第7回 トラック輸送における取引環境･労働時間改善
石川県地方協議会

（平成３０年９月１９日（水）１４時００分～
ＡＮＡクラウンプラザホテル金沢　３階　瑞雲）

【 議　　事　　次　　第】

Ⅰ．開会

Ⅱ．議題

１．改正標準運送約款、長時間労働抑制（働き方改革）に関する
フォローアップ実態調査について

２．「働き方改革」の動向について

３．その他

Ⅲ．閉会

【 配布資料 】
- ○　議事次第、委員名簿、出席委員名簿、配席図、協議会規約
- ○「改正標準運送約款、長時間労働抑制（働き方改革）に関する
フォローアップ実態調査」に係る調査様式 等
- ○「働き方改革」の動向について　【厚生労働省】
- ○「適正取引の推進及び長時間労働の是正に向けた要請行動」　【石川県地方協議会】
- ○「プレガイドライン ～平成 28 年度パイロット事業事例集～」　【中央協議会】
- ○「食品流通合理化促進事業」について　【農林水産省】
- ○「平成 31 年度国土交通省概算要求」　【国土交通省】

【 参考資料 】
「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について」
「地方協議会の主な取組について」「平成 29 年度パイロット事業について」

第7回
トラック輸送における取引環境・労働時間改善石川県地方協議会

委　員　名　簿

（敬称略）

近　藤　修　司	北陸先端科学技術大学院大学知識科学研究科講師
宮　本　外　紀	石川県商工会議所連合会専務理事
橋　本　政　人	一般社団法人石川県経営者協会専務理事
中　村　　明	石川県中小企業団体中央会専務理事
南　　英　明	全国農業協同組合連合会石川県本部管理部長
永　井　宏　行	カナカン株式会社物流システム部課長
松　任　宏　幸	津田駒工業株式会社常務取締役総務部長
杉　浦　直　人	石川県交通運輸産業労働組合協議会議長
久　安　常　信	一般社団法人石川県トラック協会長
山　田　秀　一	北陸貨物運輸株式会社代表取締役
小前田　　彰	小前田運輸株式会社取締役会長
中　野　廣　志	日本通運株式会社金沢支店支店長
松　竹　泰　男	厚生労働省石川労働局長
板　崎　龍　介	国土交通省北陸信越運輸局長

第７回トラック輸送における取引環境・労働時間改善石川県地方協議会

出　席　者　名　簿

（敬称略）

近　藤　修　司	北陸先端科学技術大学院大学知識科学研究科講師
林　　重　毅	石川県商工会議所連合会　金沢商工会議所 企業経営アシストセンター長（代理）
橋　本　政　人	一般社団法人石川県経営者協会専務理事
中　村　　明	石川県中小企業団体中央会専務理事
永　井　宏　行	カナカン株式会社物流システム部課長
松　任　宏　幸	津田駒工業株式会社常務取締役総務部長
杉　浦　直　人	石川県交通運輸産業労働組合協議会議長
久　安　常　信	一般社団法人石川県トラック協会長
山　田　秀　一	北陸貨物運輸株式会社代表取締役（欠席）
小 前 田　　彰	小前田運輸株式会社取締役会長（欠席）
中　野　廣　志	日本通運株式会社金沢支店支店長
篠　山　賢　一	厚生労働省石川労働局労働基準部長（代理）
林　　伸　治	国土交通省北陸信越運輸局自動車交通部長(代理)

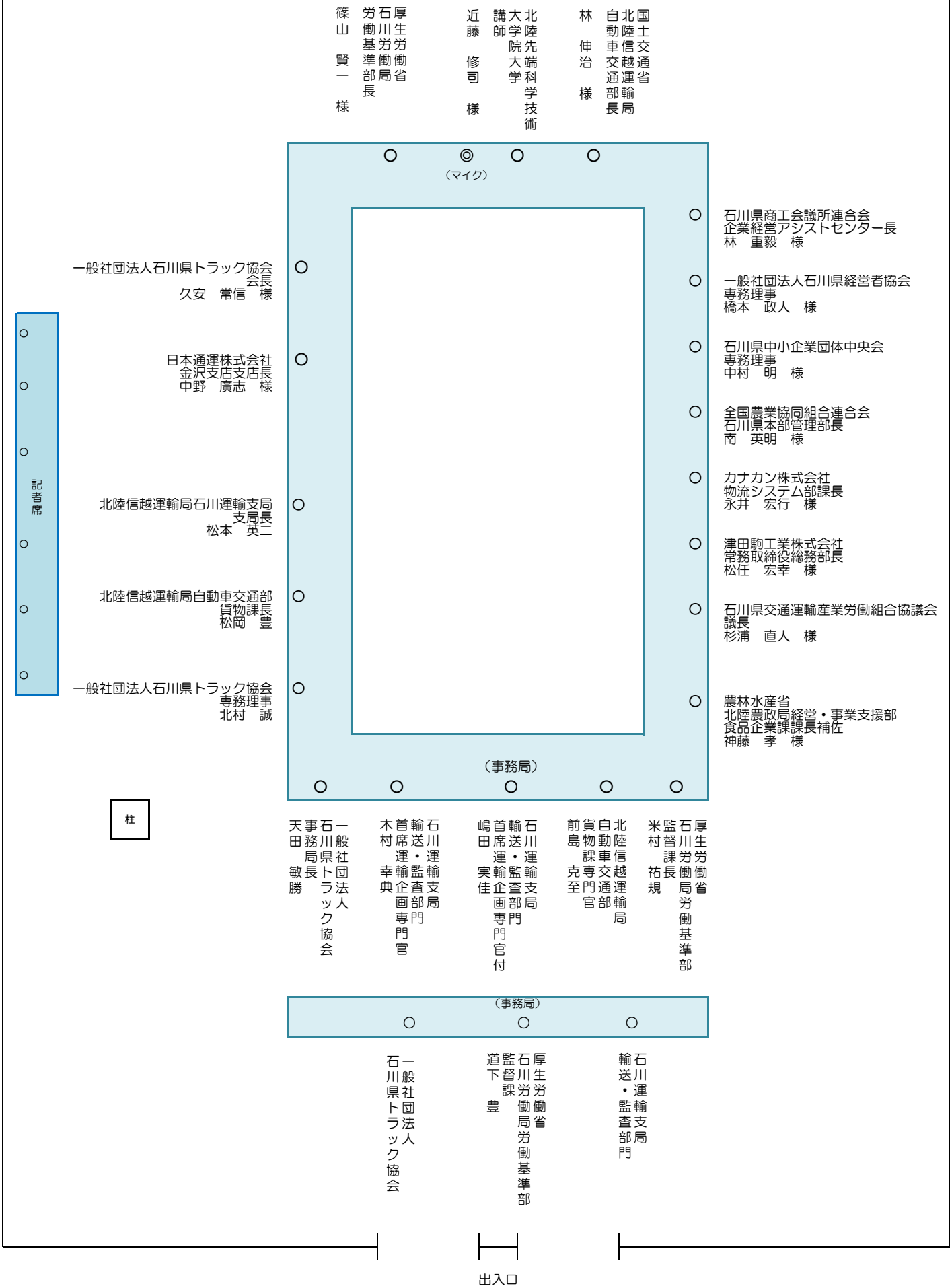
（オブザーバー）

神　藤　　孝	北陸農政局経営・事業支援部食品企業課課長補佐

【事 務 局】

石川労働局 労働基準部 監督課	米村 課長、道下 監督官
一般社団法人 石川県トラック協会	北村 専務、天田 事務局長、岡村
北陸信越運輸局 自動車交通部 貨物課	松岡 課長、前島 専門官
石川運輸支局（輸送・監査部門）	松本 支局長、木村、嶋田、灰野

第７回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善石川県地方協議会 配席図



トラック輸送における取引環境・労働時間改善石川県地方協議会 規約

（名称）
第１条　本協議会は、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善石川県地方協議会」（以下、「協議会」という。）と称する。

（目的）
第２条　本協議会は、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図ることを目的とする。

（組織）
第３条　協議会は、学識経験者、荷主、トラック運送事業者、経済団体、トラック運送事業者、石川労働局、石川運輸支局等の各員（以下「委員」という。）をもって構成する。
２．協議会には、委員の互選により座長を置く。
３．座長は、議事その他の会務を統括する。

（協議会及び活動事項）
第４条　協議会は目的達成のため次の活動を行う。
（１）石川県におけるトラック運送事業の長時間労働の抑制に向けた諸対策に関すること
（２）石川県におけるトラック運送事業の取引環境の改善に向けた取組に関すること
（３）その他

（協議会）
第５条　協議会は、必要に応じて座長が召集する。
２．座長は必要に応じ、協議会に委員以外の者を出席させることができる。
３．協議会は公開を原則とする。ただし、座長が必要と認める場合は、非公開で行うことができる。

（ワーキンググループ）
第６条　協議会には、第４条（協議会及び活動事項）に掲げる事項に関して専門的に検討を行う機関としてワーキンググループ（以下、「WG」という。）を置くことができる。
２．WGは、座長が指名した委員等により構成する。

（事務局）
第７条　協議会の運営に関する事務は、石川労働局、石川運輸支局、一般社団法人石川県トラック協会が共同で行うものとする。

（その他）
第８条　これに定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項はその都度協議し、決定する。

（附　則）　この規約は、平成２７年８月７日から施行する。

厚生労働省
Ministry of Health, Labour and Welfare

平成３０年９月１９日
第７回トラック輸送における取引環境・労働時間改善石川県地方協議会　資料

働き方改革

～ 一億総活躍社会の実現に向けて ～

働く方々がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現する働き方改革を総合的に推進するため、長時間労働の是正、多様で柔軟な働き方の実現、雇用形態にかかわらない公正な待遇の確保等のための措置を講じます。

ポイントⅠ　労働時間法制の見直し

働き過ぎを防ぐことで、働く方々の健康を守り、多様な「ワーク・ライフ・バランス」を実現できるようにします。

施行期日　**2019年４月1日**
※中小企業における残業時間の上限規制の適用は2020年４月1日
※中小企業における月60時間超の残業の、割増賃金率引上げの適用は2023年4月1日

ポイントⅡ　雇用形態に関わらない公正な待遇の確保

同一企業内における正規雇用と非正規雇用の間にある不合理な待遇の差をなくし、どのような雇用形態を選択しても「納得」できるようにします。

施行期日　**2020年４月1日**
※中小企業におけるパートタイム・有期雇用労働法（注）の適用は2021年４月1日
（注）パートタイム労働法は有期雇用労働者も法の対象に含まれることとなり、法律の略称も「パートタイム・有期雇用労働法」に変わります。

ポイントⅠ　労働時間法制の見直し

見直しの目的

「働き過ぎ」を防ぎながら、「ワーク・ライフ・バランス」と「多様で柔軟な働き方」を実現します

⇒ 長時間労働をなくし、年次有給休暇を取得しやすくするなどによって、個々の事情にあった多様なワーク・ライフ・バランスの実現を目指します。

⇒ 働き過ぎを防いで健康を守る措置をしたうえで、 自律的で創造的な働き方を希望する方々のための、新たな制度をつくります。

見直しの内容

①	**残業時間の上限規制**
②	**「勤務間インターバル」の導入促進**
③	**年5日の年次有給休暇の取得（企業に義務づけ）** ▶ １人１年あたり5日間の年次有給休暇の取得を、企業に義務づけ
④	**月60時間超の残業の、割増賃金率引上げ** ▶ 中小企業で働く方にも適用（**割増賃金率**25%→**50%**　大企業は平成22年度～）
⑤	**労働時間の客観的な把握（企業に義務づけ）** ▶ 働く方の健康管理を徹底 ▶ 管理職、裁量労働制適用者も対象
⑥	**「フレックスタイム制」の拡充** ▶ 労働時間の調整が可能な期間（清算期間）を延長（1か月→**3か月**） ▶ 子育て・介護しながらでも、より働きやすく
⑦	**「高度プロフェッショナル制度」の創設** ▶ 前提として、働く方の健康を守る措置を義務化（**罰則つき**） ▶ 対象を限定（一定の年収以上で特定の高度専門職のみが対象）
⑧	**産業医・産業保健機能の強化**

★生産性を向上しつつ長時間労働をなくすためには、これらの見直しとあわせ、

職場の管理職の意識改革・非効率な業務プロセスの見直し・取引慣行の改善（適正な納期設定など）を通じて長時間労働をなくしていくことが必要です。

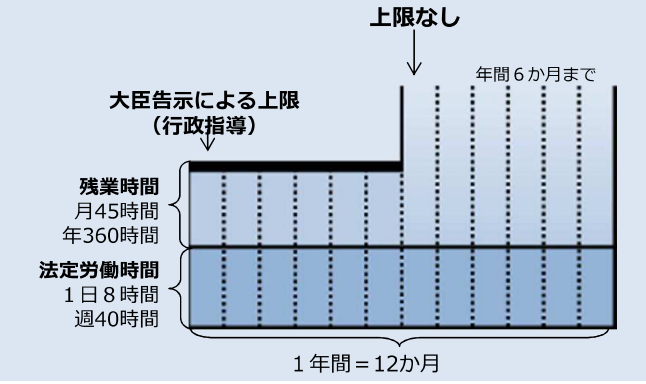
このような取り組みが全ての職場に広く浸透していくよう、厚生労働省では、周知・啓発や中小企業への支援・助成を行っていきます。

①残業時間の上限規制

残業時間の上限を法律で規制することは、1947年に制定された「労働基準法」において、初めての大改革となります。

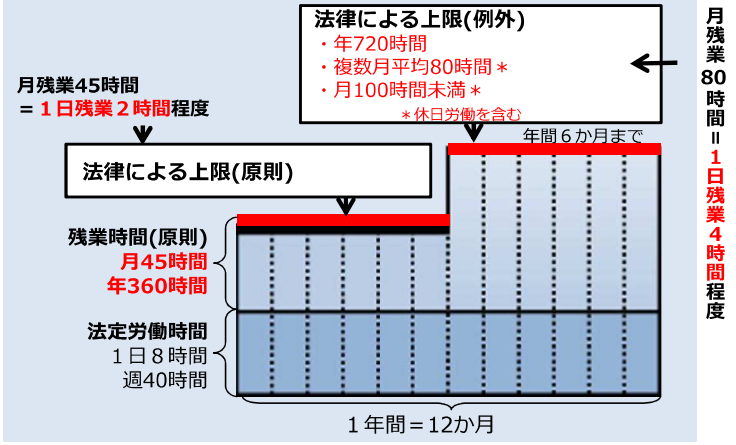
（現在）

法律上は、残業時間の上限がありませんでした（行政指導のみ）。



（改正後）

法律で残業時間の上限を定め、これを超える残業はできなくなります。



◎残業時間の上限は、**原則として月４５時間・年３６０時間（１年単位の変形労働時間制**を採用する場合、**月４２時間・年３２０時間）**とし、臨時的な特別の事情がなければこれを超えることはできません。
（月４５時間は、**１日当たり２時間程度**の残業に相当します。）

◎**臨時的な特別の事情**があって労使が合意する場合でも、
- **年７２０時間**以内
- **複数月平均８０時間**以内（休日労働を含む）
- **月１００時間**未満（休日労働を含む）

を超えることはできません。（月８０時間は、**１日当たり４時間程度**の残業に相当します。）
また、原則である月４５時間を超えることができるのは、**年間６か月まで**です。

◎時間外労働を行うには、各事業場の労使で、上記の時間の範囲内で、時間外労働の上限を協定し（36協定）、所轄労働基準監督署に届け出ていただくことが必要です。　記載例：厚生労働省HP　https://www.mhlw.go.jp/content/000350328.pdf / https://www.mhlw.go.jp/content/000350329.pdf（特別条項）

◎36協定を締結する労使当事者は「指針」に定める事項に留意してください　指針：厚生労働省HP　https://www.mhlw.go.jp/content/000350731.pdf

