向けた取組を実施していくこととする。

(2) 実証事業の実施について

実証事業については、別添ロードマップにも示したとおり、平成 31 年度については、アドバンス事業（仮称）として実施することを検討しているが、詳細については改めて通知する。

(3) 「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）について

トラック運転者の不足に対応し、我が国の産業活動や国民生活に必要な物流機能を安定的に確保するため、農林水産省、経済産業省、国土交通省等の関係省庁と荷主や物流事業者の関係団体、労働組合等が連携し、労働生産性の向上と、女性や高齢者を含む多様な人材が現場労働者として活躍できる労働環境の実施に取り組む「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）を強力に推進するための体制を立ち上げるとともに、順次、運動の拡大・深化を図っていくこととしている。

「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）の詳細については現在、関係者と調整中であるが、中央協議会・地方協議会とも連携する見込みである。連携に当たっての詳細については、改めて通知する。



「ホワイト物流」推進運動について (ご賛同のお願い)

令和元年5月

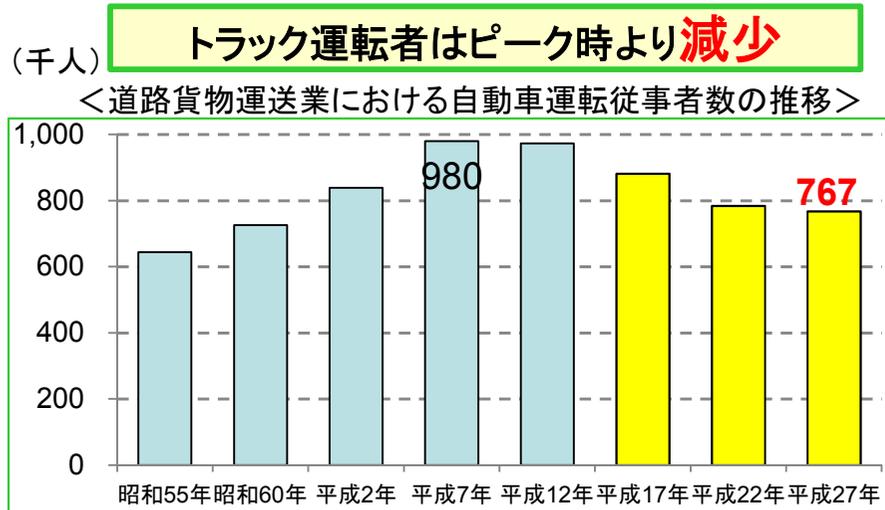
「ホワイト物流」推進運動事務局

「ホワイト物流」推進運動の 背景

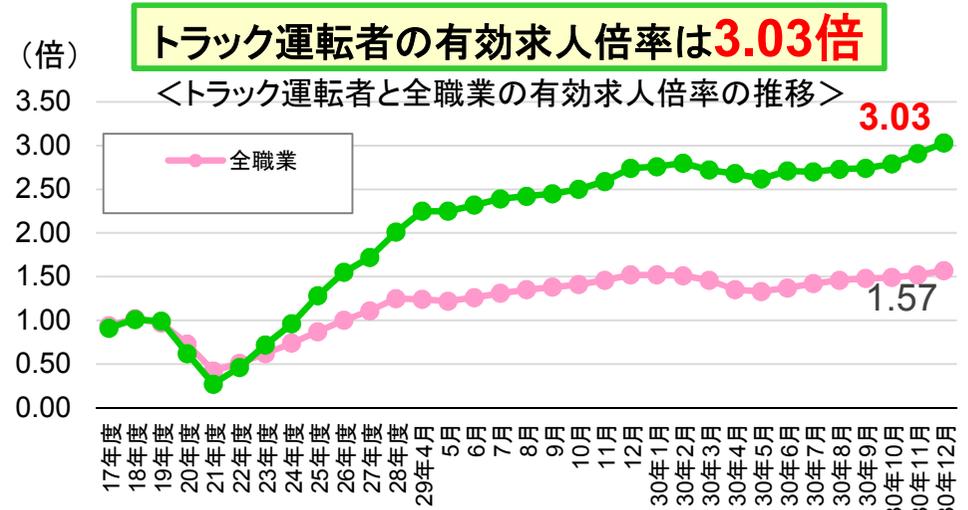


運転者不足の深刻化

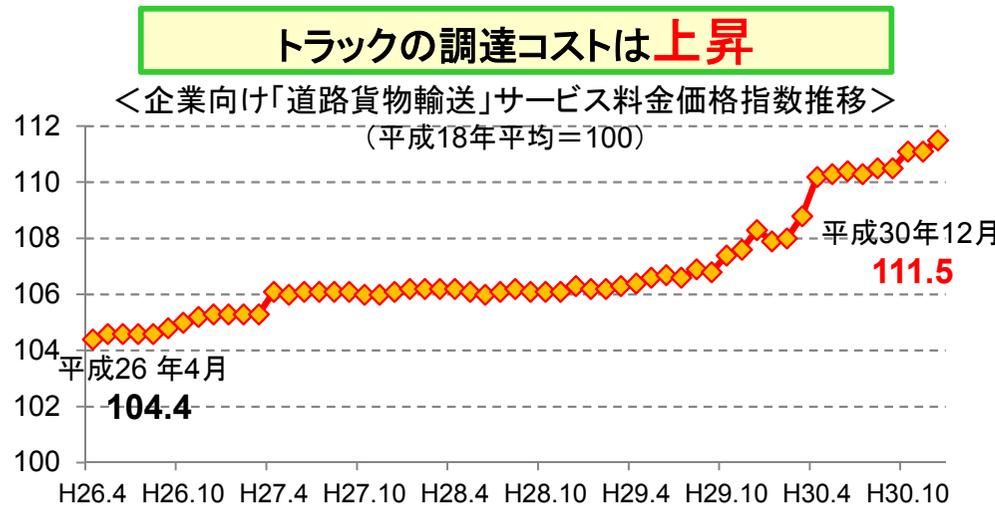
- 運転者不足が深刻化し、トラック調達が困難に。コストも上昇。
- 物流機能を安定的に確保するための取組が重要。



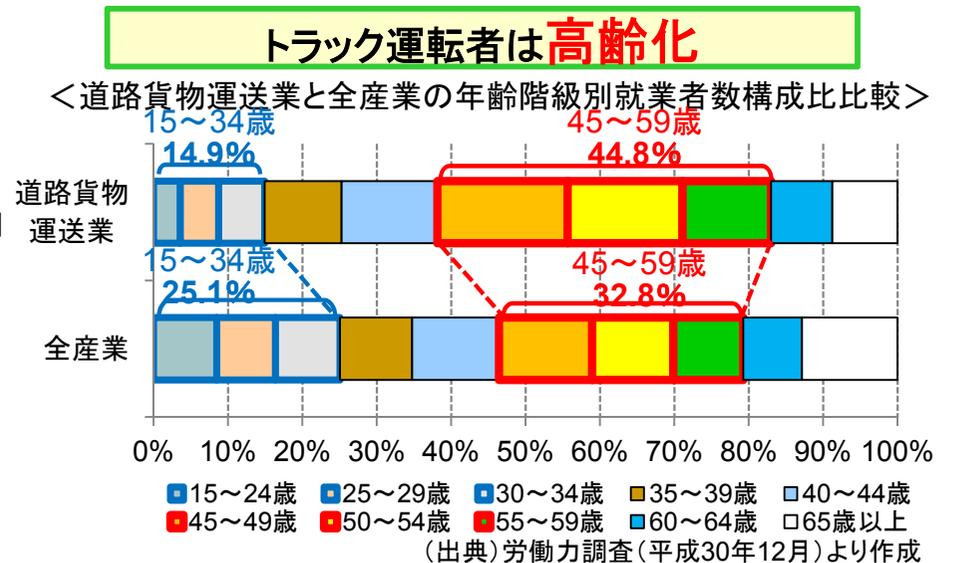
(出典) 国勢調査を基に作成



(出典) 厚生労働省からの提供データを基に作成



(出典) 日本銀行「企業向けサービス価格指数」を基に作成



(出典) 労働力調査(平成30年12月)より作成

運転者不足の影響(日曜日の集荷・配達中止)