※ただし、上限規制には適用を猶予・除外する事業・業務があります。

業務の種類	適用猶予・除外の内容
自動車運転の業務	**改正法施行５年後に、上限規制を適用します。** （ただし、**適用後の上限時間は、年９６０時間**とし、将来的な一般則の適用については引き続き検討します。）
建設事業	**改正法施行５年後に、上限規制を適用します。** （ただし、災害時における復旧・復興の事業については、複数月平均８０時間以内・１か月１００時間未満の要件は適用しません。この点についても、将来的な一般則の適用について引き続き検討します。）
医師	**改正法施行５年後に、上限規制を適用します。** （ただし、具体的な上限時間等については、医療界の参加による検討の場において、規制の具体的あり方、労働時間の短縮策等について検討し、結論を得ることとしています。）
鹿児島県及び沖縄県における砂糖製造業	**改正法施行５年後に、上限規制を適用します。**
新技術・新商品等の研究開発業務	医師の面接指導（※）、代替休暇の付与等の健康確保措置を設けた上で、**時間外労働の上限規制は適用しません。** ※時間外労働が一定時間を超える場合には、事業主は、その者に必ず医師による面接指導を受けさせなければならないこととします。（労働安全衛生法の改正）

～中小企業の事情に配慮しながら助言指導を行います～

時間外労働の上限は、月45時間、かつ、年360時間が原則です。特例による場合であっても、できる限りこの水準に近づける努力が求められます。このため、新たに労働時間の延長や休日労働を適正なものとするための指針を厚生労働大臣が定め、必要な助言・指導を行うこととしています。
その際、当分の間、中小事業主に対しこの助言・指導を行うに当たっては、中小企業における労働時間の動向、人材確保の状況、取引の実態等を踏まえて行うよう配慮することとしています。

～取引環境の改善も重要です～

長時間労働の是正には取引環境の改善も重要です。
労働時間等設定改善法では、事業主の責務として、短納期発注や発注の内容の頻繁な変更を行わないよう配慮するよう努めることと規定されました。

② 「勤務間インターバル」の導入促進

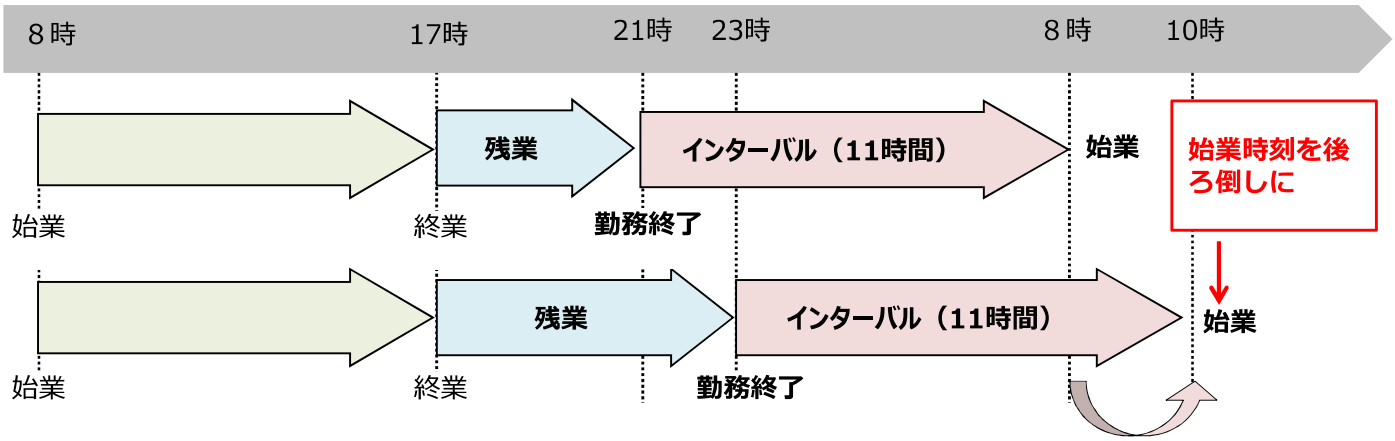
事業主は、前日の終業時刻と翌日の始業時刻の間に一定時間の休息の確保に努めなければならないこととする。

「勤務間インターバル」とは？

１日の勤務終了後、翌日の出社までの間に、一定時間以上の休息時間（インターバル）を確保する仕組みです。

→ **この仕組みを企業の努力義務とすることで、働く方々の十分な生活時間や睡眠時間を確保します。**

【 例：11時間のインターバルを導入した場合 】



※「8時～10時」までを「働いたものとみなす」方法などもあります。

③年5日間の年次有給休暇の取得（企業に義務づけ）

・使用者は、10日以上の年次有給休暇が付与される労働者に対し、５日について、毎年、時季を指定して与えなければならないこと。

（現在）

労働者が自ら申し出なければ、年休を取得できませんでした。

①労働者が使用者に取得希望時季を申出

例「○月×日に休みます」



②○月×日に年休が成立

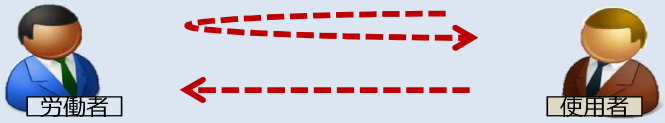
そもそも、**①の希望申出がしにくい**という状況がありました。

➔ 我が国の**年休取得率：49.4%**

（改正後）

使用者が労働者の希望を聴き、希望を踏まえて時季を指定。年５日は取得していただきます。

①使用者が労働者に取得時季の希望を聴取



②労働者の希望を踏まえ使用者が取得時季を指定

例「○月×日に休んでください」

③○月×日に年休が成立

- 年休が10日以上付与されている労働者に限る
- 以下のケース：使用者は義務から解放される
  - ✓ 労働者が自ら5日以上の年休を取得した
  - ✓ 労働者自らの取得3日＋計画的付与2日

  ］使用者の時季指定は不要
  - ✓ 労働者が自ら2日の年休を取得した
  - ✓ 3日の年休の計画的付与が行われた

  ］使用者は5日に足りない日数のみ指定

※時季指定の仕方など、具体的な付与の仕組みを整理した資料を厚生労働省HPにアップしましたので参照ください。

☞ https://www.mhlw.go.jp/content/000350327.pdf

④月60時間超の残業の、割増賃金率引上げ

・月60時間を超える時間外労働に係る割増賃金率（50%以上）について、中小企業への猶予措置を廃止する。（平成35年4月1日施行）

（現在）

月60時間超の残業割増賃金率
大企業は ５０％
中小企業は ２５％

	1か月の時間外労働（1日8時間・1週40時間を超える労働時間）	
	60時間以下	**60時間超**
大企業	25%	50%
中小企業	25%	**25%**

（改正後）

月60時間超の残業割増賃金率大企業、中小企業ともに５０％
※中小企業の割増賃金率を引上げ

	1か月の時間外労働（1日8時間・1週40時間を超える労働時間）	
	60時間以下	**60時間超**
大企業	25%	**50%**
中小企業	25%	**50%**

⑤労働時間の客観的な把握（企業に義務づけ）

・労働時間の状況を省令で定める方法（※）により把握しなければならないこととする。
（労働安全衛生法の改正）

※省令で使用者の現認や客観的な方法による把握を原則とすることを定める

（現在）

● 割増賃金を適正に支払うため、労働時間を客観的に把握することを**通達で規定**
「労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関するガイドライン」
→ **裁量労働制が適用される人などは、この通達の対象外でした。**

【理由】
・裁量労働制の適用者は、みなし時間※に基づき割増賃金の算定をするため、通達の対象としない。
・管理監督者は、時間外・休日労働の割増賃金の支払義務がかからないため、通達の対象としない。

※「みなし(労働)時間」とは、実際の労働時間にかかわらず、あらかじめ定められた時間労働したものとみなすことをいいます。

（改正後）

健康管理の観点から、裁量労働制が適用される人や管理監督者も含め、
すべての人の労働時間が客観的な方法その他適切な方法で把握されるよう法律で義務づけます。

労働時間を客観的に把握することで、
長時間働いた労働者に対する、医師による面接指導 ※ を確実に実施します。

※「労働安全衛生法」に基づいて、残業が一定時間を超えた労働者から申出があった場合、使用者は医師による面接指導を実施する義務があります。

⑥ 「フレックスタイム制」の拡充

（現在）

労働時間の清算期間：１か月

（改正後）

労働時間の清算期間：３か月

清算期間が３か月になると・・
６月に働いた時間分を、
８月の休んだ分に振り替えできます。

※1か月を超える清算期間を定めるフレックスタイム制の労使協定は、労働基準監督署への届出が必要となる。

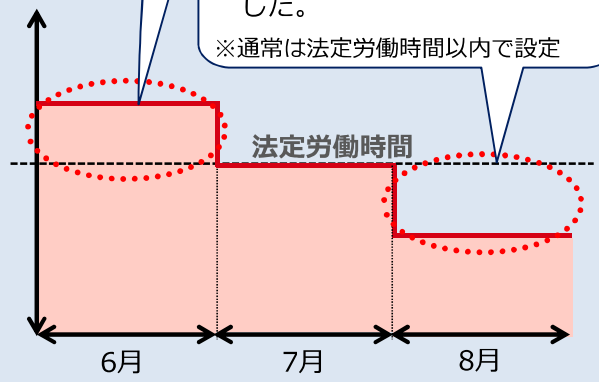
①１か月単位で清算するため、この分の割増賃金を支払う必要がありました。

→ **①３か月の平均で法定労働時間以内にすれば、割増賃金の支払いは必要ありません。**

②所定労働時間※ 働いていない場合、欠勤扱いとなっていました。

※通常は法定労働時間以内で設定

→ **②６月に働いた時間分は、働かなくても欠勤扱いとはなりません。**



例えば、こんなメリットがあります！

「６・７・８月の３か月」の中で労働時間の調整が可能となるため、子育て中の親が８月の労働時間を短くすることで、**夏休み中の子どもと過ごす時間を確保しやすくなります。**



★ 子育てや介護といった生活上のニーズに合わせて労働時間が決められ、より柔軟な働き方が可能になります。

⑦「高度プロフェッショナル制度」の創設

制度の目的　**自律的で創造的な働き方を希望する方々が、高い収入を確保しながら、メリハリのある働き方をできるよう、本人の希望に応じた自由な働き方の選択肢を用意します。**

要点1　**健康の確保**

制度の創設に当たっては、長時間労働を強いられないよう、以下のような手厚い仕組みを徹底します。

（１）制度導入の際には、法律に定める企業内手続が必要

① 事業場の労使同数の委員会（いわゆる**「労使委員会」**）で、対象業務、対象労働者、健康確保措置などを**５分の４以上の多数**で決議すること　**（=すなわち、労働者側委員の過半数の賛成が必要になります）**

② 書面による本人の同意を得ること（同意の撤回も可能）

（２）現行の労働時間規制から新たな規制の枠組みへ

現在の労働時間規制とは …　**いわゆる36協定**（時間外・休日労働の規制）
時間外・休日及び深夜の**割増賃金**

高い交渉力を有する高度専門職（具体例は次頁参照）については、その働き方にあった健康確保のための**新たな規制の枠組み**を設ける

新たな規制の枠組み　＝　在社時間等に基づく健康確保措置

- **年間104日以上**、かつ、**４週４日以上の休日確保**を義務付け
- 加えて、以下のいずれかの措置を義務付け　※どの措置を講じるかは労使委員会の５分の４の多数で決議
  - ① **インターバル規制**（終業・始業時刻の間に一定時間を確保）＋　深夜業（22～５時）の回数を制限（1か月当たり）
  - ② **在社時間等の上限の設定**（1か月又は3か月当たり）
  - ③ １年につき、**２週間連続の休暇取得**（働く方が希望する場合には１週間連続×２回）
  - ④ **臨時の健康診断**の実施（在社時間等が一定時間を超えた場合又は本人の申出があった場合）
- 在社時間等が一定時間（1か月当たり）を超えた労働者に対して、必ず医師による面接指導を実施（**義務・罰則付き**）（労働安全衛生法の改正）　→　面接指導の結果に基づき、職務内容の変更や特別な休暇の付与等の事後措置を講じる

要点2 対象者の限定

制度の対象者は、高度な専門的知識を持ち、高い年収を得ている、ごく限定的な少数の方々です。

（１）対象は高度専門職のみ

・高度の専門的知識等を必要とし、従事した時間と成果との関連が高くない業務

具体例：金融商品の開発業務、金融商品のディーリング業務、アナリストの業務、コンサルタントの業務、研究開発業務など

（２）対象は希望する方のみ

・職務を明確に定める「職務記述書」等により同意している方

（３）対象は高所得者のみ

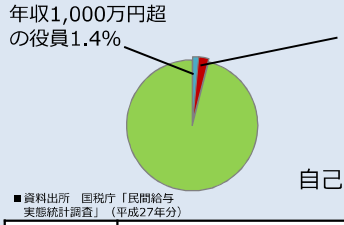
・年収が「労働者の平均給与額の３倍」を「相当程度上回る水準」以上の方
＝交渉力のある労働者・・・具体額は「1,075万円」を想定

【Q】高度プロフェッショナル制度で、みんなが残業代ゼロになる？	【A】高度プロフェッショナル制度の対象は、高収入（年収1075万円以上を想定）の高度専門職のみです。制度に入る際に、対象となる方の賃金が下がらないよう、法に基づく指針に明記し、労使の委員会でしっかりチェックします。
【Q】高度プロフェッショナル制度は、後から省令改正など、行政の判断で対象が広がる？	【A】対象業務や年収の枠組みを法律に明確に規定し、限定しています。行政の判断でこれらが広がることはありません。

対象者

給与所得1,000万円超の
労働者(3.0%）のうち高度専門職のみが対象

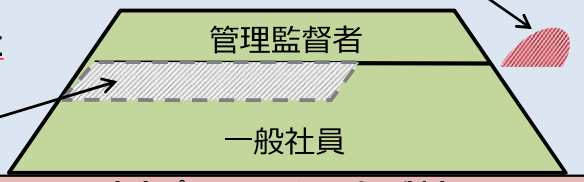
対象は一般社員ではなく、
クリエイティブなスタッフ職などを想定



■資料出所　国税庁「民間給与実態統計調査」（平成27年分）

年収1,000万円超の方のうち、役員以外の方
３．０％（管理職を含む）
⇒ここから管理職を除き、更に高度専門職に限定

自己管理型労働制（ﾎﾜｲﾄｶﾗｰｴｸﾞｾﾞﾝﾌﾟｼｮﾝ）の対象（平成19年検討）



	ホワイトカラーエグゼンプション	高度プロフェッショナル制度
職種	管理監督者の一歩手前に位置する人（職種による限定はない）	職務の範囲が明確な高度専門職に限定
年収	具体的な額は提示していなかった	「平均給与額の３倍」を「相当程度上回る水準」以上と法定（年収1075万円以上）

⑧　「産業医・産業保健機能」の強化

（１）産業医の活動環境の整備

（現在）

産業医は、労働者の健康を確保するために必要があると認めるときは、事業者に対して勧告することができます。

（改正後）

事業者から産業医への情報提供を充実・強化します。

事業者は、長時間労働者の状況や労働者の業務の状況など産業医が労働者の健康管理等を適切に行うために必要な情報を提供しなければならないこととします。

事業者は、産業医から勧告を受けた場合は、その勧告を尊重する義務があります。

産業医の活動と衛生委員会との関係を強化します。

事業者は、産業医から受けた勧告の内容を事業場の労使や産業医で構成する衛生委員会に報告することとしなければならないこととし、衛生委員会での実効性のある健康確保対策の検討に役立てます。

（２）労働者に対する健康相談の体制整備、労働者の健康情報の適正な取扱いルールの推進

（現在）

事業者は、労働者の健康相談等を継続的かつ計画的に行う必要があります（努力義務）。

（改正後）

産業医等による労働者の健康相談を強化します。

事業者は、産業医等が労働者からの健康相談に応じるための体制整備に努めなければならないこととします。

事業者による労働者の健康情報の適正な取扱いを推進します。

事業者による労働者の健康情報の収集、保管、使用及び適正な管理について、指針を定め、労働者が安心して事業場における健康相談や健康診断を受けられるようにします。

○産業医とは？

・産業医とは、労働者の健康管理等について、専門的な立場から指導や助言を行う医師のことです。労働安全衛生法では、労働者数50人以上の事業場においては、産業医の選任が事業者の義務となっています。また、小規模事業場（労働者数50人未満の事業場）においては、産業医の選任義務はありませんが、労働者の健康管理を医師等に行わせるように努めなければなりません。

○衛生委員会とは？

・衛生委員会とは、労働者の健康管理等について、労使が協力して効果的な対策を進めるために、事業場に設置する協議の場です。衛生委員会のメンバーは、総括安全衛生管理者、産業医、衛生管理者、衛生に関する経験を有する労働者で構成されます。労働者数50人以上の事業場においては、衛生委員会の設置が事業者の義務となっています。

ポイント Ⅱ

雇用形態に関わらない公正な待遇の確保

改正の目的

正規雇用労働者（無期雇用フルタイム労働者）**と**
非正規雇用労働者（パートタイム労働者・有期雇用労働者・派遣労働者）**との　不合理な待遇の差をなくす。**

どのような雇用形態を選択しても、待遇に納得して働き続けられるようにすることで、多様で柔軟な働き方を「選択できる」ようにします。

改正の概要

① 不合理な待遇差をなくすための規定の整備

同一企業内において、正規雇用労働者と非正規雇用労働者との間で、基本給や賞与などの個々の待遇ごとに、不合理な待遇差を設けることが禁止されます。
ガイドライン※1を策定し、どのような待遇差が不合理に当たるかを明確に示します。

※１ いかなる待遇差が不合理であり、いかなる待遇差は不合理なものでないかを示した「同一労働同一賃金ガイドライン案」が2016年12月に策定されており、今後、確定する予定です。
（詳しくはこちら）http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000190591.html

均衡待遇規定
(不合理な待遇差の禁止)
⇒ 下記３点の違いを考慮した上で、不合理な待遇差を禁止します
①職務内容※2、②職務内容・配置の変更の範囲、③その他の事情

均等待遇規定
(差別的取扱いの禁止)
⇒ 下記２点が同じ場合、差別的取扱いを禁止します
①職務内容※2、②職務内容・配置の変更の範囲
※２ 職務内容とは、業務の内容＋責任の程度をいいます。

【改正前→改正後】 ○：規定あり △：配慮規定 ×：規定なし ◎：規定の解釈の明確化

	パート	有期	派遣
均衡待遇規定	○ → ◎	○ → ◎	△ → ○+労使協定
均等待遇規定	○ → ○	× → ○	× → ○+労使協定
ガイドライン	× → ○	× → ○	× → ○

派遣労働者については、下記のいずれかを確保することを義務化します。
（１）派遣先の労働者との均等・均衡待遇　　（２）一定の要件を満たす労使協定による待遇
★併せて、派遣先になろうとする事業主に対し、派遣先労働者の待遇に関する派遣元への情報提供義務を新設します。

「同一労働同一賃金ガイドライン案」の概要

○　本ガイドライン案は、いわゆる正規雇用労働者（無期雇用フルタイム労働者）と非正規雇用労働者（有期雇用労働者・パートタイム労働者・派遣労働者）との間で、待遇差が存在する場合に、いかなる待遇差が不合理なものであり、いかなる待遇差は不合理なものでないのかを示したものである。この際、典型的な事例として整理できるものについては、問題とならない例・問題となる例という形で具体例を付した。なお、具体例として整理されていない事例については、各社の労使で個別具体の事情に応じて議論していくことが望まれる。（詳しくはこちら）http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000190591.html

○　今後、本ガイドライン案については、関係者の意見や国会審議を踏まえて、最終的に確定する。

給与明細書

- 基本給　円
- 役職手当　円
- 通勤手当　円
- 賞与　円
- 時間外手当　円
- 深夜出勤手当　円
- 休日出勤手当　円
- 家族手当　円
- 住宅手当　円

基本給
「①職業経験・能力に応じて」、「②業績・成果に応じて」、「③勤続年数に応じて」支給しようとする場合は、①、②、③に応じた部分について、同一であれば同一の支給を求め、一定の違いがあった場合には、その相違に応じた支給を求めている。
無期雇用フルタイム労働者と有期雇用労働者・パートタイム労働者の賃金の決定基準・ルールの違いがあるときは、「将来の役割期待が異なるため」という主観的・抽象的説明では足りず、賃金の決定基準・ルールの違いについて、職務内容、職務内容・配置の変更範囲、その他の事情の客観的・具体的な実態に照らして不合理なものであってはならない。

役職手当等
役職の内容、責任の範囲・程度に対して支給しようとする場合、無期雇用フルタイム労働者と同一の役職･責任に就く有期雇用労働者・パートタイム労働者には、同一の支給をしなければならない。
また、役職の内容、責任に一定の違いがある場合においては、その相違に応じた支給をしなければならない。
※ 同様の手当…特殊作業手当（同様の作業の場合）・特殊勤務手当（同様の勤務の場合）・精皆勤手当（同一の業務内容の場合）

通勤手当等
有期雇用労働者・パートタイム労働者には無期雇用フルタイム労働者と同一の支給をしなければならない。
※ 同様の手当…単身赴任手当（同一の支給要件を満たす場合）

賞 与
賞与について、会社の業績等への貢献に応じて支給しようとする場合、無期雇用フルタイム労働者と同一の貢献である有期雇用労働者・パートタイム労働者には、貢献に応じた部分につき、同一の支給をしなければならない。また、貢献に一定の違いがある場合においては、その相違に応じた支給をしなければならない。

家族手当･住宅手当等
家族手当、住宅手当等はガイドライン案には示されていないが、均衡・均等待遇の対象となっており、各社の労使で個別具体の事情に応じて議論していくことが望まれる。

時間外手当等
無期雇用フルタイム労働者と同一の時間外、休日、深夜労働を行った有期雇用労働者・パートタイム労働者には、同一の割増率等で支給をしなければならない。

② 労働者に対する待遇に関する説明義務の強化

❶ **有期雇用労働者**に対し、本人の**待遇内容及び待遇決定に際しての考慮事項**に関する**説明義務**を創設。
❷ **パートタイム労働者・有期雇用労働者・派遣労働者**について、事業主に正規雇用労働者との**待遇差の内容・理由**等の**説明義務**（求めた場合）を創設。
❸ 説明を求めた場合の**不利益取扱い禁止**を創設。
★ **改正によって、非正規雇用労働者は「正社員との待遇差の内容や理由」についても説明を受けられるようになります。**

【改正前→改正後】○：説明義務の規定あり　×：説明義務の規定なし

	パート	有期	派遣
待遇内容（※）	○ → ○	× → ○ ❶	○ → ○
待遇決定に際しての考慮事項	○ → ○	× → ○ ❶	○ → ○
待遇差の内容･理由	× → ○	× → ○	× → ○ ❷

※賃金、福利厚生、教育訓練など

説明を求めた場合の不利益取扱いを禁止 ❸

③ 行政による事業主への助言・指導等や裁判外紛争解決手続(行政ＡＤＲ)※4の規定の整備

※4 事業主と労働者との間の紛争を、裁判をせずに解決する手続きのことをいいます。

● **有期雇用労働者・派遣労働者**について、行政による裁判外紛争解決手続（**行政ADR**）の根拠規定を整備。
★ **改正によって「均衡待遇」や「待遇差の内容・理由」に関する説明についても、行政ＡＤＲの対象となります（無料）。**

【改正前→改正後】○：規定あり　△：部分的に規定あり（均衡待遇は対象外）　×：規定なし

	パート	有期	派遣
行政による助言･指導等	○ → ○	× → ○	○ → ○
行政ADR	△ → ○	× → ○	× → ○

○　関係する省令等の具体的な内容は、今後、労働政策審議会の審議を経て定められる予定です。

改正法の施行期日

法律		大企業	中小企業
労働基準法	労働時間の上限（第36条等）	平成３１年４月１日	平成３２年４月１日
	その他改正事項		平成３１年４月１日
	中小企業における割増賃金率の猶予措置の廃止（第138条）	―	平成３５年４月１日
労働安全衛生法、じん肺法、労働時間等設定改善法		平成３１年４月１日	
パートタイム労働法・労働契約法		平成３２年４月１日	平成３３年４月１日 ※事業主の義務に関する規定に限る。
労働者派遣法		平成３２年４月１日	

中小企業の範囲：事業場単位ではなく、企業単位で以下の条件のいずれかを満たすもの

業種	資本の額又は出資の総額	常時使用する労働者
小売業	5,000万円以下	50人以下
サービス業	5,000万円以下	100人以下
卸売業	１億円以下	100人以下
その他	３億円以下	300人以下

中小企業事業主のみなさまへ

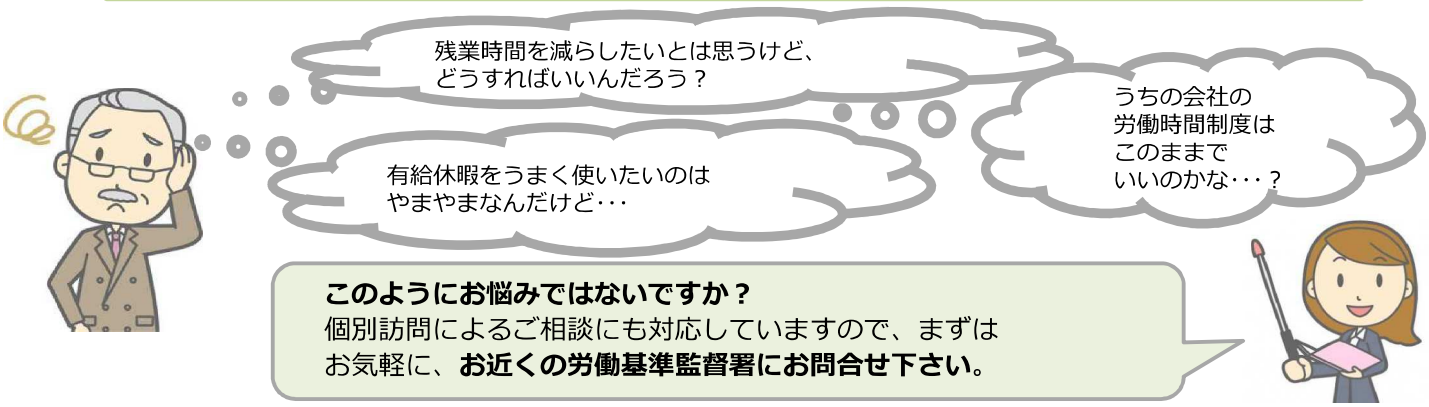
「働き方改革」への取組を支えるため

労働時間相談・支援コーナー

を設置します。

専門の「労働時間相談・支援班」が、以下のようなご相談について、お悩みに沿った解決策をご提案します。

- **時間外・休日労働協定（36協定）**を含む労働時間制度全般
- **変形労働時間制**などの労働時間に関する制度の導入
- **長時間労働の削減**に向けた取組み
- **時間外労働の上限設定**などに取り組む際に**利用可能な助成金**



このようにお悩みではないですか？
個別訪問によるご相談にも対応していますので、まずはお気軽に、**お近くの労働基準監督署にお問合せ下さい。**

◆「労働時間相談・支援コーナー」は、全国の労働基準監督署に設置しています。
◆ 窓口相談、電話相談どちらでも受け付けていますので、お気軽にご相談下さい。

「働き方改革」に取り組む事業主の皆様を支援します！

石川県働き方改革推進支援センターのご案内

就業規則の作成方法、賃金規定の見直し、労働関係助成金の活用などについて、
社会保険労務士等の専門家が無料でご相談に応じます。

働き方改革全般について、様々なご相談を受け付けます

例えば、以下のようなお悩みをもつ事業主の方からのご連絡をお待ちしております。

どうぞお気軽に、ご相談ください。

- ○ 36協定について詳しく知りたい
- ○ 非正規の方の待遇をよくしたい
- ○ 賃金引上げに活用できる国の支援制度を知りたい
- ○ 人手不足に対応するため、どのようにしたらよいか教えてほしい
- ○ 助成金を利用したいが、利用できる助成金が分からない

等

お問い合わせやご相談はこちらまで

【石川県働き方改革推進支援センター】
(一社)石川県経営者協会内（担当：桐山、端（はな））
電　話　0120－319－339
メール：roudou@ishikawakeikyo.or.jp
住　所：金沢市尾山町９番13号
（金沢商工会議所会館３f）

【受付時間】
9:00～17:00
（土・日・祝日、年末年始除く）

◆ ご要望に応じて、専門家が直接企業に訪問することも可能です。
◆ 出張相談会・セミナーも開催していますのでご活用下さい。

「働き方」に関する詳細・お悩みは【相談窓口】へ
改正法の詳細は厚生労働省HP『「働き方改革」の実現に向けて』をご覧ください。
http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000148322.html

相談窓口のご案内

■　働き方改革関連法に関する相談については、以下の相談窓口をご活用ください。

法律について

労働基準監督署 労働時間相談・支援コーナー	時間外労働の上限規制や年次有給休暇などに関する相談に応じます。 ▶検索ワード：労働基準監督署 http://www.mhlw.go.jp/kouseiroudoushou/shozaiannai/roudoukyoku/
都道府県労働局 【パートタイム労働者、有期雇用労働者関係】 雇用環境・均等部（室） 【派遣労働者関係】 需給調整事業部（課・室）	正規雇用労働者と非正規雇用労働者（パートタイム労働者・有期雇用労働者・派遣労働者）の間の不合理な待遇差の解消に関する相談に応じます。 ▶検索ワード：都道府県労働局 http://www.mhlw.go.jp/kouseiroudoushou/shozaiannai/roudoukyoku/

課題解決の支援

働き方改革 推進支援センター	働き方改革関連法に関する相談のほか、労働時間管理のノウハウや賃金制度等の見直し、助成金の活用など、労務管理に関する課題について、社会保険労務士等の専門家が相談に応じます。 ▶検索ワード：働き方改革推進支援センター http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000198331.html
産業保健総合支援 センター	医師による面接指導等、労働者の健康確保に関する課題について、産業保健の専門家が相談に応じます。 ▶検索ワード：産業保健総合支援センター https://www.johas.go.jp/sangyouhoken/sodan/tabid/122/Default.aspx
よろず支援拠点	生産性向上や人手不足への対応など、経営上のあらゆる課題について、専門家が相談に応じます。 ▶検索ワード：よろず支援拠点 https://yorozu.smrj.go.jp/
商工会 商工会議所 中小企業団体中央会	経営改善・金融・税務・労務など、経営全般にわたって、中小企業・小規模事業者の取組を支援します。 ▶検索ワード：全国各地の商工会WEBサーチ http://www.shokokai.or.jp/?page_id=1754 ▶検索ワード：全国の商工会議所一覧 https://www5.cin.or.jp/ccilist ▶検索ワード：都道府県中央会 https://www.chuokai.or.jp/link/link-01.htm
ハローワーク	求人充足に向けたコンサルティング、事業所見学会や就職面接会などを実施しています。 ▶検索ワード：ハローワーク http://www.mhlw.go.jp/kouseiroudoushou/shozaiannai/roudoukyoku/
医療勤務環境改善支援 センター	医療機関に特化した支援機関として、個々の医療機関のニーズに応じて、総合的なサポートをします。 ▶検索ワード：いきサポ https://iryou-kinmukankyou.mhlw.go.jp/information/

2018 年 7 月 13 日

改正標準運送約款、長時間労働抑制（働き方改革）に関するフォローアップ実態調査（案）

（１）調査対象者

調査対象者は、トラック運送事業者とする。３県合計で 2541 事業者（H29/03/31 時点）

①各県トラック協会の会員事業者　全数

②各県トラック協会の非会員　全数

③各県の主要な荷主事業者・・・各県　約２００程度

調査案は以下の通り２案ある。

調査案１：トラック運送事業者のみを対象に調査を実施

調査案２：トラック運送事業者及び荷主事業者を対象に調査を実施

（２）調査内容

○トラック運送事業者向けの調査内容

○事業者の属性：車両台数、地域、所属支部

①　改正標準約款に関する事項

○現在の実態：①別建て収受など、取引条件の実態、②別建て収受事例の有無、③改正運送約款内容の理解、④契約書面化の有無、⑤問題のある取引先の有無（荷種）、⑥待機時間、附帯作業の実態（どのくらいの時間を要しているか)、⑦具体的な契約内容（改善ケース）