- 運転者不足の深刻化に伴い、物流事業者も、従来のサービス水準を維持することが困難になっている。

日曜日の集荷・配達中止について

拝啓 時下益々ご清栄のこととお喜び申し上げます。平素は格別のお引き立てを賜り、厚く御礼申し上げます。

さて、予てより運送業界における人手不足問題や政府の推進する「働き方改革」等を受け、弊社グループでは、業務の見直しによる効率化等、さまざまな取り組みを実施してまいりました。そのようななか、ご迷惑をお掛けすることとなりますが、日曜日の営業体制を大幅に変更させていただくこととなりましたので、下記のとおりご案内申し上げます。

弊社グループが、今後も引き続き安全・安心な輸送サービスを提供し続けるための措置として、ご賢察いただき、何卒ご理解とご協力を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

敬具

(出典)物流事業者ホームページ

運転者不足の影響(出版物の発売日繰り下げ)

- 中国・九州地方の雑誌・書籍の発売日が従来より1日遅くなった。

中国地方・九州地方の輸送スケジュール変更について

一般社団法人日本出版取次協会は、2018年10月より、標記該当地区の輸送会社様から輸送スケジュールに関する要請文書を受領し、その内容について検討を重ねてまいりました。内容については、現行のトラック幹線輸送(東京から現地の配送拠点)が運行管理・労務管理上、法令上問題があり、出版物の継続的かつ安定的輸送の維持及び法令を遵守するために、出版社様からの商品搬入日、発売日を含む輸送スケジュールを変更せざるを得ないというものであります。

ご案内文書につきましては、各関連団体には2月22日より、書店様をはじめとした取引先には2月25日より各取次会社から下記のとおり、ご案内しております。

記

1.変更となる発売日スケジュールについて

- 中国地方(鳥取県・島根県・岡山県・広島県・山口県)

雑誌:発売日が1日遅くなります。

※一部の雑誌は従来の発売日通りとなります。

書籍:発売日が1日遅くなります。

- 九州地方(福岡県・大分県・佐賀県・長崎県・熊本県・宮崎県・鹿児島県)

雑誌:一部の週刊誌について発売日が変更となります。

書籍:発売日が1日遅くなります。

2.開始日 2019年4月1日以降に発売される商品より

運転者不足の影響(食料品等の値上げ)

- 食料品等の値上げの理由として、原料費、包材費、人件費と並んで物流費の上昇も挙げられている。

〇〇〇商品の製造に係る原料費の上昇に加え、包材費、物流費、人件費等も高騰しており、今後も〇〇〇商品の生産・供給コストは引き続き上昇するものと予想されます。

このような環境の下、弊社では、生産の合理化、資材調達や物流の効率化に取り組み、コスト削減に向けた企業努力を重ねてまいりましたが、今後とも消費者の皆様へ、安全・安心で、ご満足いただける品質の商品を安定的にお届けするためには、商品の価格を見直さざるを得ない状況となりました。

つきましては、2019年6月1日出荷分より、次の通りの価格改定をさせていただきますので、ご理解を賜りますようお願い申し上げます。

(出典)食品メーカーホームページ

運転者不足の影響の例(引越難民問題)

- 国土交通省は、4月に異動する職員に、4月第2週目以降の引越を検討するよう周知。

国土交通省
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成31年3月1日
自動車局貨物課

今年春に引越をご予定の皆様へ

～お知らせとお願い～

今年春に引越をご予定の皆様に向けて、「3・4月の引越予約状況」及び「繁忙期の円滑な引越のためのポイントやお願い」を作成しましたので、是非ご参考にして下さい。

(1) 3・4月の引越予約状況 (2/17時点)

今年春の引越の予約状況について、大手引越事業者からの聞き取りを行いました。予約状況については別紙1のとおりです。

例年の最繁忙期である3月中旬～4月上旬の前倒し(2月～3月上旬への前倒し)については、ご協力を頂いているところであり、3月上旬の予約も増えております。引き続き、別紙1をご参考にして頂き、混雑時期をできるだけ避けて、早めのご依頼をお願い致します。

特に、4月8日(月)以降は、比較的余裕がある状況ですので、引越時期の後倒しについても、是非、ご検討・ご協力をお願い致します。

(2) 繁忙期の円滑な引越のためのポイントやお願い

引越予約状況カレンダー



(出典)国土交通省ホームページ

運転者不足の影響(まとめ)

運転者不足が国民生活や企業活動に与える影響

- ✓ 現状のままでは、運転者不足のさらなる深刻化が懸念される。
- ✓ 既に、運賃・料金「単価」の上昇、運送サービスを提供可能なトラック台数や日・時間帯等の縮小(例. 日曜日の集荷・配達中止)が生じている。
- ✓ 適切な対応を行わない場合、各企業にとっては、入出荷のための物流の不安定化、トータル物流コストや商品・原材料の仕入れ価格の上昇、在庫の増加、販売の機会損失の発生等により、経営に好ましくない影響が生じる可能性がある。
- ✓ 適切な対応を行わない場合、国民にとっては、宅配便・引越が不便になったり、食品等の物量の減少や品揃え不足等の影響が生じる可能性がある。

トラック運転者への時間外労働の上限規制等の導入

- 運転者不足を解消するためには、労働条件等を改善し、職業としての魅力を高め、将来の担い手を確保することが必要。
- このため、時間外労働の上限規制等が順次導入される予定。

【トラック運転者の労働条件に関連する主な規制の施行予定】

- 2019年4月 有給休暇の時季指定(一定条件を満たす労働者に毎年5日の年次有給休暇を取得させることを義務付け)
- 2023年4月 中小企業の月60時間超の時間外労働の割増賃金率の引き上げ(50%以上)
- 2024年4月 トラック運転者への時間外労働の上限規制の適用(年960時間以内)

(参考)働き方関連法案(改善基準告示の見直し)に対する国会の附帯決議(抜粋)

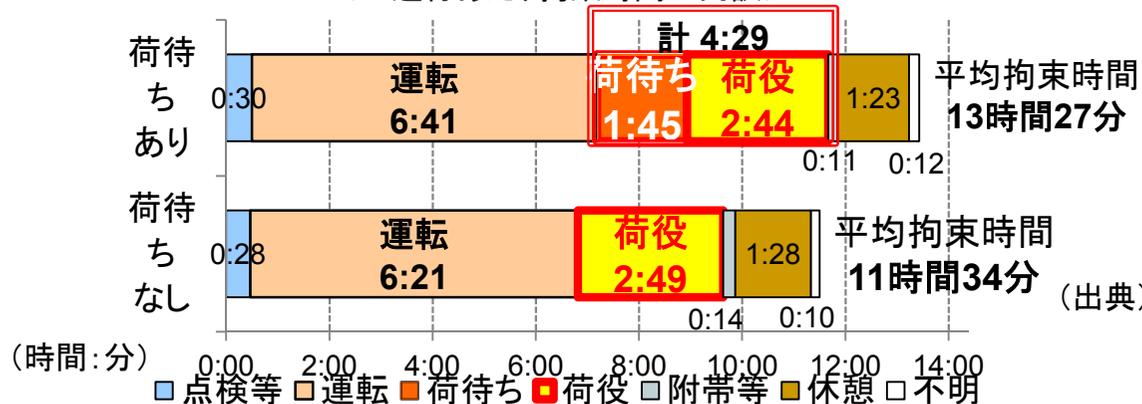
衆議院	▶自動車運転業務については長時間労働の実態があることに留意し、改正法施行後五年後の特例適用までの間、過労死の発生を防止する観点から改善基準告示の見直しを行うなど必要な施策の検討を進めること
参議院	▶時間外労働時間の上限規制が五年間適用猶予となる自動車運転業務等については、その期間においても時間外労働時間の削減に向けた実効性ある取組を、関係省庁及び関係団体等の連携・協力を強化しつつ推し進めること。 ▶自動車運転業務については、過労死等の防止の観点から、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」の総拘束時間等の改善について、関係省庁と連携し、速やかに検討を開始すること。

トラック運転者の労働環境の課題(例)