○事業者の取組等：①原価計算実施の有無、②現場確認、調査の実施の有無、③見積りができる営業担当者の育成状況、④交渉、話合いの展開の有無、交渉回数、⑤取引先の反応

○普及の阻害要因：①荷主等の相手方要因、②元請等の要因、③自社要因、④行政の支援等の実態を把握、望まれるサポート

○今後の取組の意向：改正運送約款を踏まえた今後の対応の意向

②長時間労働抑制に関する事項

○人材不足感

○改善基準告示の遵守状況

○長時間労働抑制に向けた取組：①国等の取組状況の認知、②長時間労働抑制に向けた具体的な取組の有無、③ 取組みしていない場合には、その理由

○賃上げなど、労務制度の見直し、検討状況

○働き方改革の上限時間に関する評価と意見
○今後、望まれるサポート内容他

○荷主・倉庫事業者向けの調査内容

○事業者の属性：売上高、地域

①　改正標準約款等に関する事項

○現在の実態：①取引条件の実態、②別建て支払の有無、③改正約款、荷主勧告、待機時間の記録の義務付け等の認知、理解、④契約書面化の有無、⑤待機時間、附帯作業の実態（どのくらいの時間を要しているか）、⑦具体的な契約内容（改善ケース）、⑧現場確認
○事業者からの申入等：トラック運送事業者からの申入れの有無と比率
○見直しの検討状況
○今後の取組の意向：改正運送約款を踏まえた今後の対応の意向

②　長時間労働抑制に関する事項

○改善基準告示内容の認知と理解、同基準の遵守状況の認知、遵守させるための荷主としての具体的対応措置
○長時間労働抑制に向けた取組：①国等の取組状況の認知、②長時間労働抑制に向けた具体的な取組の有無、③ 取組みしていない場合には、その理由
○待機時間、積込・取卸作業等の見直し状況
①現場の問題把握、②運送事業者との意見交換、③改善への取組意向
○今後、望まれるサポート内容他

（３）調査方法

○トラック協会の会員事業者　全数

・調査費を節減するため、トラック協会の機関誌等と調査票を一緒にご送付していただくことをご相談させていただきたい
・回答は郵送回答方式とせず、ファックスまたはWEB画面から回答
※県トラック協会様のご意向に即して対応をさせていただきます

○トラック協会の非会員　全数

・委託先より送付。回答はファックスまたはWEB画面からの回答。

○主要な荷主

・電子メールまたは送付書類により調査を依頼。
・回答はファックス、ＷＥＢ回答とする
※調査にあたっては、経済産業局に通し、その後各荷主団体、商工会等の会員を対象とした調査実施を想定。

（４）調査スケジュール

平成３０年　８～９月　　調査内容の検討
平成３０年　９～１０月　　調査期間
平成３０年１１～　２月　　調査結果まとめ（4 県別及び全体）

（５）活用イメージ

県内のパイロット事業２か年の成果、トラック運送事業者の意識、取組状況等を把握し、今後の取組につなげていくことができる。また、地方協議会において調査結果を検討し、今後の方向性を検討するなど、協議会のテーマにすることができる。

規模別、支部単位別にクロス集計することも可能であるため、今後のセミナー開催など、改正標準約款を踏まえた対応の促進、長時間労働抑制に向けたきめ細かなサポートを展開することができる。（各県のご要望に応じて、クロス集計を実施）

（６）概算費用

案１　調査対象：トラック運送事業者に限定する場合
概算　１県当り [redacted]円（税抜）

案２　調査対象：トラック運送事業者及び主要な荷主とする場合
概算　１県当り [redacted]円（税抜）

（７）委託予定の事業者

日本ＰＭＩコンサルティング株式会社
※富山県トラック協会にて長時間労働抑制に向けたコンサルティング事業を実施

以上

適正取引の推進及び長時間労働の是正に向けた要請行動ほか（平成30年8月）

要請日時：　平成３０年８月２８日（水）ほか

要請主体：　トラック輸送における取引環境・労働時間改善石川県地方協議会
（厚生労働省石川労働局・国土交通省石川運輸支局・一般社団法人石川県トラック協会）

訪問要請先：
- 一般社団法人石川県経営者協会（金沢市尾山町）
- 石川県商工会連合会（金沢市鞍月）
- 石川県商工会議所連合会（金沢市尾山町）
- 石川県中小企業団体中央会（金沢市鞍月）

文書要請先：
- 公益社団法人石川県労働基準協会連合会
- 建設業労働災害防止協会石川県支部
- 陸上貨物運送事業労働災害防止協会石川県支部

目　　的：　トラック運送事業は、国民生活・経済活動を支える重要な産業であるが、長時間労働・低賃金の傾向のため、そのドライバーの確保が困難な状況。政府は、平成２９年８月に当該トラック運送事業を含む労働環境改善のため、トラック・バス・タクシーの働き方改革「直ちに取り組む施策」を取りまとめ、適正な運賃・料金収受環境整備のため、荷主とトラック運送事業者との運送契約に関する契約条項ひな形となる「標準貨物自動車運送約款」を改正し、さらに、自動車運送事業者の守るべき労働時間ルールとして定められた「改善基準告示」があり、また荷主指示等を起因とする当該告示に違反する過労運転等が確認された場合は荷主名を公表する「荷主勧告制度」が整備された。こうした制度の内容について荷主様の理解を得るため、国土交通省・厚生労働省・経済産業省・農林水産省・公正取引委員会が連携し、制度周知パンフレットを作成している。今回の要請行動においては、このパンフレット等を通じて、関係する荷主団体の会員に対する周知を依頼。

※ 要請時に　「荷主の関与が判明すると荷主名が公表されます！」「運賃・料金の収受ルールが変わりました。」「貨物の適切な積載にご理解とご協力を！」「運送委託者へのお知らせ」以上、1組４種類のパンフレットを合計1700組 配布

※ 文書要請時に　同パンフレットを約540組 送付

【訪問要請時における主な発言】
- 会員懇談会の場でリーフレットを配布の上、周知したい。
- 契約上のトラブル等にならないように、機関紙を通じて周知したい。
- 大変な分野を担っている事業者のために出来る限り周知に努めるが、荷主だけでなく、国民の物流に対する意識改革も重要。
- トラック業界の状況は良く理解している。機会あればリーフレットを活用し、周知する。　ほか


石川県経営者協会


石川県商工会議所連合会


石川県商工会連合会


石川県中小企業団体中央会

荷主の皆様へ…トラック運送事業者の法令違反行為に荷主の関与が判明すると荷主名が公表されます！

荷主の関与の判断基準を明確化するとともに、荷主へ早期に協力要請を行うなど、新たな荷主勧告制度の運用を平成29年7月1日から開始しました。

トラック運送事業者の法令違反行為

1「ドライバーの労働時間のルール違反」（過労運転防止措置義務違反）

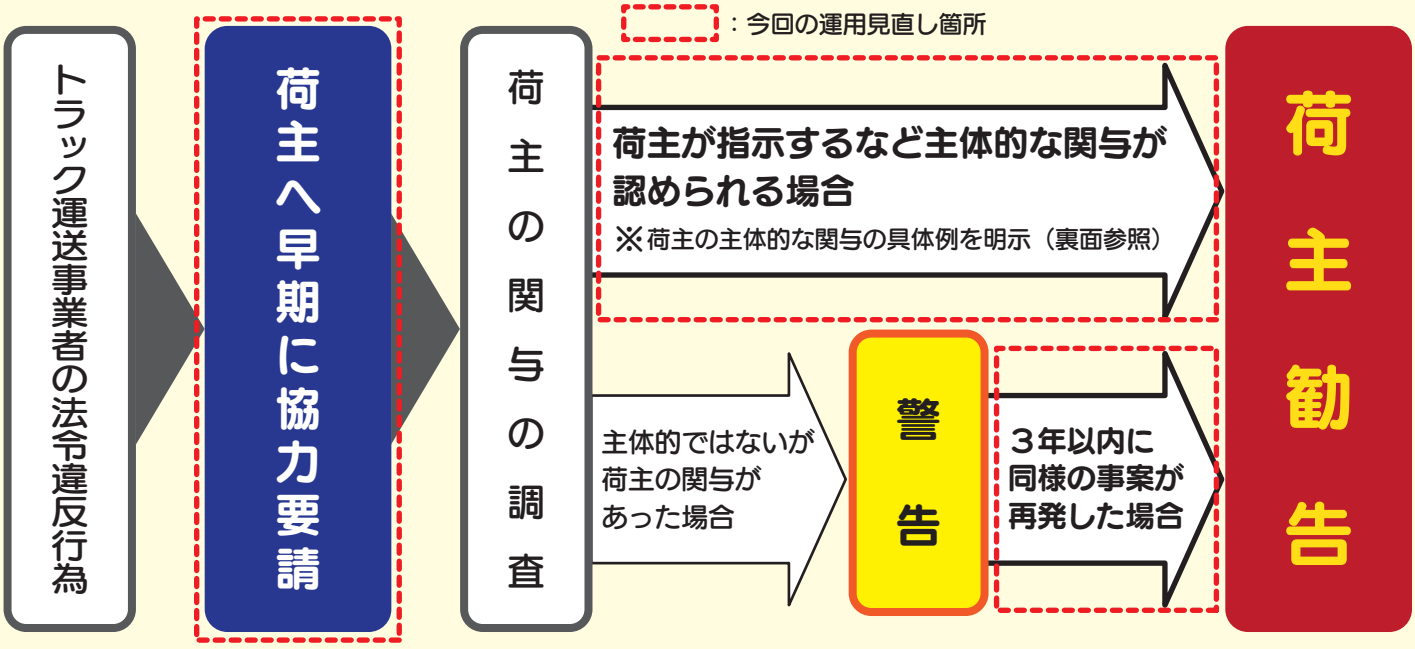
労働時間の主なルール（平成13年8月20日 国土交通省告示第1365号）

拘束時間 （始業から終業までの時間）	・1日　原則13時間以内 　　最大16時間以内（15時間超えは1週間2回以内） ・1か月　293時間以内
休息期間 （勤務と次の勤務の間の自由な時間）	・継続8時間以上
運転時間	・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	・4時間以内

2「道路法（車両制限令）違反」（車両の総重量、軸重等の一般的制限値又は許可値を超える車両の運行）

3「道路交通法違反」（過積載運行、速度超過等）

新たな荷主勧告制度の概要



国土交通省　JTA 公益社団法人 全日本トラック協会　全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷主勧告に該当すると想定される荷主の主体的な関与の具体例

荷主の関与についての調査（荷主勧告該当性調査）を実施

❶荷待ち時間の恒常的な発生



❷非合理な到着時刻の設定



❸やむを得ない遅延に対するペナルティ



❹重量違反等となるような依頼



調査の結果、上記の事例に該当する場合

荷主勧告を発動 ⇒ **荷主名の公表**

「荷主勧告制度」とは？

「荷主勧告」は、貨物自動車運送事業法第64条に基づき、トラック運送事業者の過積載運行や過労運転防止措置義務違反等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示によるなど主として荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対し違反行為の再発防止のための適当な措置を執るべきことを勧告するもの。

勧告を発動した場合には、当該荷主名及び事案の概要を公表します。

また、法律に基づく勧告のほか、①勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる荷主に対する「警告」、②関係機関からの法令違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う「協力要請」といった措置を通達により設けています。

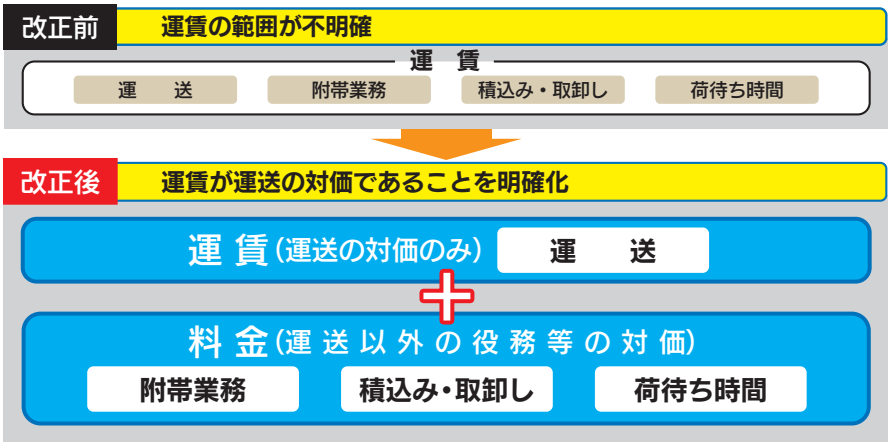
詳しくは、国土交通省のHP（http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000007.html）をご参照ください。

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

❶「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。



※平成26年1月の改正により運賃・料金とは別に、燃料サーチャージと有料道路利用料を収受することが明確化されました。

❷「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。



❸ 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「棚入れ」、
「ラベル貼り」等※を追加します。

※その他追加する附帯業務：「横持ち」、「縦持ち」、「はい作業（倉庫等において箱等を一定の方法で規則正しく積み上げたり崩したりする作業）」



標準貨物自動車運送約款とは？

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す。

ひと、くらし、みらいのために
厚生労働省
Ministry of Health, Labour and Welfare

農林水産省

経済産業省
Ministry of Economy, Trade and Industry

国土交通省

公益社団法人
JTA 全日本トラック協会

都道府県トラック協会

荷主が行うべきこと

☑ 運送状に「運賃」と「料金」を区別して記載する。

▶運賃とは別に積込み・取卸し、附帯業務の料金を記載する必要があります。

☑ 運送以外の役務等が生じる場合はトラック事業者にその対価となる料金を支払う。

▶運送状に記載がない作業や荷待ち時間が発生した場合においても料金を支払う必要があります。

トラック事業者が行うべきこと

☑ 新標準約款を営業所に掲示する

▶約款を掲示していない場合、罰則の対象となります。

☑ 運賃・料金表の変更届出を行う

▶「積込料」「取卸料」「待機時間料」を新たに設定する必要があります。

問 合 せ 先

国土交通省貨物課　☎ 03-5253-8575

北海道運輸局貨物課	☎ 011-290-2743	近畿運輸局貨物課	☎ 06-6949-6447
東北運輸局貨物課	☎ 022-791-7531	中国運輸局貨物課	☎ 082-228-3438
関東運輸局貨物課	☎ 045-211-7248	四国運輸局貨物課	☎ 087-802-6773
北陸信越運輸局貨物課	☎ 025-285-9154	九州運輸局貨物課	☎ 092-472-2528
中部運輸局貨物課	☎ 052-952-8037	沖縄総合事務局陸上交通課	☎ 098-866-1836

または、全日本トラック協会、お近くの都道府県トラック協会へお問い合わせください。

ひと、くらし、みらいのために 厚生労働省 Ministry of Health, Labour and Welfare
農林水産省
経済産業省 Ministry of Economy, Trade and Industry
国土交通省
公益社団法人 全日本トラック協会
都道府県トラック協会