- 長い荷待ち時間・荷役時間のため、運転者が長時間労働に。
- 運転者による手荷役の商慣習等が女性や60代以上の活躍を阻害。

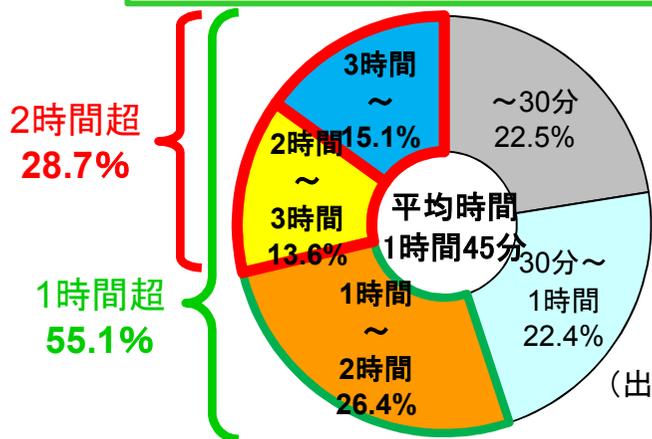
荷待ちや荷役がトラック運転者の長時間労働の一因

<一運行あたり拘束時間の内訳>



(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)より作成

荷待ちの平均時間は1時間45分



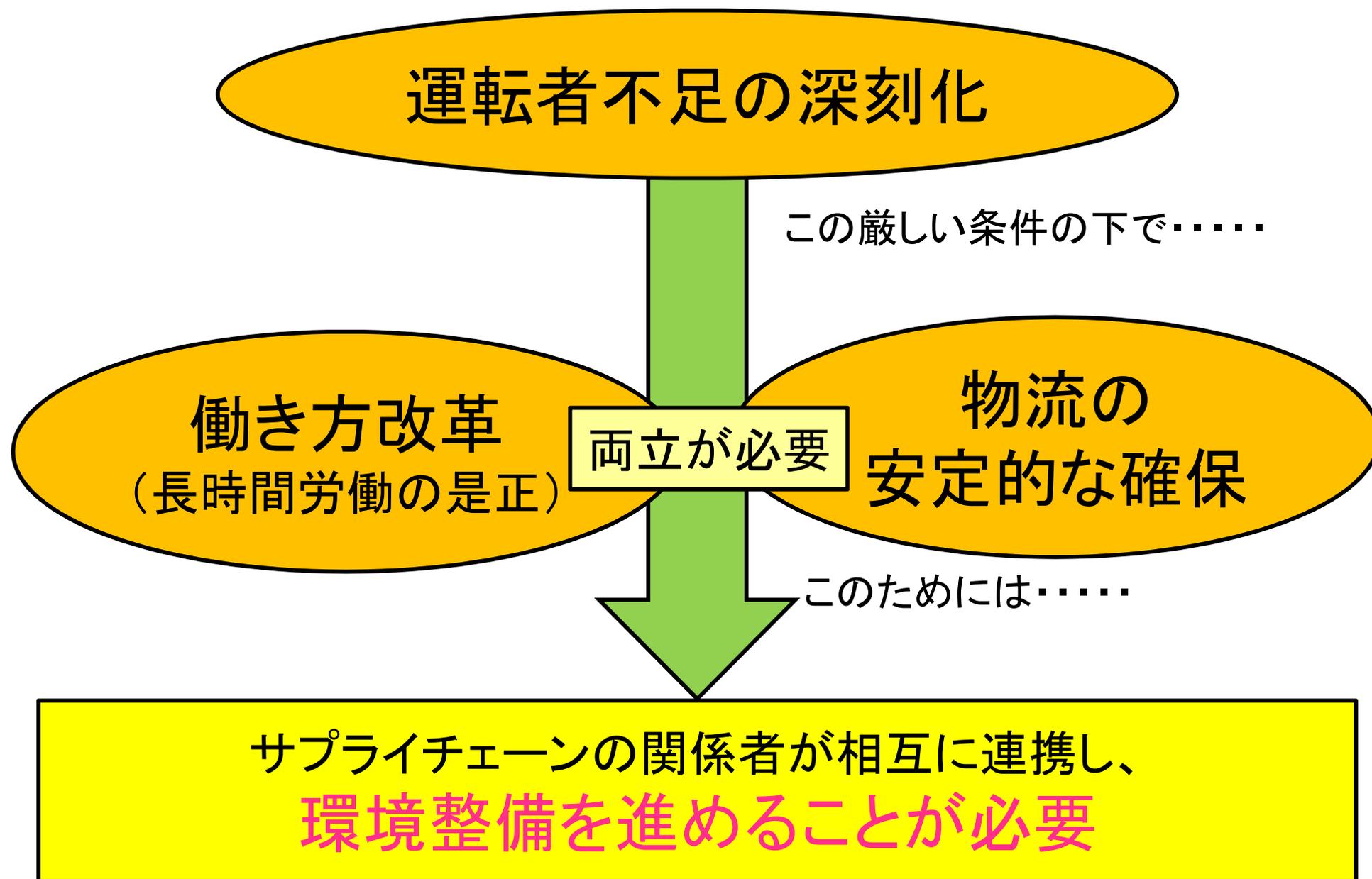
(出典)国土交通省・厚生労働省
「トラック輸送状況の実態調査」
(平成27年)より作成

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

「ホワイト物流」推進運動の背景



「ホワイト物流」推進運動の概要



「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・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、

- 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

に取り組む運動です。

※トラック運転者に時間外労働の上限規制が導入されるまでの間(2024年3月末まで)、実施される予定です。

「ホワイト物流」推進会議とは

有識者、荷主・物流事業者の関係団体、労働組合から構成される「ホワイト物流」推進会議が設置され、「ホワイト物流」推進運動を展開しています。

「ホワイト物流」推進会議

(有識者)

野尻 俊明 流通経済大学学長(座長)
齋藤 実 神奈川大学経済学部教授
高岡 美佳 立教大学経営学部教授

(関係団体)

日本経済団体連合会
日本商工会議所
全国農業協同組合中央会
日本農業法人協会
日本ロジスティクスシステム協会
全日本トラック協会
日本物流団体連合会

(労働組合)

交運労協
運輸労連
交通労連

(事務局)

国土交通省(主管)
農林水産省
経済産業省
全日本トラック協会

期待する取組

企業

- 物流の改善に向け、「自主行動宣言」を提出・実施

※「賛同企業名」「取組内容」は公表
※物流事業者も対象

国民

- サービスの見直し等への理解と協力

※政府広報等を通じ、呼び掛け

物流
事業者

- 物流の改善提案の実施
- 運転者の労働条件・労働環境の改善に取り組む

「ホワイト物流」推進運動への参加の流れ

① 「ホワイト物流」推進運動の趣旨と、「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。

② 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がないか、「推奨項目リスト」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の公表は任意となりますので、非公表とする場合、自主行動宣言の提出時に明記下さい。

※公表・非公表の取扱い、推奨項目の見直し・追加等は随時変更可能です。

③ 「ホワイト物流」推進運動のポータルサイトから様式をダウンロードの上、自主行動宣言を作成し、電子メールで事務局に提出して下さい。

※賛同企業名や自主行動宣言の記載内容(上記②で非公表を選択された部分を除く)は、運動のポータルサイト等で公表させていただきます。

※自主行動宣言の提出後は、各企業等は、自社のプレスリリース、HP等で随時公表して頂くことが可能です。

企業に呼び掛ける事項(自主行動宣言の記載事項)

必須項目

(取組方針)

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

(法令遵守への配慮)

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

(契約内容の明確化・遵守)

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

推奨項目

※推奨項目リストを運動のポータルサイトで公表

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
- ・ 集荷先や配送先の集約
- ・ 運転以外の作業部分の分離
- ・ リードタイムの延長
- ・ 納品日の集約
- ・ 検品水準の適正化

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
- ・ 燃料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
- ・ 働き方改革等に取り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

- ・ 宅配便の再配達削減への協力
- ・ 引越時期の分散への協力
- ・ 物流を考慮した建築物の設計・運用

F. 独自の取組

- ・ 独自の取組

自主行動宣言様式

◆ 自主行動宣言の様式や推奨項目リストは「ホワイト物流」推進運動のポータルサイトに掲載されています。

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



「ホワイト物流」推進運動 持続可能な物流の実現に向けた自主行動宣言					
企業・組合名	役職	氏名	所在地	主たる事業	ホームページ
			〇〇都	製造業	
<p>当社は、「ホワイト物流」推進運動の趣旨に賛同し、以下のように取り組むことを宣言します</p> <p>(取組方針)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、..... <p>(法令遵守への配慮)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、..... <p>(契約内容の明確化・遵守)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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、..... 					
No.	分類番号	取組項目	取組内容		
1					
2		推奨項目リストにある取組項目を記入します	推奨項目リストからの選定事項について、取り組もうとする具体的な内容を記載します。		
3		推奨項目に付す分類番号を記入します	推奨項目を非公表とする場合は、その旨を自主行動宣言を提出する際の電子メールの本文にご記載下さい。		
⋮					
PR欄			希望される企業等は、この欄で自社PRが可能です。		