荷主の皆様へ…

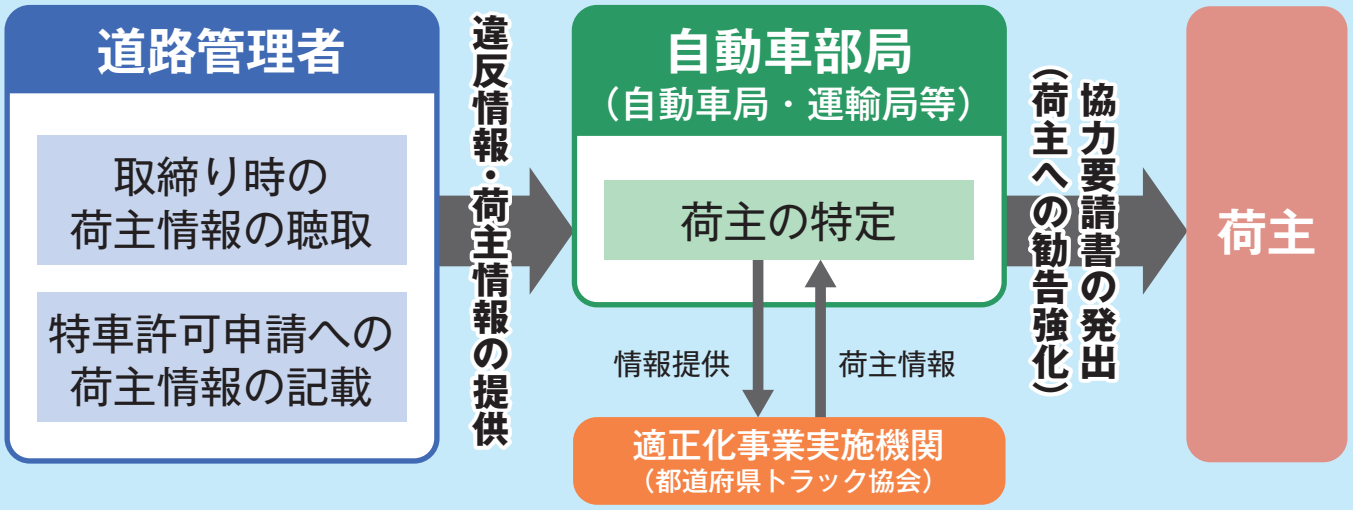
貨物の適切な積載にご理解とご協力を！

車両総重量、軸重等の一般的制限値を超える違反状態で車両を運行することについて、

荷主企業が指示するなど主体的な関与が認められる場合、

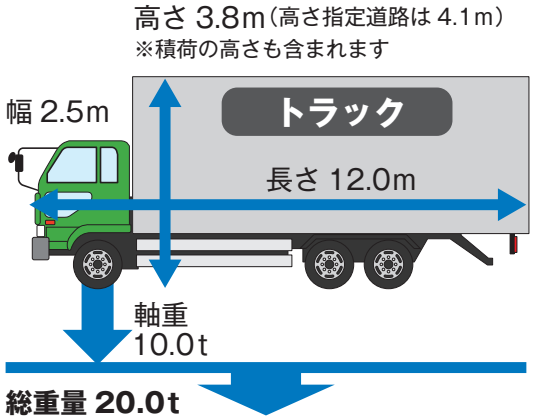
「荷主勧告」が発動され、荷主名が公表されます。

過積載車両の荷主対策の流れ



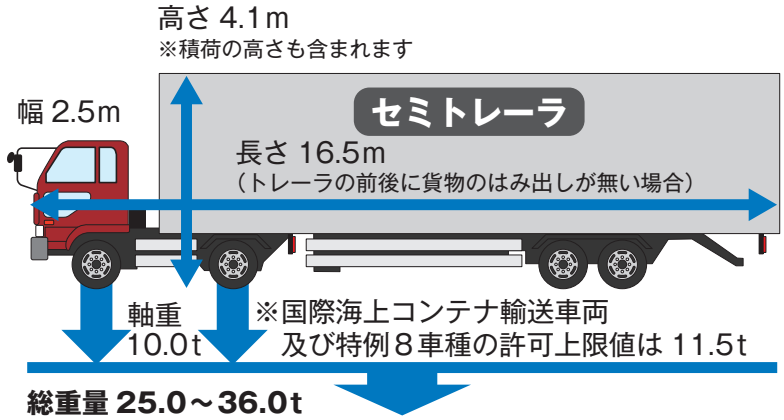
道路法（車両制限令）では、道路構造の保全、交通の危険防止のため、
通行する車両の大きさや重さの最高限度（一般的制限値）が定められています。

一般的制限値



総重量 20.0t
（重さ指定道路では車両の長さ等に応じて最大 25.0t）

高速自動車国道における連結車の例



総重量 25.0～36.0t
（高速自動車国道における特例５車種（軸距による））

違反は未然に防ぐことができます。

荷主の皆様も、貨物の適切な積載にご理解とご協力をお願いします！

国土交通省　公益社団法人 全日本トラック協会　日本貨物運送協同組合連合会

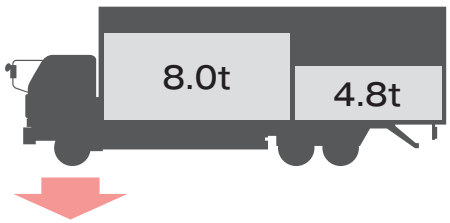
参考 1 貨物を偏って積載した場合には軸重超過になる恐れも…

全日本トラック協会では国土交通省の協力を得て、積荷の偏りによる軸重への影響を確認する実験を行いました。

その結果、走行時の軸重は、貨物を荷台の前方に偏って積載した場合に、大型トラックでは3軸ある内の一番前方の軸（＝1 軸）、セミトレーラでは 4 軸ある内の前から二番目の軸（＝2 軸、トラクタ駆動軸）が最も大きな値を示しました。どちらも均等に積載した場合よりも大きな値となり、**貨物を偏って積載した場合には、軸重超過になる危険性がある**ことが分かりました。

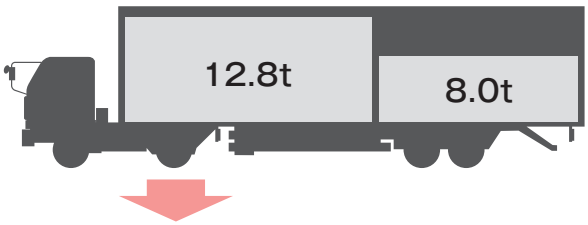
【実験結果】

大型トラック



均等積載時に平均7.0t だった軸重が **平均9.8t** に

セミトレーラ



均等積載時に平均9.8t だった軸重が **平均11.6t** に

荷主企業・トラック運送事業者とも

- 貨物の積載時に偏った積載にならないように十分留意しましょう。
- 重量、高さ、長さ、幅が超過しないよう、適切な積載へのご理解とご協力をお願いいたします。

参考 2 車両の総重量、軸重、高さ、長さ、幅のいずれかが超過していた場合、車両制限令違反として超過した度合に応じて違反点数が付与されます。

平成 29 年 4 月1日から、高速道路 6 会社において、車両制限令違反者への措置が厳しくなりました。

① 軽微な重量超過等（指導警告）に対する違反点数の付与
② 軸重超過に対する違反点数の設定
③ 違反点数の累積期間を 2 年間に拡大　　等

↓

従来より違反点数が累積しやすい状況に

↓

違反点数が累積すると、高速道路料金の割引停止や
ETC コーポレートカードの利用停止の事態に

↓

トラック運送事業の経営や円滑な物流への影響が懸念されます

運送委託者の方へのお知らせ

国土交通省
公正取引委員会
中小企業庁

一方的に低い運賃・料金で運送委託等を行っていませんか？



⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者が運送事業者との十分な協議なしに**通常支払われる運賃・料金より著しく低い運賃・料金を不当に定めること**は、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

Check point! 要注意！チェックポイント

- ☑ 運賃・料金の設定に際して、運送事業者と十分に協議していますか。
- ☑ 運送委託者の事情のみで運賃・料金の引き下げ要請をしていませんか。



こんな取引を目指しませんか？

- 原価を踏まえた見積をもとに協議を行い、運賃・料金を設定する。また、定期的に協議の上、運賃・料金を見直す。
- 燃料価格上昇など突発的な事態に際しては、随時協議により運賃・料金を見直す。

本件に関して取引に支障が出たら右記までご連絡ください。 → 国土交通省 適正取引相談窓口［連絡先は裏面をご覧ください］

運送委託者の方へのお知らせ

国土交通省
公正取引委員会
中小企業庁

附帯業務に対して料金を支払っていますか？



⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者が**契約にはない役務を無償で運送事業者に提供させること**は、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

Check point! 要注意！チェックポイント

- ☑ 契約にない附帯業務を無償で要求していませんか
- ☑ 運送以外の附帯業務に対して、適切な対価を支払っていますか。



こんな取引を目指しませんか？

- 契約時に十分な協議の上、附帯業務の範囲、費用負担等を明確化し、書面化する。
- 合意内容を定期的に見直し、実際の業務と齟齬があれば、十分な協議の上で契約を改める。

本件に関して取引に支障が出たら右記までご連絡ください。 → 国土交通省 適正取引相談窓口［連絡先は裏面をご覧ください］

運送委託者の方へのお知らせ

国土交通省
公正取引委員会
中小企業庁

有料道路の利用料金を負担していますか？



⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者が**有料道路の利用を前提とした運送を依頼しながら、有料道路利用料金の負担を拒むこと**は、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

Check point! 要注意！チェックポイント

☑ **有料道路の利用を前提とした運送を依頼した際、有料道路利用料金の負担を拒んでいませんか。**



こんな取引を目指しませんか？

- **有料道路の利用が必要な依頼では、十分な協議の上、書面により有料道路利用料金の額とその負担者を明確化する。**
- **運送事業者と契約内容・運賃・料金について定期的に話し合い、信頼関係を構築する。**

本件に関して取引に支障が出たら右記までご連絡ください。 → 国土交通省 適正取引相談窓口［連絡先は裏面をご覧ください］

運送委託者の方へのお知らせ

国土交通省
公正取引委員会
中小企業庁

契約の内容を書面化できていますか？



⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- 「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」では運送契約に際して、**運送日時、附帯業務の内容、運賃・料金の額等の必要事項について書面で共有することをルール化**しています。
- **運送事業者が再委託する場合に、必要事項を全て記載した書面を交付しないこと**は下請法に違反するおそれがあります。

Check point! 要注意！チェックポイント

- ☑ 附帯作業を含む業務内容・運賃等の重要事項が口約束となっていませんか。
- ☑ 契約書を保存していますか。



こんな取引を目指しませんか？

- 運送委託者は運送事業者と協議の上、運送内容や運賃・料金、その支払い方法等について合意する。
- その条件を書面化し、保存する。

本件に関して取引に支障が出たら右記までご連絡ください。 → 国土交通省 適正取引相談窓口［連絡先は裏面をご覧ください］

運送委託者の方へのお知らせ

国土交通省
公正取引委員会
中小企業庁

追加運賃・料金の負担を拒んでいませんか？



⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者の都合で契約内容を変更し追加費用が生じたにもかかわらず、費用負担をしないことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

Check point! 要注意！チェックポイント

- ☑ 当初依頼した条件を超えた荷物量の費用負担を拒んでいませんか。
- ☑ 出発地・到着地の急な変更により、追加の費用が生じるにもかかわらず、運賃・料金の負担を拒んでいませんか。



こんな取引を目指しませんか？

- 運送委託者は運送事業者との十分な協議により運送条件を設定する。
- 契約した業務内容に変更が生じた場合には、合理的な運賃・料金を再設定し、追加費用を負担する。

本件に関して取引に支障が出たら右記までご連絡ください。 → 国土交通省 適正取引相談窓口［連絡先は裏面をご覧ください］

運送委託者の方へのお知らせ

国土交通省
公正取引委員会
中小企業庁

燃料費・人件費の上昇分の負担を拒んでいませんか？



法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者が運送事業者から**燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くこと**は、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

Check point! 要注意！チェックポイント

- ☑ 燃料費・人件費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しの協議を拒んでいませんか。
- ☑ 燃料サーチャージの導入要請があったにもかかわらず、協議を拒んでいませんか。



こんな取引を目指しませんか？

- 運送事業者と定期的に協議し、運賃・料金を見直す。
- 急激な燃料価格上昇など突発的な事態に際しては、随時協議により運賃・料金を見直す。

本件に関して取引に支障が出たら右記までご連絡ください。 → 国土交通省 適正取引相談窓口［連絡先は裏面をご覧ください］

運送委託者の方へのお知らせ

国土交通省
公正取引委員会
中小企業庁

労働時間を守れない運送を強要していませんか?



⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者の指示により運送事業者が労働時間のルールを守れなくなった場合などには、荷主勧告(※)の対象となるおそれがあります。

(※)荷主勧告の対象には直接の運送委託者のみならず、真荷主までが含まれ得ます。

Check point! 要注意! チェックポイント

- ☑ 運転者の労働時間のルールを守れないような運送依頼をしていませんか。
- ☑ 出発時間を遅らせるなど、運送事業者の法令遵守を阻害していませんか。



こんな取引を目指しませんか?

- 運送委託者は運送事業者と十分な協議の上、発着時間や運行ルートを決定する。
- 至急の運送を依頼する場合は、運送委託者が費用を負担することを前提に有料道路利用等について協議する。

本件に関して取引に支障が出たら右記までご連絡ください。 → 国土交通省 適正取引相談窓口 [連絡先は裏面をご覧ください]

運送委託者の方へのお知らせ

国土交通省
公正取引委員会
中小企業庁

荷待ち時間への対策を放置していませんか?



⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- **運送委託者の都合により、荷待ち時間が生じるなど、労働時間等のルールを守れなくなる行為が見受けられる場合**には、荷主勧告(※)の対象となるおそれがあります。
- **また、運送委託者が出発時間を指定したにもかかわらず、運送委託者の都合により荷待ち時間が生じ、必要経費を支払わない場合**には、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

(※)荷主勧告の対象には直接の運送委託者のみならず、真荷主までが含まれ得ます。

Check point! 要注意! チェックポイント

- ☑ 運送委託者の都合による荷待ち時間の実態を把握し、対策をとっていますか。
- ☑ 運送委託者の都合により生じた荷待ち時間による追加費用(人件費等)の負担を拒んでいませんか。



こんな取引を目指しませんか?

- 荷待ち時間の実態やそれにより生じる課題を運送事業者と共有し、対策を講じる。
  例 出荷スケジュール等を管理し、計画的に荷物を引き渡す。
- 運送委託者の都合により生じた荷待ち時間の追加費用を負担する。

本件に関して取引に支障が出たら右記までご連絡ください。 → 国土交通省 適正取引相談窓口 [連絡先は裏面をご覧ください]

国土交通省 適正取引相談窓口 一覧

担当部局	担当部課	運輸支局担当部署	電話番号
自動車局	貨物課		03-5253-8575
北海道運輸局	自動車交通部	貨物課	011-290-2743
	札幌運輸支局	輸送・監査担当	011-731-7167
	函館運輸支局	輸送・監査担当	0138-49-8863
	室蘭運輸支局	輸送・監査担当	0143-44-3012
	帯広運輸支局	企画輸送・監査担当	0155-33-3286
	釧路運輸支局	輸送・監査担当	0154-51-2514
	北見運輸支局	企画輸送・監査担当	0157-24-7631
	旭川運輸支局	輸送・監査担当	0166-51-5272
東北運輸局	自動車交通部	貨物課	022-791-7531
	宮城運輸支局	輸送・監査部門	022-235-2515
	福島運輸支局	輸送・監査部門	024-546-0343
	岩手運輸支局	輸送・監査部門	019-638-2155
	青森運輸支局	輸送・監査部門	017-739-1502
	山形運輸支局	企画輸送・監査部門	023-686-4712
	秋田運輸支局	企画輸送・監査部門	018-863-5813
関東運輸局	自動車交通部	貨物課	045-211-7248
	東京運輸支局	輸送担当	03-3458-9233
	神奈川運輸支局	輸送担当	045-939-6801
	埼玉運輸支局	輸送・監査担当	048-624-1835
	群馬運輸支局	企画輸送・監査担当	027-263-4440
	千葉運輸支局	輸送・監査担当	043-242-7335
	茨城運輸支局	輸送・監査担当	029-247-5244
	栃木運輸支局	企画輸送・監査担当	028-658-7011
	山梨運輸支局	企画輸送・監査担当	055-261-0880
北陸信越運輸局	自動車交通部	貨物課	025-285-9154
	新潟運輸支局	輸送・監査部門	025-285-3124
	長野運輸支局	輸送・監査部門	026-243-4642
	石川運輸支局	輸送・監査部門	076-291-7853
	富山運輸支局	輸送・監査部門	076-423-0893
中部運輸局	自動車交通部	貨物課	052-952-8037
	愛知運輸支局	輸送担当	052-351-5312
	静岡運輸支局	輸送・監査担当	054-261-1191
	岐阜運輸支局	輸送・監査担当	058-279-3714
	三重運輸支局	輸送・監査担当	059-234-8411
	福井運輸支局	輸送・監査担当	0776-34-1602
近畿運輸局	自動車交通部	貨物課	06-6949-6447
	大阪運輸支局	輸送部門	072-822-6733
	京都運輸支局	輸送・監査部門	075-681-9765
	奈良運輸支局	企画輸送・監査部門	0743-59-2151
	滋賀運輸支局	企画輸送・監査部門	077-585-7253
	和歌山運輸支局	輸送・監査部門	073-422-2138
神戸運輸監理部	兵庫陸運部	輸送部門	078-453-1104
中国運輸局	自動車交通部	貨物課	082-228-3438
	広島運輸支局	輸送・監査担当	082-233-9167
	鳥取運輸支局	輸送・監査担当	0857-22-4120
	島根運輸支局	輸送・監査担当	0852-37-1311
	岡山運輸支局	輸送・監査担当	086-286-8122
	山口運輸支局	輸送・監査担当	083-922-5336
四国運輸局	自動車交通部	貨物課	087-802-6773
	香川運輸支局	企画輸送・監査部門	087-882-1357
	徳島運輸支局	輸送・監査部門	088-641-4811
	愛媛運輸支局	輸送・監査部門	089-956-1563
	高知運輸支局	輸送・監査部門	088-866-7311
九州運輸局	自動車交通部	貨物課	092-472-2528
	福岡運輸支局	輸送部門	092-673-1191
	佐賀運輸支局	企画輸送・監査部門	0952-30-7271
	長崎運輸支局	輸送・監査部門	095-839-4747
	熊本運輸支局	輸送・監査部門	096-369-3155
	大分運輸支局	輸送・監査部門	097-558-2107
	宮崎運輸支局	輸送・監査部門	0985-51-3952
	鹿児島運輸支局	輸送・監査部門	099-261-9192
沖縄総合事務局	運輸部	陸上交通課	098-866-1836
	陸運事務所	輸送部門	098-877-5140

ダイジェスト版

プレガイドライン

～平成28年度パイロット事業事例集～

１．　予約受付システムの導入による荷待ち時間の削減

２．　パレットの活用等による荷役時間の削減

３．　発荷主からの入出荷情報等の事前提供による拘束時間の削減

４．　幹線輸送部分と集荷配送部分の分離による拘束時間の削減

５．　出荷に合わせた生産・荷造り等による拘束時間の削減

６．　荷主側の施設面の改善による拘束時間の削減

７．　十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保

８．　高速道路の利用による拘束時間の削減

１．　予約受付システムの導入による荷待ち時間の削減

1.　予約受付システムの導入による荷待ち時間の削減

○　先に到着したトラックから順番に荷積み・荷卸しが行われる場合には、早い順番を取るために多くのトラックが必要以上に早く到着することとなる一方で、荷受けについては処理能力の制約があるため一定のペースでしか行えず、結果として、長時間 の荷待ちが発生する可能性が高くなります。

○　予約受付システムを導入・活用して、バース毎での荷役予定時間をあらかじめ決めることにより、①運送事業者が到着時間を見越した運行計画を組むことが可能になるとともに、②着荷主側も庫内作業の準備が可能と なり、荷待ち時間を減らすことができます。

事例①　山梨県の事例

●　着荷主で試験導入中であった予約受付システム（Webサー ビスを運送事業者に開放し、着床時間を事前予約した上で運行を行うことにより、荷待ち時間を削減。

事例1－①

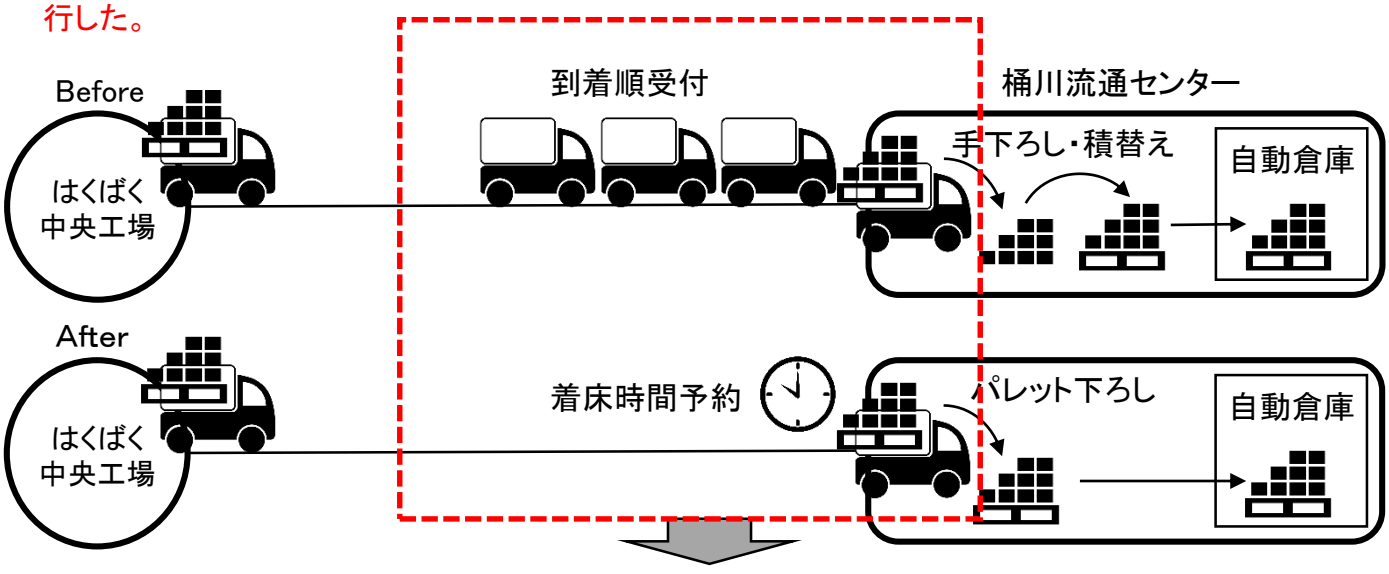
一貫パレチゼーションと受付予約で着荷主滞在時間を短縮　山梨県

1. 実施者の概要

- 発荷主企業　：株式会社はくばく（食品製造業）
  山梨県中央市に本社・中央工場を持ち穀物食品を製造販売している
- 着荷主企業　：日本生活協同組合連合会／株式会社シーエックスカーゴ（CXカーゴ）
  物流業務を荷生協の100%子会社のCXカーゴが受け持つ。CXカーゴの桶川流通センター（埼玉県）が着荷場所である
- 運送事業者　：有限会社早川運輸
  山梨県笛吹市に営業所を持つ。はくばく中央工場から山梨・東海・関東地区の配送を請け負っている
- 荷種　　：穀物食品

2. 事業概要

- 一般に、量販店の流通センター便においては到着順の受付への対応で待ち時間が長く、また手下ろしの荷役時間で滞在時間が長時間化していた。
- 一方、CXカーゴの桶川流通センターでは一貫パレチゼーションを推進していたため、はくばく側で配数・段数を相手規定に合わせて、パレット下ろしに切り替えた。また、桶川流通センターの社内車両に試験導入中であった受付予約システムを実験期間中開放し、1時間幅の着床時間予約を行った上で運行した。



- 早川運輸ドライバーの拘束時間が5h30m短縮した。フォーク荷役で疲労が軽減された。更に予約で運行計画の精度が高まり、帰り荷などの業務組合せの自由度が高まった。
- 納品時のパレット積み替えがなくなり、はくばく側の商品事故リスクが低下した。
- 桶川流通センターのバースの回転率が高まった。荷下後すぐに自動倉庫に格納できるようになった。

3. 課題

- 流通センターへの納品では到着順受付が基本ルールであるため、順番を取るためにドライバーは必要以上に早く到着する傾向にあった。
- また手下ろしを行っている場合は荷役時間もかかるため、桶川流通センターの場合には、到着してから荷下ろし完了までに約6時間を要していた。

4. 事業内容

- 以下により、荷役時間と手待ち時間の削減による流通センター滞在時間削減、拘束時間削減の実験を行った。

①パレットの配数・段数をはくばくが桶川流通センターの自動倉庫仕様に合わせて、パレット下ろしを実現し荷役時間の削減をはかった。

②桶川流通センターで試験導入中であった受付予約システム（Webサービス）を実験期間中早川運輸車両に開放し、着床時間を事前予約した上での運行を行った。

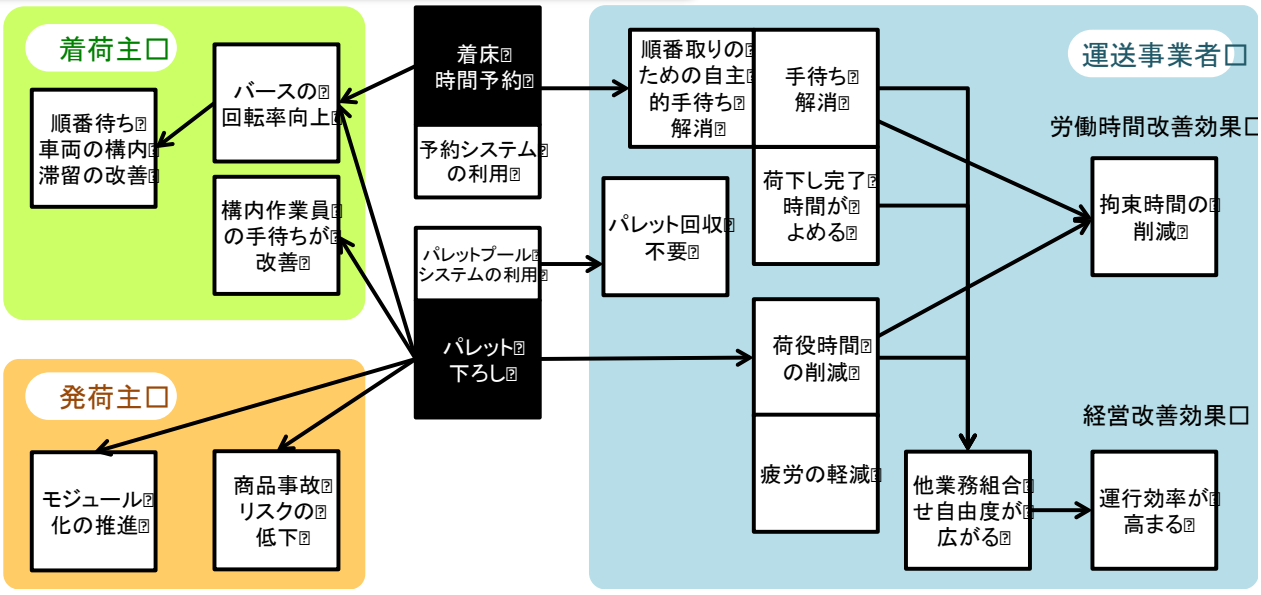
5. 結果

（参　考）

※ 拘束時間については帰り荷が異なるため参考

①	従来運行：手待ち4h00m ＋ 荷役2h00m ＝ 6h00m			拘束時間18h
②	実験運行：手待ち0h53m ＋ 荷役0h27m ＝ 1h20m			拘束時間12h30m
＜削減時間＞	▲3h07m	▲1h33m	▲4h40m	▲ 5h30m

6. 荷主企業・運送事業者のメリット



7. 結果に結びついたポイント／今後の展開

- 発・着荷主共に一貫パレチゼーションを推進中であったこと。発荷主側では複数の企業が同一のパレットを共同利用するパレットプールシステムを利用した一貫パレット輸送体制とした。
- パレットの積み付け方法を変更した結果、1パレットあたりの荷物が84ケースから80ケースに減少したが、手荷役から機械荷役への転換によるメリットの方がはるかに大きいため、運送事業者から特に異論はなかった。
- パイロット事業を通じて三者が話し合うことで、パレット下ろしをお互いが望んでいることと、そのための課題が明確になった。
- 予約システムについては、まずは予約できるようになることが重要と考え、費用を掛けずにできることを行った。（実証実験では運送事業者が着荷主に電話連絡し、着荷主が代理入力する方法をとった。）
- 運行計画の精度向上、帰り荷などの業務の選択肢拡大などの副次的な効果に加え、発荷主では荷姿の標準化の推進にもつなげる予定。

２．　パレットの活用等による荷役時間の削減

2.　パレットの活用等による荷役時間の削減

○　手卸しの荷役作業となっている場合、荷主と調整して、パレット卸しとすること等により、荷役時間を削減することができます。

○　ラック（カゴ台車等）の活用によっても、同様の効果が得られます。

事例①　山梨県の事例

● 発荷主が使用するパレットの規格と、着荷主が使用するパレットの規格が異なっていたが、着荷主の倉庫で使用されているパレットに合わせてパレットの規格を統一化することにより、異なる規格のパレット間の積替えのための手荷役が不要となった。これにより、発荷主から着荷主まで一貫でパレット輸送が可能になり、大幅に荷役時間を削減。

事例②　静岡県・鹿児島県の事例

● パレット（静岡県はボックスパレット）の活用により、荷役時間を削減。

事例2－①

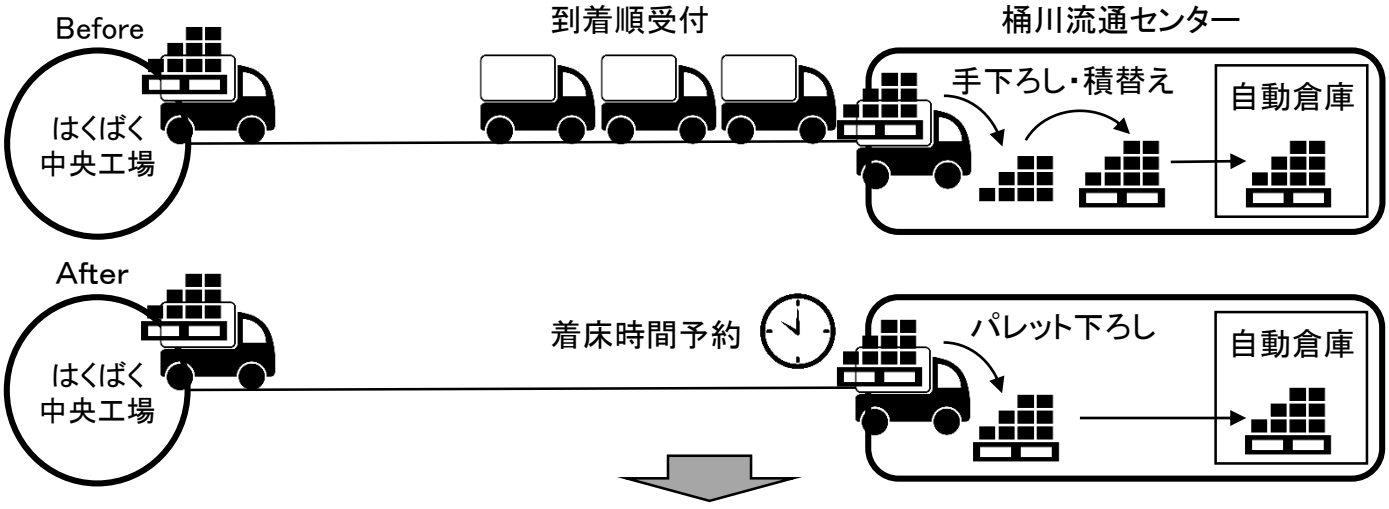
一貫パレチゼーションと受付予約で着荷主滞在時間を短縮　山梨県

1. 実施者の概要

- 発荷主企業　：株式会社はくばく（食品製造業）
  山梨県中央市に本社・中央工場を持ち穀物食品を製造販売している
- 着荷主企業　：日本生活協同組合連合会／株式会社シーエックスカーゴ（CXカーゴ）
  物流業務を荷生協の100%子会社のCXカーゴが受け持つ。CXカーゴの桶川流通センター（埼玉県）が着荷場所である
- 運送事業者　：有限会社早川運輸
  山梨県笛吹市に営業所を持つ。はくばく中央工場から山梨・東海・関東地区の配送を請け負っている
- 荷種　　：穀物食品

2. 事業概要

- 一般に、量販店の流通センター便においては到着順の受付への対応で待ち時間が長く、また手下ろしの荷役時間で滞在時間が長時間化していた。
- 一方、CXカーゴの桶川流通センターでは一貫パレチゼーションを推進していたため、はくばく側で配数・段数を相手規定に合わせて、パレット下ろしに切り替えた。また、桶川流通センターの社内車両に試験導入中であった受付予約システムを実験期間中開放し、1時間幅の着床時間予約を行った上で運行した。



- 早川運輸ドライバーの拘束時間が5h30m短縮した。フォーク荷役で疲労が軽減された。更に予約で運行計画の精度が高まり、帰り荷などの業務組合せの自由度が高まった。
- 納品時のパレット積み替えがなくなり、はくばく側の商品事故リスクが低下した。
- 桶川流通センターのバースの回転率が高まった。荷下後すぐに自動倉庫に格納できるようになった。