賛同企業情報

賛同宣言

必須項目

推奨項目

全社公表

公表は任意

自主行動宣言をご検討頂く場合の留意点

- 自主行動宣言の提出・変更は随時可能です。

(参考)2019年度は、以下のスケジュールで集計・公表を行う予定です。

必要に応じ、社内でご検討頂く際の参考にして下さい。

2019年10月頃 賛同企業の数、取組状況等の集計・公表(第1回)(9月末締切)

2020年 1月頃 賛同企業の数、取組状況等の集計・公表(第2回)(12月末締切)

- 社内でご検討いただき、まずは合意可能な取組から宣言し、その後、取組を充実させる等、段階的に取組を深度化していただいて構いません。年度途中の更新も歓迎致します。
- 推奨項目については、まずは一部の拠点で実施する場合、試験的に取り組む場合、実施する方向で検討を進める場合等であってもご記載頂けます。
- 推奨項目リストに記載のない取組も、自主行動宣言の対象に加えて頂けます。

上場会社等への協力要請文書の「直接」送付①

国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

Press Release

平成31年4月4日
自動車局貨物課

「ホワイト物流」推進運動の賛同企業名を公表へ ～ 「運び方改革」に向け、上場会社全社等に協力を要請 ～

国土交通省・経済産業省・農林水産省は、証券取引所の上場会社及び各都道府県の主要企業の合計約6,300社の代表者に対し、別添のとおり「ホワイト物流」推進運動への参加を要請する文書を「直接」送付しましたので、お知らせします。
今後、賛同いただいた企業名を公表していきます。

近年、トラック運転者不足が深刻化する中で、「宅配危機」、「引越難民」等と呼ばれる問題が生じています。今後、中高年齢層の運転者が定年等で大量に離職すること等を踏まえると、

※他の企業・組合の皆様にも、関係団体を通じ、
運動への参加を呼び掛けて参ります。

上場会社等への協力要請文書の「直接」送付②

送付先

社会的な影響力が大きく、企業の社会的責任（CSR）の観点からも、業界内や地域内で先導的な役割を果たして頂くことが期待されるとともに、一般的に、関連する物流量や従業員も多い企業の代表者に送付

代表者に送付した理由

- 企業の代表者宛てに直接要請・公表することにより、
- 事業活動に必要な物流の持続的・安定的な確保が経営上のリスク及び課題として認識され、
 - 得意先との取引条件の見直し、営業・物流等の部門間調整等、担当者レベルでは対応が困難な社内外との調整が、トップマネジメントにより、「迅速」かつ「大胆」に進むことを期待。

「ホワイト物流」推進運動の期待効果

- 日本の物流には、いまだに様々な「ムリ、ムダ、ムラ」が存在しています。
 - この運動を通じ、荷主企業・物流事業者が相互に連携して物流の改善を進めることによって、自社も含めた、サプライチェーン全体の生産性が向上することが期待されます
- 【参考】運動参加の期待効果(例)

- ◆ 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

物流の改善の取組例



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。

➡ 予約受付システムの導入



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。

➡ パレットの活用

物流の改善の取組例



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。

➡ 発荷主からの入出荷情報等の
事前提供



CASE
4

夜間や早朝の積み込み
作業が発生していた

課題

夜間や早朝の積み込み作業
(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、積み込み作業も夜間や早朝になり、出発も遅延。

➡ リードタイムの延長

【参考】貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の概要

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、平成36年度から時間外労働の限度時間が設定される(＝働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要

【公布日：平成30年12月14日】

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- ・ 欠格期間の延長(2年⇒5年)
- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- ・ 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

- 原則として運賃と料金を分別して収受
- ＝「運賃」:運送の対価 「料金」:運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化

(許可後、継続的なルール遵守)

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化

※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例:過労運転、過積載等)

→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度(既存)の強化

- ・ 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・ 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【平成35年度末までの時限措置】

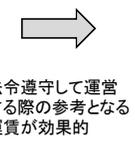
- (1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合
 - ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有
 - ② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ
- (2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合
 - 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請
- (3) 要請をしてもなお改善されない場合
 - 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告+公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合→公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入

【平成35年度末までの時限措置】

【背景】荷主への交渉力が弱い等
 → 必要なコストに見合った対価を収受しにくい
 → 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない



標準的な運賃の告示制度の導入

(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため) 国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

施行日：(1.～3.)公布日から起算して1年6月を超えない範囲内において政令で定める日 (4.)公布日から起算して2年を超えない範囲内において政令で定める日

【参考】トラック事業者への行政処分の強化・標準運送約款の改正

- 運転者の過労や交通事故を防止するためにも、法令違反の運送とならないよう、また、契約内容の明確化・遵守に、「発」及び「着」の荷主の皆様のご理解・ご協力をお願いします。

(1) 行政処分の強化

トラック事業者は、「改善基準告示」という拘束時間、運転時間等のルールを遵守する必要があり、違反した場合、事業停止処分、車両停止処分等の行政処分の対象となります。

2018年7月1日より、過労防止関連違反の処分量定が引き上げられました。

【改善基準告示のイメージ】

拘束時間 (始業から終業までの時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 1日(※2) 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間超えは週2回以内) ・ 1か月 293時間以内
休息期間 (勤務と勤務の間の自由な時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 継続して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

改善基準告示を遵守するため、荷待時間や荷役時間の短縮、高速道路の活用など、「発」及び「着」の荷主の皆様のご理解・ご協力をお願いします。

(2) 標準運送約款の改正

国土交通省が制定するトラック事業者と荷主の契約書のひな形である標準運送約款を改正し、運送の対価である「運賃」と、荷役料、待機時間料などの「料金」の区別の明確化等を行いました。

平成29年11月4日よりトラック運送における運賃・料金の収受ルールが変わりました。

標準貨物自動車運送約款等の改正概要

- ① 「運賃」と「料金」の区別を明確化しました
 運賃が運送の対価であることを明確化します。
 改正前：運賃(運送の対価のみ) + 料金(運送以外の荷役等の対価)
 改正後：運賃(運送の対価のみ) + 料金(運送以外の荷役等の対価)
※ 従来は「運賃」に「料金」が含まれていたため、運賃と料金の区別が不明確でした。
- ② 「待機時間料」を新たに規定しました
 荷主都合による荷待ち時間の対価を「待機時間料」とします。
 荷主：荷待ち時間が発生した場合に待機時間料がかかります。
 事業者：現在は荷待ち時間が発生しないよう努力します。
- ③ 附帯業務の内容をより明確化しました
 附帯業務の内容に「梱入れ」、「ラベル貼り」等[※]を追加します。
※ 以下の他、指定する付帯業務：「梱入れ」、「ラベル貼り」、「積み下ろし」、「積み上げ」等について、標準約款に規定されている方法を原則として積み下ろし・積み上げたります。

国民に呼び掛ける事項(政府広報等を展開)

(物流への理解と協力)

- ◆ 皆さんに食料品や日用品などを届けるため、トラック運転者は日夜、頑張って貨物を運んでいます。普段はあまり意識されていませんが、物流が私たちの生活を支えています。
- ◆ 現在、運転者不足が深刻化しています。運転者が働きやすい環境の整備や物流の効率化に皆様のご理解・ご協力をお願いします。

(宅配便)

- ◆ 商品を配達するためには費用と人手が必要です。運転者不足に対応しつつ、宅配サービスを維持するため、以下の取組にご協力をお願いします。
- できるだけ1回で受け取りましょう。
- このため、宅配ボックスや営業所、コンビニ等での受取も活用しましょう。
- 送るときは、自分や相手が受け取りやすい日時・場所を指定しましょう。
- 通信販売を利用する際には、できるだけまとめ買いしましょう。
- サービス内容の見直し(例:日曜日の集荷・配達の取りやめ等)へのご理解・ご協力をお願いします。



(出典)環境省「COOL CHOICE」HP

(引越し)

- ◆ 混雑時期を避けましょう。
- ◆ 早めに依頼しましょう。



(駐車)

- ◆ トラック運転者の休憩と安全運転のため、SA・PA、道の駅、コンビニなどの大型車駐車スペースへのマイカーの駐車はお控え下さい。

(応援)

- ◆ より良い物流の実現のために努力している企業を応援してみませんか？

トラック事業者:「ホワイト経営マーク」(仮称)(労働条件・労働環境)、Gマーク認定事業者(交通安全)、荷主企業:「『ホワイト物流』推進運動」賛同企業

「ホワイト物流」推進運動へのご協力をお願いします

国民生活や産業活動に必要な物流を
安定的に確保するため、
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！