3. 課題

- 流通センターへの納品では到着順受付が基本ルールであるため、順番を取るためにドライバーは必要以上に早く到着する傾向にあった。
- また手下ろしを行っている場合は荷役時間もかかるため、桶川流通センターの場合には、到着してから荷下ろし完了までに約6時間を要していた。

4. 事業内容

- 以下により、荷役時間と手待ち時間の削減による流通センター滞在時間削減、拘束時間削減の実験を行った。

①パレットの配数・段数をはくばくが桶川流通センターの自動倉庫仕様に合わせて、パレット下ろしを実現し荷役時間の削減をはかった。

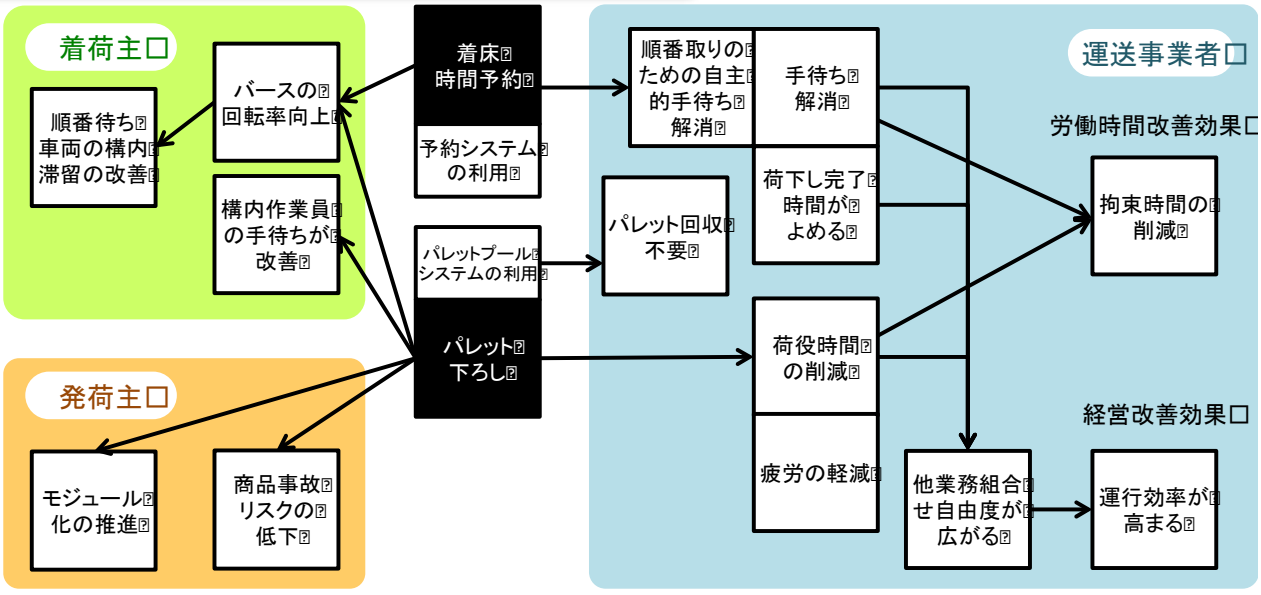
②桶川流通センターで試験導入中であった受付予約システム（Webサービス）を実験期間中早川運輸車両に開放し、着床時間を事前予約した上での運行を行った。

5. 結果

※ 拘束時間については帰り荷が異なるため参考

		（参　考）
①	従来運行：手待ち4h00m ＋ 荷役2h00m ＝ 6h00m	拘束時間18h
②	実験運行：手待ち0h53m ＋ 荷役0h27m ＝ 1h20m	拘束時間12h30m
＜削減時間＞	▲3h07m	▲1h33m　▲4h40m　▲ 5h30m

6. 荷主企業・運送事業者のメリット



7．結果に結びついたポイント／今後の展開（再掲）

- 発・着荷主共に一貫パレチゼーションを推進中であったこと。発荷主側では複数の企業が同一のパレットを共同利用するパレットプールシステムを利用した一貫パレット輸送体制とした。
- パレットの積み付け方法を変更した結果、1パレットあたりの荷物が84ケースから80ケースに減少したが、手荷役から機械荷役への転換によるメリットの方がはるかに大きいため、運送事業者から特に異論はなかった。
- パイロット事業を通じて三者が話し合うことで、パレット下ろしをお互いが望んでいることと、そのための課題が明確になった。
- 予約システムについては、まずは予約できるようになることが重要と考え、費用を掛けずにできることを行った。（実証実験では運送事業者が着荷主に電話連絡し、着荷主が代理入力する方法をとった。）
- 運行計画の精度向上、帰り荷などの業務の選択肢拡大などの副次的な効果に加え、発荷主では荷姿の標準化の推進にもつなげる予定。

３．　発荷主からの入出荷情報等の事前提供による拘束時間の削減

（１）発荷主から運送事業者への情報提供

（２）発荷主から着荷主への情報提供

3.　発荷主からの入出荷情報等の事前提供による拘束時間の削減
（1）発荷主から運送事業者への情報提供
（2）発荷主から着荷主への情報提供

・発荷主の協力により、早めに入出荷情報等を共有することによって、
（1）運送事業者については、事前に発側で荷造り等の準備ができること
（2）着荷主については、事前に仕分けラベル等の準備ができることにより、荷役時間や待機時間のかからない最適な運行が可能となります。

（1）発荷主から運送事業者への情報提供

事例①　滋賀県の事例

● 受注締切時間前に、確定前の受注情報を発荷主から実運送事業者に共有することで、配車のタイミング調整が可能となり、これにより着荷主側で待機が生じないよう最適な時間に入門することが可能となり、待機時間を削減。

事例②　岩手県の事例

● 発荷主から運送事業者への配送先の決定連絡のタイミングについて、運行当日の朝までに連絡するルールとしていたところを、運行前日の16時までに行うようタイミングの繰上げを行うことにより、前日の夕方にトラックへの荷物の積込みをあらかじめ行い準備を整え、当日はすぐにトラックを出発させることが可能となり、ドライバーの拘束時間の削減が可能となった。

事例③　長野県の事例

● 発荷主から運送事業者（＝発荷主の出荷在庫管理も行っている）に対する出荷データの連絡について、「当日午後渡し」から１日早い「前日午後渡し」としてもらうことにより、当日午前中からトラックが出荷待ちをするとともに、当日午後から積み込んだ後に出発していたものが、当日朝からの積込みが可能となり、出荷倉庫での荷待ち時間がなくなるとともに、倉庫内のピッキング作業も前日夕方までに完了させることができるようになった。積込み作業も余裕をもって効率的に行え、荷待ち時間も削減。

事例④　香川県の事例

- 製造された商品の出荷前検査が遅延する場合に、遅延情報をあらかじめ発荷主から実運送事業者に送付し、情報共有を図るとともに、出荷前検査が終わるタイミングに合わせた入門時間を指定することで、荷待ち時間を削減。

事例⑤　福島県の事例

- 集荷当日に出荷していた青果物を一晩予冷庫に保管することにより、出荷量をあらかじめ把握することができようになり、出荷量に見合ったサイズの効率的なトラックの手配が可能となる。また、集荷が終わるまでトラックは出発できなかったのが、集荷当日は予冷庫に入っている青果物をすぐに積み込むことが可能となり、荷待ち時間も削減可能となった。

（2）発荷主から着荷主への情報提供

事例①　北海道の事例

- 発荷主から着荷主に対し、積荷明細を事前にFAXで送信してもらうことにより、着荷主側ではトラック到着前に仕分けラベルをあらかじめ作成することができるようになった。これにより、着荷主が仕分けラベルを作成し終わるまでは、トラックからの荷卸しを待たなければならなかったものが、すぐに荷卸できるようになり、着荷主側での荷待ち時間を削減することが可能となった。

受注締切時間前に受注状況を共有化し待機時間を削減　滋賀県

1. 実施者の概要

- 発荷主：A（日用品製造業）、着荷主：D（卸売業）
- 元請事業者：B
- 実運送事業者：D
- 荷種
  - ・日用品の輸送

2. 事業概要

- 受注締切時間前に、確定前の受注情報を実運送事業者と共有化することで、実運送事業者は配車調整をし、指定時間に入門・積込作業を開始でき、待機時間の削減となった。

改善前

○受注締切時間13時から配車したため、積込み時間、待機時間が発生

発荷主 → 受注情報 → 受注締切時間 13:00



配車指示 → 配車調整 → 入門 → 待機 → 積込作業

改善後

○締切13時前に、9:45、11:05に受注データを確認し、配車を指示することで、実運送事業者に配車準備を実施する時間を提供でき、待機時間を削減することが可能となった

発荷主 → 受注情報

- 受注情報 9:45 → 配車予想
- 受注情報 11:05 → 配車予想 → 配車調整
- 受注情報 13:00 → 配車指示 → 配車調整

○事前の受注情報を踏まえ、実運送事業者は配車調整を実施でき、待機のない最適な入門時間に入るため、待機時間が削減された。

○車両繰り、他の貨物との積合せ計画も立案できた。

最適な入門時間 → 積込作業



成果

- 実運送事業者における最適な入門時間を指示することができ、待機時間がほぼゼロとなり、運転者の拘束時間が削減。

3. 課題

- 【着荷主の課題】特に繁忙期（特に3・12月期）において、着荷主において待機時間が発生する傾向がある。受付開始時間直後、受付順にバース接車等が許可されるため、早朝時間帯に車両が集中することが待機時間の原因となっている。
- 【発荷主の課題】発荷主・元請事業者においては受注の締切時間が13時であり、その後配車指示をするため、待機時間が発生するケースがある。

4. 事業内容

- 平成28年度パイロット事業として、発荷主における課題を解決するために取組を実施した。なお、着荷主における課題に対する取組は平成29年度に実施する予定である。
- 【発荷主における取組】受注締切時間13時をもって配車指示してきたが、9時45分、11時5分に途中段階の受注情報を踏まえ、実運送事業者に受注情報を踏まえた配車予想を伝達することで、実運送事業者では配車調整が可能となり、指定時間に入門できるよう準備することが可能となった。また、予め入門時間、積込作業開始時間を指示することができたため、待機時間の削減につなげることができた。

5. 結果

改善方策

改善前	改善後
○受注締切13時から、配車依頼を実施したため、実運送事業者において配車調整ができず、入門時間を指定できず、待機時間が発生	○受注締切13時まえに、2回の途中段階の受注情報について、実運送事業者と共有化し、配車調整を実施させることができ、待機時間をゼロ化することが可能となった

成　果

改善前	改善後
○待機時間：　約30～120分	○待機時間：　約0分（▲30～120S分）

6. 元請事業者のメリット

- 元請事業者にとってのメリットは、待機時間の削減によるスペースの有効活用、構内の混雑を緩和することができ、効率的な作業環境が得られた。

7. 結果に結びついたポイント

- 発荷主において、午前中に2回確定前の受注情報を実運送事業者と共有することに対する理解と協力があったこと。
- 受注確定前にし、改善への取組が円滑に実施することができた。受注情報をデータ通信を通じて共有化するなど、発荷主、元請事業者、実運送事業者のパートナーシップが有効に機能。
- 具体的には、配送量の見込みが当日までわからないため、実運送事業者で準備すべき車両数が判明しなかったところ、受注情報の事前連絡によって必要に応じ傭車先を探すことが可能となるなど、余裕を持った配車準備を行うことが可能となった。

４．（１）幹線輸送部分と集荷配送部分の分離による拘束時間の削減

（２）集荷先や配送先の集約による拘束時間の削減

（３）軽易な作業部分の分離による拘束時間の削減

4.（1）幹線輸送部分と集荷配送部分の分離による拘束時間の削減

・①集荷担当と②幹線輸送担当や、①幹線輸送担当と②地域内配送担当を分離すること等により、拘束時間を短縮できます。

事例①　長崎県の事例

● 積込み担当のドライバーを集荷先に配置し、集荷部分と運送部分を分離することにより、運転手の作業負荷を軽減し、拘束時間を削減。

事例②　熊本県の事例

● 複数ある着地で、それぞれ荷役時間が発生しているため、一部の着地への配送を外部委託することにより、拘束時間を削減。

事例③　静岡県の事例（福岡県・佐賀県・鹿児島県も類似事例）

● 荷役・荷待ち時間を要する複数箇所での集荷について、外部委託（又は集荷担当を分離）することにより、拘束時間を削減。

4.（2）集荷先や配送先の集約による拘束時間の削減

・集荷先や配送先が複数にわたり、荷待ち時間や荷役時間が長くなっている場合は、集配先を集約することにより、拘束時間を短縮できます。

事例①　愛媛県の事例

● 荷待ち時間の長くなっている着地が複数あるため、比較的荷待ち時間の少ない複数の発地側の荷物を１台のトラックで集荷し、１箇所の着地での荷卸しとすることにより、拘束時間を削減。

事例②　山形県の事例

● ストックポイントを活用し、集荷先を集約することにより、拘束時間を削減。

4.（3）軽易な作業部分の分離による拘束時間の削減

・一人のドライバーの拘束時間が長くなっている場合に、他のドライバーでも代替可能な軽易な作業を分離することにより、拘束時間の短縮が可能に。

事例①　埼玉県の事例

- ノウハウを要する作業部分については本来のドライバーに残しつつ、比較的ノウハウの要さない作業部分を別のドライバーに担当させることにより、拘束時間を削減。

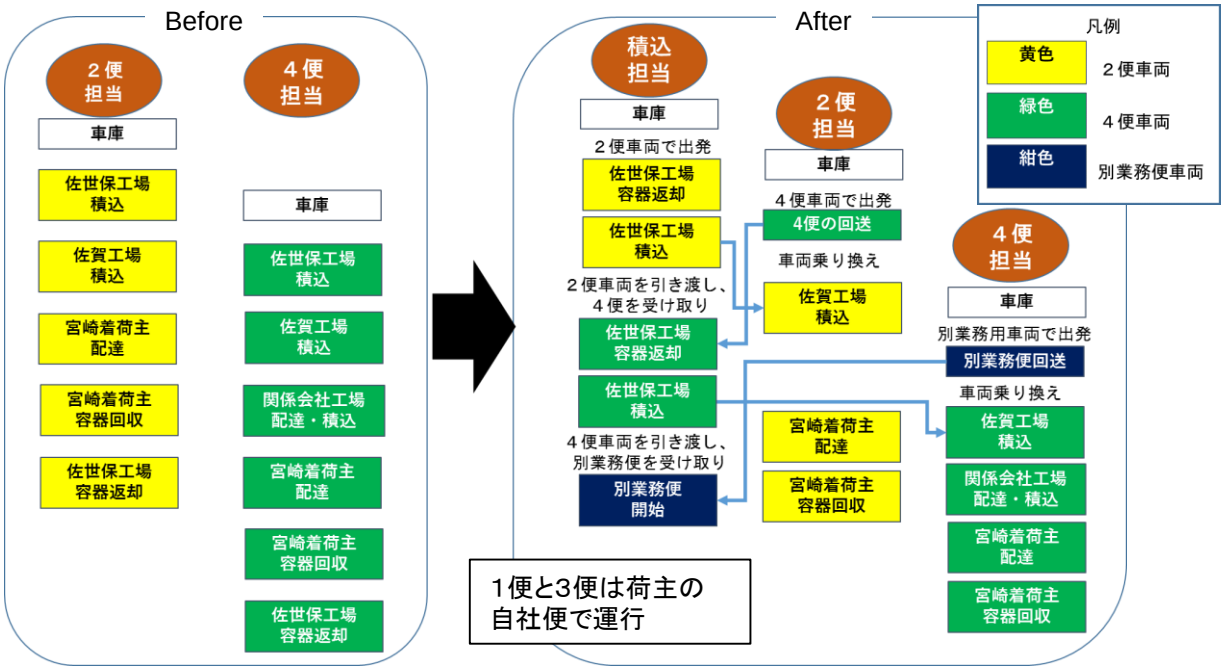
業務工程の変更と高速利用拡大で拘束時間削減　　長崎県

1. 実施者の概要

- 荷主企業：　発荷主A（食品製造業）
  福岡県に本社を置く食品製造業で九州一円から山口県へパンやケーキ等を提供。佐世保工場から各地拠点へ自社便、運送業者を使って配送
  着荷主a（食品製造業）
  本社宮崎県宮崎市
- 運送事業者：日通長崎運輸株式会社
  長崎県に本社を置く。佐世保営業所が本事業に参加
- 荷種　　：パン等