「ホワイト物流」推進運動へのご
ご協力をお願い申し上げます。



「ホワイト物流」推進運動

持続可能な物流の実現に向けた自主行動宣言

(全社公表)

企業・組合名	代表者の役職・氏名を記載 役職	氏名	所在地	主たる事業 選択肢から一つ選択	ホームページ
ホワイト食品工業(株)	代表取締役社長	白井 伸	東京都	製造業	http:*****.html

当社は、「ホワイト物流」推進運動の趣旨に賛同し、以下のように取り組むことを宣言します。

最終更新: 2019年7月1日

(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。

(以下はそれぞれ任意で公表)

No.	分類番号	取組項目	取組内容
1	A ①	物流の改善提案と協力	・取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者の手作業での荷卸しの削減、附帯作業の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案します。
2	A ②	予約受付システムの導入	・トラックの予約受付システムを導入し、荷待ち時間を短縮します。
3	A ③	パレット等の活用	・パレット、カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用し、荷役時間を削減します。
4	A ⑮	納品日の集約	・取引先から隔日配送化、定曜日配送化等の納品日の集約に関する提案があった場合は、真摯に協議に応じます。
5	E ①	宅配便の再配達への削減への協力	・配達希望日・時間帯の指定が可能となるように、自社のインターネット通販サイトを改良します。 ・社宅に宅配ボックスを設置します。
6	E ②	引越時期の分散への協力	・人事異動や社内制度の見直しにより、引越時期を分散させます。
PR欄			<p>公表したい場合のみ記載(5行以内)</p> <p>・パンや和菓子などを製造して80年。地域の皆様に愛される企業を目指して頑張っています。 ・ホームページで通信販売も行っています。是非、ご覧下さい。 ・包装の簡素化や食品ロスの削減に取り組んでいます。詳しくはhttp:*****.htmlをご参照下さい。 ・物流事業者の方からの提案をお待ちしています。担当部署:〇〇部〇〇課</p>

「ホワイト物流」推進運動 推奨項目リスト

※各企業・組合等において、自主行動宣言の内容を検討して頂く際に参考にして頂くための推奨項目リストです。
 ※物流の実態は各企業・組合等毎に異なりますので、関係すると考えられる項目について、まずは、取り組みやすい項目からでも結構ですので、是非ご検討をお願いします。
 また、このリストに記載されていない任意の取組についても、自主行動宣言の対象に加えて頂くことができます。
 ※自主行動宣言の内容の変更は随時可能です。変更した場合は、運動のポータルサイトを通じ、事務局までお知らせ下さい。

分類 番号	取組項目	取組内容
A. 運送内容の見直し (※)厚生労働省・国土交通省・全日本トラック協会「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」参照		
A	① 物流の改善提案と協力	・取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者の手作業での荷卸しの削減、附帯作業の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案します。
A	② 予約受付システムの導入(※)	・トラックの予約受付システムを導入し、荷待ち時間を短縮します。
A	③ パレット等の活用(※)	・パレット、カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用し、荷役時間を削減します。
A	④ 発荷主からの入出荷情報等の事前提供(※)	・発荷主として貨物を発送する場合に、物流事業者や着荷主の準備時間を確保するため、入出荷情報等を早めに提供します。
A	⑤ 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離(※)	・トラック運転者の拘束時間を短縮するため、物流事業者から幹線輸送部分と集荷配送部分の分離について相談があった場合は、真摯に協議に応じます。
A	⑥ 集荷先や配送先の集約(※)	・トラック運転者の拘束時間を短縮するため、物流事業者から集荷先や配送先の集約について相談があった場合は、真摯に協議に応じます。
A	⑦ 運転以外の作業部分の分離(※)	・物流事業者から運転業務と運転以外の附帯作業の分離について相談があった場合は、真摯に協議に応じます。
A	⑧ 出荷に合わせた生産・荷造り等(※)	・出荷時の順序や荷姿を想定した生産・荷造り等を行い、荷待ち時間を短縮します。
A	⑨ 荷主側の施設面の改善(※)	・倉庫等の物流施設の集約・増設・レイアウト変更等を行い、荷待ち時間や荷役時間を短縮します。
A	⑩ リードタイムの延長(※)	・トラック運転者が適切に休憩を取りつつ運行することが可能となるように、発荷主としての出荷予定時刻を厳守します。 ・着荷主として幅を持たせた到着時刻を認めることなどにより十分なリードタイムを確保します。
A	⑪ 高速道路の利用(※)	・物流事業者から、高速道路の利用と料金の負担について相談があった場合は、真摯に協議に応じます。
A	⑫ 混雑時を避けた配送(※)	・道路が渋滞する時間や着荷主側の混雑時間を避けるため、出荷時間や納品時間を分散させます。
A	⑬ 発注量の平準化(※)	・荷待ち時間を短縮するとともに、運行効率を向上させるため、曜日波動や月波動などの繁閑差を平準化します。
A	⑭ 船舶や鉄道へのモーダルシフト(※)	・長距離輸送について、トラックからフェリー、RORO船や鉄道の利用への転換を行います。この際に、運送内容や費用負担についても必要な見直しを行います。
A	⑮ 納品日の集約	・取引先から隔日配送化、定曜日配送化等の納品日の集約に関する提案があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案します。
A	⑯ 検品水準の適正化	・取引先から検品方法(例:検品レス化、サンプル検品化、事後検品化等)や返品条件(例:「輸送用の外装段ボールに汚れ、擦り傷があっても、販売する商品に影響がなければ返品しない」)等の検品水準の適正化に関する提案があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案します。
A	⑰ 物流システムや資機材の標準化	・取引先や物流事業者から、データ・システムの仕様やパレットの規格等の標準化について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案します。
B. 運送契約の方法		
B	① 運送契約の書面化の推進	・運送契約の書面化を推進します。
B	② 運賃と料金の別建て契約	・運送契約を締結する場合には、運送の対価(運賃)と運送以外の役務等の対価(料金)を別建てで契約することを原則とします。
B	③ 燃料サーチャージの導入	・物流事業者から燃料サーチャージの導入について相談があった場合には、真摯に協議に応じます。
B	④ 下請取引の適正化	・運送契約の相手方の物流事業者に対し、下請けに出す場合、上記①～③に準じて対応するように求めます。
C. 運送契約の相手方の選定		
C	① 契約の相手方を選定する際の法令遵守状況の考慮	・契約する物流事業者を選定する際には、関係法令の遵守状況を考慮します。 【参考】自動車運送事業者の行政処分情報検索(国土交通省HP) http://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/03punishment/cgi-bin/search.cgi
C	② 働き方改革等に取り組む物流事業者の積極的活用	・働き方改革や輸送の安全性の向上等に取り組む物流事業者を積極的に活用します。 【参考1】自動車運送事業者のホワイト経営の「見える化」 平成31年度中の認証制度の創設を目標に国土交通省の検討会で検討中 【参考2】安全性優良事業所(Gマーク事業所)都道府県別一覧表(全日本トラック協会HP) http://www.jta.or.jp/tekiseika/teki_list/gmark/index.html
D. 安全の確保		
D	① 荷役作業時の安全対策	・荷役作業を行う場合には、労働災害の発生を防止するため、安全な作業手順の明示、安全通路の確保、足場の設置等の対策を講じるとともに、事故が発生した場合の損害賠償責任の明確化を図ります。
D	② 異常気象時等の運行の中止・中断等	・台風、豪雨、豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行いません。また、運転者の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重します。
E. その他		
E	① 宅配便の再配達への削減への協力	・配達希望日・時間帯の指定が可能となるように、自社のインターネット通販サイトを改良します。 ・社宅への宅配ボックスの設置やオフィス受取を推進します。
E	② 引越時期の分散への協力	・人事異動や社内制度の見直しにより、引越時期を分散させます。
E	③ 物流を考慮した建築物の設計・運用	・自社が新規に建築する商業施設やオフィスビルについては、国土交通省「物流を考慮した建築物の設計・運用について～大規模建築物に係る物流の円滑化の手引き～」を参考にして設計・運用します。
F. 独自の取組		
F	① 独自の取組 ※独自の取組が複数ある場合は、E②、③、④…と番号を追加して下さい。 ※項目名は、取組の内容に応じて適宜記載して下さい。	(例) ・「トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化」につながる独自の取組 ・「女性や60代の運転者を含む多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現」につながる独自の取組

「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」における平成30年度コンサルティング事業（実証実験）の実施集団選定状況

資料6

○17都道府県において対象集団が決定。

都道府県	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
北海道	○	○	○	日用品
青森	○	○	○	青果物
秋田	○	○	○	農産物
東京	○	○	○	一般雑貨
富山	○	○	○	住宅用建材
新潟	○	○	○	加工食品
静岡	○	○	○	自動車部品
愛知	○	○	○	日用品
岐阜	○	○	○	金属加工製品
大阪	○	○	○	紙パルプ
和歌山	○	○	—	機械製品
広島	○	○	○	加工食品
岡山	○	○	—	住宅用建材
山口	○	○	○	加工食品
香川	○	○	○	加工食品
宮崎	○	○	○	青果物
鹿児島	○	○	○	食肉

輸送品目別の取組の強化

- パイロット事業では様々な輸送品目について取組みを行ってきたが、個々の輸送品目ごとに抱える課題等に違いがあることから、輸送品目ごとの課題や実態を把握し、改善方策を検証する。
- 地方によって輸送品目ごとに課題が異なる面もあることから、中央・地方の両方において関係者と取組みを進める。

具体的取組み

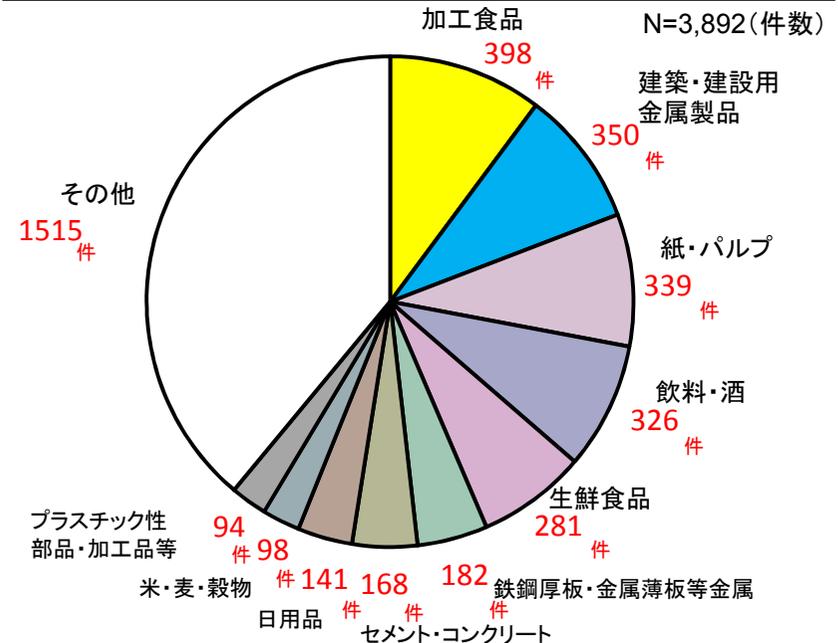
- 荷待ち件数が特に多い分野で平成30年度に設置した輸送品目別懇談会（加工食品、建設資材、紙・パルプ）について、引き続き輸送品目別懇談会を開催し議論を行い、輸送品目に応じた課題の抽出及び改善策の検討・検証を実施
- 懇談会で得られた改善策について展開・浸透を図るべく、各運輸局単位で地方懇談会（既存の地方協議会を活用することも想定）を設置し、輸送品目別懇談会から地方懇談会への縦展開を図るとともに、地方懇談会から管内の各地方協議会に対して横展開を実施
- アドバンス事業として、地方懇談会ごとに輸送品目に係る実証実験を実施し、改善策に係る効果を検証
- 検証で得られた有用な効果について、適宜ガイドラインや事例集へ反映

- 他の産業と比較して長時間労働・低賃金の状況にあるトラック運送業の将来の担い手を確保するためには、荷主等の理解・協力なども得つつ、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必要がある。
- 一方、輸送品目によって輸送等の特性が異なる面があり、輸送品目に応じて検討を実施することが効果的な面がある。
- このため、荷待ち件数が特に多い分野等について、それぞれ課題の抽出を図るとともに、各都道府県ごとに発着荷主及び運送事業者が参画して長時間労働の改善を図るために実施したパイロット事業のノウハウの展開等を行う。

検討事項のイメージ

- ・現在生じている課題についての関係者間の認識の共通化
- ・輸送品目ごとのサプライチェーン全体における生産性向上等に関する課題の抽出
- ・改善策について、パイロット事業により得られたノウハウも活用しつつ関係者間で検討・検証
- ・改善策についての展開・浸透

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)



加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会について

- 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いて、平成28年度から平成29年度にかけて、発着荷主及び運送事業者が一体となって長時間労働の改善に取り組むパイロット事業を実施。
- パイロット事業では、様々な輸送品目について取組を行ってきたが、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、関係者が連携して課題解決を図っていく上では、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- 昨年7月に実施した荷待ち時間の調査において、加工食品関係が件数が最も多かったことも踏まえ、加工食品における物流に関係する幅広い関係者からなる懇談会を設置。
- 関係者間で存在する課題についての意識共有やパイロット事業等のノウハウ等の共有及び取組の展開を図り、トラックドライバーの労働時間の改善・サプライチェーン全体における効率化を図る。

「加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」委員

矢野 裕児 流通経済大学教授（座長）
 堀尾 仁 味の素株式会社理事 食品事業本部 物流企画部長
 小谷 光司 三菱食品株式会社ロジスティクス本部
 戦略オフィス室長
 鷺野 博昭 株式会社セブン・イレブン・ジャパン
 QC・物流管理本部物流・生産管理部
 東日本物流管理 副総括マネジャー
 戸川 晋一 株式会社ヤオコー取締役情報システム部長
 兼ロジスティクス推進部長
 谷 章 一般社団法人日本スーパーマーケット協会
 会員サポート部長
 北條 英 日本ロジスティクスシステム協会
 JILS総合研究所 ロジスティクス環境推進センター
 センター長
 西願 廣行 日本冷蔵倉庫協会副会長
 飯原 正浩 株式会社丸和運輸機関常務執行役員
 坂本 隆志 全日本トラック協会食料品部会 部会長
 村西 正実 全日本トラック協会 審議役

【行政】

黒澤 朗 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
 宮浦 浩司 農林水産省食料産業局食品流通課長
 東野 昭浩 農林水産省食料産業局食品製造課長
 伊奈 友子 経済産業省商務・サービスグループ
 消費・流通政策課物流企画室長
 山田 輝希 国土交通省総合政策局物流政策課長
 多田 浩人 国土交通省大臣官房参事官（物流産業）
 平嶋 隆司 国土交通省自動車局貨物課長

※第1回懇談会を平成30年6月29日、
 第2回懇談会を平成30年12月13日に開催

第2回開催時の主な意見

- リードタイムに関しては、成功事例を横展開すればよいのではなく、世の中全体が変わらないと意味がない。リードタイムを延長しても皆が困らないことを示すべきである。
- リードタイムを延長するというのは、納品日をフレキシブルにする方式もある。発注日は一緒に、何日から何日までの間に納品してもらえればよい、来週届けてもらえればよい、というのがあれば配送しやすい。
- 1/3ルールの改善は決まった話であり、どう広めていくのかというフェーズにある。決まっているのに何故進まないのかという点が論点である。メーカー各社年月表記に変えている中、どう進めるかということを検討すべきである。
- パレット単位での発注の仕組・システムについては大手各卸は対応済である。一方でパレット単位で発注出来る商品は約20%程度で残りは約80%程度はパレット単位に満たないほどスロームーブである。これをパレット化するには商品自体の規格がある程度統一されないとパレタイズ化が難しい。
- 事前出荷情報の課題は、どうやって標準化するかという点である。日本の一般的な物流システムでは、この標準化がなかなか進まない。行政主導で標準化をするという点にはチャンスがある。
- 国の政策により消費が上向くという話だが、最終的に小売店が店を開いて売っている、サービス業がサービスを提供しているというのがあってこそ、消費拡大は初めて成立する。そこが動いているのが大前提であることは念頭に置いて頂きたい。
- ホワイト物流推進運動は重要な取組みであると認識している。加工食品物流の生産性と品質のバランス最適化という考え方が定着できるような項目が必要と考える。過度な物流品質の達成や365日日付管理等、その必要性があるのかといったことを、国民、中間メーカー、メーカーのトップも含めて意識できるようになれば世の中変わっていくのではと思う。

実証実験案

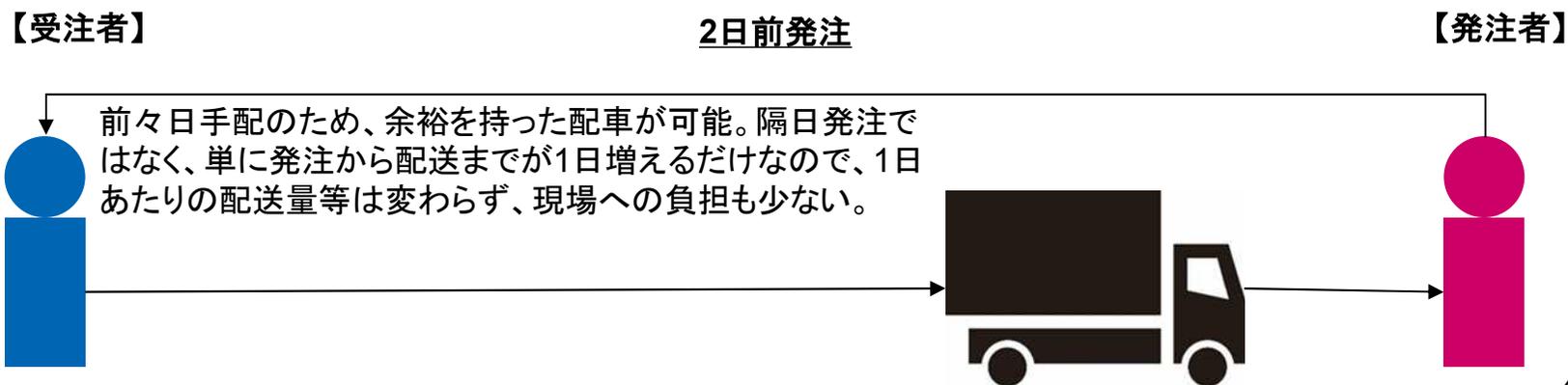
【小口多頻度・短いリードタイム配送の抑制】 リードタイムを1日延長することによる配車効率の向上

- 商品の発注翌日に配送を行うと、トラックの手配に手間がかかり、混載の場合には積載率が低いまま配送を行ったり、直前まで配車できるトラックが見つからず、指定の時間に間に合わなかったりすることもある。
- そのため、発注から配送までのタイムラグを1日延長し、配送頻度や1日の配送量は変えずに効率的な配送を行う。

Before



After



紙・パルプ物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会について

- 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いて、平成28年度から平成29年度にかけて、発着荷主及び運送事業者が一体となって長時間労働の改善に取り組むパイロット事業を実施。
- パイロット事業では、様々な輸送品目について取組を行ってきたが、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、関係者が連携して課題解決を図っていく上では、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- 昨年7月に実施した荷待ち時間の調査において、紙・パルプ関係が件数が多かったことも踏まえ、紙・パルプにおける物流に関係する幅広い関係者からなる懇談会を設置。
- 関係者間で存在する課題についての意識共有やパイロット事業等のノウハウ等の共有及び取組の展開を図り、トラックドライバーの労働時間の改善・サプライチェーン全体における効率化を図る。

「紙・パルプ物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」委員

洋紙・板紙分野

矢野 裕児	流通経済大学教授(座長)
伊藤 洋一	日本製紙連合会物流委員会委員長
有坂 直樹	日本洋紙代理店会連合会物流委員会委員長
難波 睦雄	日本板紙代理店会連合会白板紙部会長
井元 伸哉	(株)竹尾 執行役員
小澤 典由	日本印刷産業連合会 常務理事
佐藤 行伸	全国段ボール工業組合連合会
上野 正人	JPTransportサービス(株)代表取締役社長
中島 義弘	王子陸運(株) 代表取締役社長
近野 裕之	平田倉庫(株) 常務取締役東京支店長
松崎 宏則	全日本トラック協会 常務理事

※第1回懇談会を平成30年12月6日に開催

家庭紙分野

矢野 裕児	流通経済大学教授(座長)
今枝 英治	全国家庭紙同業会連合会理事長
田北 裕之	日本家庭紙工業会会長
藤原 愛三	全国化粧品日用品卸連合会 専務理事
西井 勝己	(株)浅井 取締役配送システム事業部長
松崎 宏則	全日本トラック協会 常務理事

※第1回懇談会を平成30年12月13日に開催

【行政】

黒澤 朗	厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
湯本 啓市	経済産業省製造産業局素材産業課長
山田 輝希	国土交通省総合政策局物流政策課長
多田 浩人	国土交通省大臣官房参事官(物流産業)
平嶋 隆司	国土交通省自動車局貨物課長

第1回（洋紙・板紙分野）開催時の主な意見

- 荷待ち時間が多いというのが大きな問題で、発側、着側両方に問題がある。板紙は直納が多いので、発側工場に到着した時にまだ製品が出来ておらず工場内でロットに合わせる、という理由で荷待ちが生じることがある。
- 紙・パルプのドライバーになり手がいないのは、作業の危険さがある。原紙のロールを重ねて積んで、それを卸す作業は、教育してもできる前に辞めてしまう。巻き取り紙は、横積みにした場合、特殊な荷役となり、このノウハウは難しい。
- 午前納品が多いので、午後はトラックが空く。朝一の集中は大きく、朝一番で行っても10台待っていることもあり、これを1時間以内で卸すことは困難な状況である。これは、納品先が時間帯毎に枠を決めてやれば解決するだろうが、帰り荷を確保するタイミングであわせることにも配慮が必要である。荷待ち時間の短縮だけではなく、ドライバーの効率化も同時に必要であると考える。
- 小口化がますますひどくなっている。2トン車が中心だが、2～4トン車で1日30件近く配送するような状況で非常に厳しい。
- 出版業者は取次業者に納品するが、納品時に1～2時間は待つのは当たり前で、この待ち時間をなんとかして欲しい。昨年9月から取次業者との打ち合わせの場が設定されて議論しているが、いい打ち手がない。出版の場合、発売日が集中することが要因であると考えて、もう少し分散できないか？との検討も実施しており、昨年からの取り組みが小さく始まっている。前日にできたら前日の夕方に運送する等も提案している。やはりサプライチェーンという考えで進めていく必要があると認識をしている。受ける部分も含めて平準化ができれば良いと考えている。
- 印刷会社は帰り荷がなくピストン輸送になるので、積載効率を上げることが困難で、回転率を上げるのも難しい。これらの運賃が上がらない要因になっているが、配送効率を上げようもない。

第1回（家庭紙分野）開催時の主な意見

- 物流の生産性を上げる過程で、いわゆる小売業者が大型化する事によって、小売業者自身がセンターを整備している。取引先の数だけトラックが来るという事は非常に非効率という事で、物流改革が始まっている。その中で、唯一に近い形でセンター納品から除外されている代表的なカテゴリーが家庭紙である。
- 単価が低いために、運送業者からの改善要望や値上げの要請など交渉が難しい。これまで低単価で売っていたが、低単価であるがゆえに、人件費の増加、高騰を吸収することはなかなかできない。
- 労働時間の短縮等の点だと、前日の夕方に注文を頂き、翌日午前中指定というの結構ある。時間外労働しなければならないリードタイムを要求される。短いリードタイムで処理することは困難なのに、午前納品を希望する小売業者が多いのが現状。また、商品が高張るためバックヤードに置けず、大型の小売業者からは日曜日以外ほぼ毎日注文、納品というケースもある。
- 以前はメーカーが仕立てた大型トラックが、そのメーカーの商品全てを積んで納品していたが、多品種小ロット化という動きもあり、必要な分だけ届けられる形があればということで、卸がメーカーに発注すると同時に運送会社にも発注する合い積みという方法で、卸主導のシステムができています。
- ビール業界が実施したように、家庭紙業界でも専用パレットを作ろうと、レンタルパレット屋と共同で始めているところ。積載効率80%以上を目指し、パレットで運ぶようにしている。
- 待ち時間は日用品の業界や加工食品業界が多い。異業種交流委員会として、加工食品の話をする、即席麺がほとんど手積み手卸しになっている。専用パレットを作成したが、入らないので、特売用のパレットで回している。共同利用をぜひ進めて欲しい。
- 受け側の人手不足もあり1人で何台も対応しなければならない。労働時間を短くする課題の中で、納品時間指定にも大きな問題となる。パレット化は改善の手がかりにはなるが、それだけでは大きくは変わらないだろう。

建設資材物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会について

- 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いて、平成28年度から平成29年度にかけて、発着荷主及び運送事業者が一体となって長時間労働の改善に取り組むパイロット事業を実施。
- パイロット事業では、様々な輸送品目について取組を行ってきたが、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、関係者が連携して課題解決を図っていく上では、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- 昨年7月に実施した荷待ち時間の調査において、建設資材関係が件数が多かったことも踏まえ、建設資材における物流に関係する幅広い関係者からなる懇談会を設置。
- 関係者間で存在する課題についての意識共有やパイロット事業等のノウハウ等の共有及び取組の展開を図り、トラックドライバーの労働時間の改善・サプライチェーン全体における効率化を図る。

「建設資材物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」委員

矢野 裕児 流通経済大学教授(座長)

奥田慶一郎 日本建材・住宅設備産業協会専務理事

中野 優 日本建設業連合会建築生産委員会施工部会副部会長

大西 康之 日本建設業連合会公共工事委員会生産性向上部会長

柳 求 住宅生産団体連合会環境・安全部長

山崎 晃生 合同製鐵(株)常務執行役員

鎮目 隆雄 (株)フコックス代表取締役社長

瀧本 雅弘 豊橋センコー運輸(株)本社営業所 所長

松崎 宏則 全日本トラック協会 常務理事

【行政】

黒澤 朗 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長

縄田 俊之 経済産業省製造産業局生活製品課住宅産業室長

山田 輝希 国土交通省総合政策局物流政策課長

多田 浩人 国土交通省大臣官房参事官(物流産業)

高橋 謙司 国土交通省土地・建設産業局建設業課長

長谷川貴彦 国土交通省住宅局住宅生産課長

平嶋 隆司 国土交通省自動車局貨物課長

※第1回懇談会を平成30年12月21日に開催

第1回開催時の主な意見

- 建設資材の物流は複雑である。例えば窓で考えた場合、アルミサッシに組み立てた後に持っていく場合は製造業だが、ガラスで運ぶ場合は卸売業となり、その時の契約によって異なる。1つの会社でも、製造業、建設業等複数の側面があり、また、下請けとの関連も出てくる。
- 住宅から非常に大きなビルまで広範囲にわたる現場の議論をしている。ドライバーの作業環境改善を目指しているのか、運送の合理化、適正化を目指しているのか、焦点が絞れない。
- 土木は公共工事が多い関係で、施工の記録などを写真で残さなくてはならない。特車が申請ルートの通りにちゃんと通ってきているか、これも写真撮影をして記録を残すことに時間と手間を要している。
- 街の建材店が間に入ってくる物流ルートでは、地域の建材店が、在庫量・物流を調整するコーディネーター的な役割をしており、様々な種類の建材を現場の工程に合わせて運ぶため、結果として物流の効率化に寄与していると考えられる。住宅メーカーの物流センターでの荷待ちや現場直送ルートに比べて物流上の問題は起きにくいのではないかと。
- 建設用の鋼材を製造・出荷する場合、現場に直接持ち込むルートもあるが、前作業を実施する加工業者の作業場に持ち込むことが多い。本来は荷卸しの際に玉掛け等はやらない契約だが、ドライバーが荷待ち時間を減らしたいので玉掛けを手伝うことが常態化しており、安全等の問題もある。
- コンプライアンスを守る為に目いっぱいやっているが、受け入れ側の対応を改善して頂きたい。現状をちゃんと伝えないと、物流が止まってしまうくらいの危機感がある。労働時間、生産性の向上という事では、自助努力は限界なのでぜひやって頂きたい。
- 現場では工事の進捗具合によって、荷卸しができず「持ち帰り」となるケースもある。帰りに他の荷物を運ぶ予定がある場合、一旦持ち帰って、またその荷物を取りに行くという非効率な場合もあり、長時間労働の原因にもなっている。

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、平成36年度から時間外労働の限度時間が設定される(=働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要

【公布日：平成30年12月14日】

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- ・ 欠格期間の延長(2年⇒5年)
- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- ・ 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

- 原則として運賃と料金を分別して收受
 = 「運賃」: 運送の対価 「料金」: 運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化 (許可後、継続的なルール遵守)

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化

※ 「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例: 過労運転、過積載等)

→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度(既存)の強化

- ・ 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・ 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【平成35年度末までの時限措置】

- (1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合
 → ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有
 ② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ
- (2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合
 → 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請
- (3) 要請をしてもなお改善されない場合
 → 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告+公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合 → 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入

【平成35年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等

→ 必要なコストに見合った対価を收受しにくい

→ 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない



法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

標準的な運賃の告示制度の導入

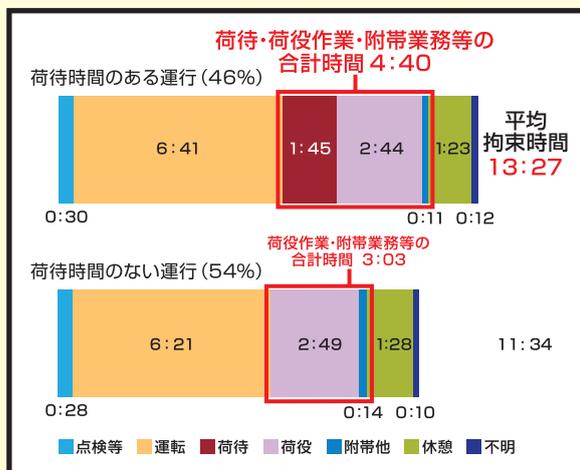
(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため) 国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

施行日：(1. ~3.) 公布日から起算して1年6月を超えない範囲内において政令で定める日 (4.) 公布日から起算して2年を超えない範囲内において政令で定める日

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是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

ドライバーが荷役作業や附帯業務を行った場合は、その旨を記録することになります。

出典：「トラック輸送状況の実態調査結果」
(国土交通省：平成 27 年調査)

※ 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っ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是正が喫緊の課題ですが、長時間の荷待時間の発生に加え、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、今回の一部改正により、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。

荷待時間・荷役作業等の記録義務等の記録義務付け(貨物自動車運送事業輸送安全規則の改正)に伴う乗務記録付票 [記載例]

※荷待については、平成 29 年 7 月に既に記載対象となっております。

〔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)		
9 : 20 ~ 9 : 40	附帯業務①(荷造り) (荷主都合の待機 : 20分)	→ 20 分	
10 : 00 ~ 10 : 30	附帯業務②(ラベル貼り)	→ 30 分	
10 : 30 ~ 11 : 30	積込み	→ 60 分	
11 : 30	出発		

※荷役作業等が契約書に明記されている場合、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。

〔着荷主側で荷物の取卸し時に荷待・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以外**〕

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)		
16 : 40 ~ 17 : 00	取卸し (荷主都合の待機 : 20分)	→ 20 分	
17 : 20 ~ 17 : 50	附帯業務 (梱入れ)	→ 30 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。

記入見本

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
荷待待機開始・終了時刻	荷待時間	附帯業務の開始・終了時刻	荷主側の確認が得られた時刻	出発時刻
9 : 00 ~ 9 : 20 9 : 40 ~ 10 : 00	40分	9 : 20 ~ 9 : 40 10 : 00 ~ 10 : 30	積込み(取卸し)の開始・終了時刻 10 : 30 ~ 11 : 30	11 : 30
ドライバーが実施した荷役作業等の内容	(発・着)荷主側担当者確認欄	荷主側担当者不在の場合		
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 5. 検取・検品 6. 梱持ち 7. 梱持ち 8. 梱入れ 9. ラベル貼り 10. はい作業 11. その他()	△△ △△			

※別途デジタコなど他の方法で記録・保存している場合は、当該項目については記載不要です。
※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
荷待待機開始・終了時刻	荷待時間	附帯業務の開始・終了時刻	荷主側の確認が得られた時刻	出発時刻
16 : 00 ~ 16 : 40 17 : 00 ~ 17 : 20	60分	17 : 20 ~ 17 : 50	積込み(取卸し)の開始・終了時刻 16 : 40 ~ 17 : 00	17 : 50
ドライバーが実施した荷役作業等の内容	(発・着)荷主側担当者確認欄	荷主側担当者不在の場合		
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 5. 検取・検品 6. 梱持ち 7. 梱持ち 8. 梱入れ 9. ラベル貼り 10. はい作業 11. その他()	●● ●●			

※別途デジタコ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。
※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。