2. 事業概要

- 佐世保から長崎までの往復輸送を毎日2便で運行し、これを繰り返すため、シフトが組みづらく長時間労働となっていた。
- 実証実験では、佐世保工場において積込担当の運転手が大型2台の積込みと空容器返却の業務を行う。佐世保工場出発以降は別の運転手が引き継ぐ。積込担当の運転手は最後に短時間の別業務を実施して作業終了とする。
- 高速道路の利用区間についても、従来通り利用した場合と拡大した場合で労働時間を比較する。
  ① 2便・4便とも従来運行ルートの場合（2便の利用距離437．4km、4便の利用距離　579．8km）
  ② 2便・4便とも628．3km（利用できる区間全て）を高速道路利用する場合



拘束時間を40分～2時間10分短縮　運行の安全性も向上

3. 課題

- 宮崎県の下ろし先では、当該荷物を受けてさらに県下への配送があるため、定められた時間に到着しなければならず、全体的に厳しい運行計画であった。
- 15時間を超える拘束を短縮するため、深夜早朝作業となる空容器の返却に、応援の作業員を派遣していた。

4. 事業内容

- 走行距離が増大しても時間的なメリットを享受できるのであれば、利用可能な高速道路の区間は全て利用。（往路は柳川～田野→武雄北方～田野、復路は田野～柳川を田野～佐世保三川内へ）
- 荷主の協力を得て、空容器の返却を集荷前の日中に行えるようにし、2名で行っていた業務を3名で行えるように、短時間の別業務と組み合わせて、シフトを変更。

5. 結果

- 拘束時間が最大で2時間10分短縮。
- 運転手の荷扱いによる作業負荷が軽減され、疲労感の軽減を実現。
- 運転に集中できるため、デジタコでの運転手の安全運転評価も向上。
- 運転手の感想としても、一般道の走行に比べて、高速道路での運行の方がヒヤリハットの経験が減少。

	2便	全線高速道路使用		一般道と高速道路使用	
	従来	実験時	効果	実験時	効果
運転時間	11:27	10:12	▲1:15	11:04	▲0:23
荷役時間	2:33	1:58	▲0:35	1:56	▲0:37
休憩時間	0:40	0:40	0:00	1:00	0:20
その他時間	0:20	0:15	▲0:05	0:20	0:00
拘束時間	15:00	13:05	▲1:55	14:20	▲0:40

	4便	全線高速道路使用		一般道と高速道路使用	
	従来	実験時	効果	実験時	効果
運転時間	11:17	10:40	▲0:37	11:16	▲0:01
荷役時間	3:23	1:50	▲1:33	1:58	▲1:25
休憩時間	0:30	0:30	0:00	0:30	0:00
その他時間	0:30	0:30	0:00	0:30	0:00
拘束時間	15:40	13:30	▲2:10	14:14	▲1:26

6. 荷主企業のメリット

- 出荷形態を変えることなく、運行の安定性を強化。

7. 結果に結びついたポイント

- 日通長崎運輸では以前より他顧客の近距離の短時間業務を有しており、約半日で終了する発荷主佐世保工場での積込み作業とその業務を組み合わせることができたため効率の良い操配ができた。
- 容器返却の為の日中の接車場所確保については混雑が予想されるが、発荷主佐世保工場の協力を得られたことも大きい。
- 容器返却時刻の変更には、労働時間短縮以外の効果もある。以前は空容器の返却を夜間・早朝に行っていたため冬場は真っ暗で作業性が低かったが、この作業を昼間明るい場所で行えるようになったことから、作業性は向上したと推察される。
- 積込担当の運転手の人件費については、実証実験では運送事業者が負担したが、継続的に実施するにあたっては、費用について発荷主と運送事業者のどちらが負担すべきか調整する必要がある。

５．　出荷に合わせた生産・荷造り等による拘束時間の削減

5.　出荷に合わせた生産・荷造り等による拘束時間の削減

○　出荷の際の荷姿やタイミングに関係なく、製造できたものを順番に出荷スペースに積んでいたため、出荷時にはトラック１台ごとにピッキングや荷造りが必要となっていたものを、出荷順や出荷時の荷姿を考慮して製造順や荷置きを行うことにより、ピッキングや製品の無駄な移動を不要とし、積込み時間等を短縮することができます。

事例①　石川県の事例

●　出荷情報を見える化し、出荷日に合わせて生産を実施するとともに、出荷順や出荷時の荷姿を踏まえてあらかじめ荷まとめを行うことにより、積込み時間等を削減。（トラックごとに荷積みする荷物をまとめて置いておく等）

事例②　京都府の事例

●　出荷（＝トラックへの積込み）のタイミングに合わせた生産工程の管理を行うとともに、荷造りと出荷の実施日を分け、出荷前日にトラックへの積込みを念頭においてあらかじめ仕分けを終えておくことにより、出荷当日は、荷分けされた荷物をそのまま積込むことが可能となった。これにより、生産工程の遅れに伴う荷待ちや荷物の仕分けを待っていた待機時間を削減。

事例③　青森県の事例

●　配送先に関係なく出荷予定の青果物を空いているスペースに置いていたが、出荷先ごとに積み荷をあらかじめ仕分けして置くことにより、積込み時間を削減。

事例5－①

集荷、荷纏め体制の見直しによる積込み時間の削減　　石川県

1. 実施者の概要

- 荷主企業：　コマニー株式会社
  石川県に本社を置くパーティション（間仕切り）の設計・製造・販売・施工をおこなう
- 運送事業者：上田運輸株式会社
  石川県に本社を置く一般貨物運送のほか、倉庫保管事業、第二種貨物利用運送事業を展開
- 荷種
  建設資材（パーティション（間仕切り）・ドア、その他必要部材）

2. 事業概要（積み込み時間の改善事例）

BEFORE



出荷にあわせた生産体制ではないためピッキング作業が多く、集荷品の取り纏めが複雑となり積み込み作業に時間を要していた。

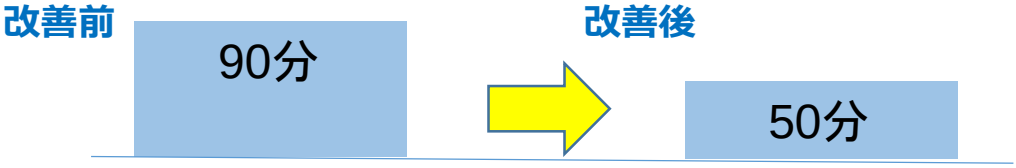
AFTER



出荷に合わせた生産体制を確立、ピッキング作業の減少と車両にあわせた取り纏めにより積み込み作業時間が削減された。

トラック１両あたりの積み込みにかかる時間

積み込み時間が大幅に削減！



3. 課題

出荷に合わせた生産体制でないため、部品が完成のたびにピッキングが発生している。
ピッキング回数が多くピッキング作業と荷纏め作業が分業となっており、積み込み作業において荷纏めを伴う作業が発生し作業時間が長くなる。

① 集荷場所は、できあがった製品から積み上げ。
② パレット数も多くサイズがバラバラ。
③ ピッキングはできあがったモノ順。
④ 出荷の荷姿がわからない。

4. 事業内容

① 出荷に合わせた生産体制の確立
・出荷情報の見える化、出荷日から逆算しリードタイムを考慮し生産を行う。

② 出荷の平準化
・午前・午後と平準化して出荷を行う。

③ トラックに積み込む順番でピッキング・荷纏めを行う
・ピッキング作業～荷纏め作業のワンオペレータ化。
・トラックに積む荷姿を決めてピッキング　パレットサイズ・荷の高さ・順番を考慮。
・パレット数を少なくし積み込み回数を減少。

5. 結果

① 積み込み作業の実証結果　　改善前　90分　→　改善後　50分
▲40分（▲44%）

- 出荷順番・高さも含めた荷姿でのパレット積みにより積み込み時の負担軽減。
- 積み込む順番のパレット配置による作業効率化。
- パレット数の減少による積み込み時間削減。

② 調査事業実施による入庫時間から出庫時間の改善
2016年　8月平均　106分/車　→　2017年　2月平均　68分/車
▲38分/車（▲36%）

6. 荷主企業のメリット

① 製品在庫削減によるキャッシュフロー向上
② 倉庫管理費減少

7. 結果に結びついたポイント

① 荷主企業と運送事業者で現場の問題点を確認し、改善に向けた課題について共有できたこと。
② 出荷に合わせた生産体制を構築することについて、荷主企業からの理解と協力が得られたこと。
③ 荷主企業と運送事業者の、日ごろからの信頼関係が構築されていたこと。
④ パソコンを用いた出荷管理板を運用することにより、出荷の状況がリアルタイムで見える化できたこと。
⑤ 出荷に合わせた生産を行うことができる場合、積み荷姿をイメージしたピッキングが可能になるため、積み替え及び運搬効率に効果的な取組である。

６．　荷主側の施設面の改善による拘束時間の削減

6.　荷主側の施設面の改善による拘束時間の削減

・複数の倉庫を経由して集荷を行わなければならない場合や、倉庫のバース数が不足している場合には、倉庫を集約したり、バース数の多い倉庫を増設することにより、荷待ち時間を削減できます。
・また、作業場が狭い場合には、外部倉庫や運送事業者のスペースを活用することで、作業時間を削減できます。

事例①　新潟県の事例

● 複数倉庫を経由して集荷を行わなければならなかったが、小規模な倉庫を廃止するとともに、バース数の多い新倉庫を増設することによって倉庫を集約し、荷待ち時間を削減。

事例②　栃木県の事例

● 入荷専用バースの不足に対応し、入荷専用バースを増設することにより、拘束時間を削減。

事例③　岡山県の事例

● 積込み倉庫が6箇所あったため、倉庫を集約化し、5箇所に削減することにより、拘束時間を削減。

事例④　静岡県の事例

● 外部倉庫を利用することで積込みスペースに余裕を持たせるとともに、作業が行いやすくなるよう、レイアウト等についても見直しを行うことにより、荷役時間を削減。

事例⑤　福井県の事例

● 発荷主の倉庫から製品を出荷する際に、狭隘な場所で梱包作業を行いトラックへの積込みを行っていたため、梱包・荷役の作業効率が悪く、荷役作業に時間がかかるとともにトラックの荷待ち時間も長くなっていたが、発荷主の倉庫のすぐ近くにある運送事業者の敷地まで一旦製品を横持ちし、梱包作業を行うことにより、荷役時間及び荷待時間を削減。

事例6－①

倉庫集約による積込待ち時間の短縮　新潟県

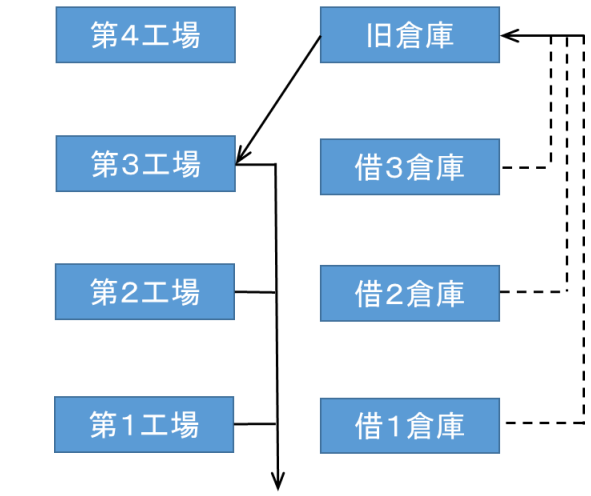
1. 実施者の概要

- 荷主企業：発荷主A（食品メーカー）
  新潟県に本社のある食品メーカーで全国の物流センター、卸・小売店に出荷
- 運送事業者：運送事業者ア
  新潟県に本社を置く。発荷主Aの工場から倉庫への運送・入庫、倉庫から出荷・運送を担当。
- 荷種：食品（菓子）

2. 事業概要

＜昨年度に実施された内容＞

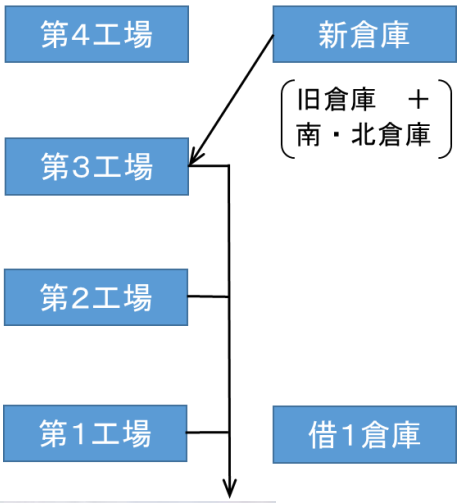
【before】





＜旧倉庫＞
出荷・倉庫入
兼用：5ﾊﾞｰｽ

【after】







＜新倉庫＞
旧倉庫に加えて
出荷：8ﾊﾞｰｽ
倉庫入：2ﾊﾞｰｽ
増設

【成果】

	借3倉庫	借2倉庫	旧倉庫	各工場
バース数（出荷）	2	2	5	
指示有無	有	有	運転手判断	運転手判断
待機時間	40′	30′	5′	40′

	新倉庫（旧倉庫＋北・南倉庫）	各工場
バース数（出荷）	13	
指示有無	有	運転手判断
待機時間	0′	0′

1台当り
短縮時間

⊿115′

3. 課題

① 従来は、各倉庫を経由しなければならなかったが、バースが少ないことにより待機時間が発生していた。
② 複数拠点運送の場合は、荷卸順の関係で、複数回倉庫を回るか、または積み直し作業をする必要があった。
③ ①、②の状況であったことと、荷量の変動が大きいことにより、積込時間の基準が守られない状況にあった。
④ 優先される出荷作業の終了時間が読めず、大幅に遅れ、倉庫入れ作業はさらに遅れる状況となっていた。
⑤ 以上により、電話での情報取得、指示等、管理工数も大。

4. 事業内容

① 新倉庫を増設し、借り倉庫を廃止した。
② 増設倉庫で、新たに出荷：8ﾊﾞｰｽ、倉庫入れ：2ﾊﾞｰｽを設置した。

5. 結果

① 工場及び借倉庫での待ち時間が大幅に減少した。
　1台当りの待ち時間　⊿115′ 削減
② 電話での情報のやり取り等、管理コストが軽減された。

6. 荷主企業のメリット

①倉庫入れ・出荷作業の生産性向上、倉庫間横持ちの削減。
②待機時間を含むドライバーの作業時間短縮。

7. 結果に結びついたポイント

① 発荷主と運送事業者が、一体となって待機時間削減に取り組む環境を醸成できていたこと。
② 発荷主の物流改善に対する意欲が高かったこと。
③ 発荷主において、倉庫の増設・集約についての計画があったこと。
④ 新倉庫に移った際に、商品の配置をピッキングしやすい配置に変更したため、荷役作業時間も削減されたことも待機時間の削減に寄与している。
⑤ 発荷主では、コストダウン効果も併せて企画している。

７．　十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保

7.　十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保

・着荷主に到着時間の余裕を持ってもらったり、発荷主に出荷時間を守ってもらうことにより、十分なリードタイムを確保でき、運転手が適正な労働時間を遵守でき、安定的な輸送を行うことが可能となります。

事例①　宮崎県の事例

● 集荷終了からフェリーの出航時間までの時間の余裕がないため、集荷が少しでも遅れると、フェリーにトラックが乗船することができなくなり、陸路をすべて走行しなければならなかったが、リードタイムを確保し、収穫当日は予冷庫に保管し、翌日朝から積込みを開始することにより、フェリーの出航に確実に乗船できるようにし、フェリーでの安定的な輸送が可能となった。

事例②　鹿児島県の事例

● 着荷主の到着指定時間を後ろに遅らせてもらい、リードタイムを長くしてもらうことにより、改善基準告示で定められているドライバーの一拘束時間と拘束時間との間の8時間の休息時間を確保。

事例③　北海道の事例

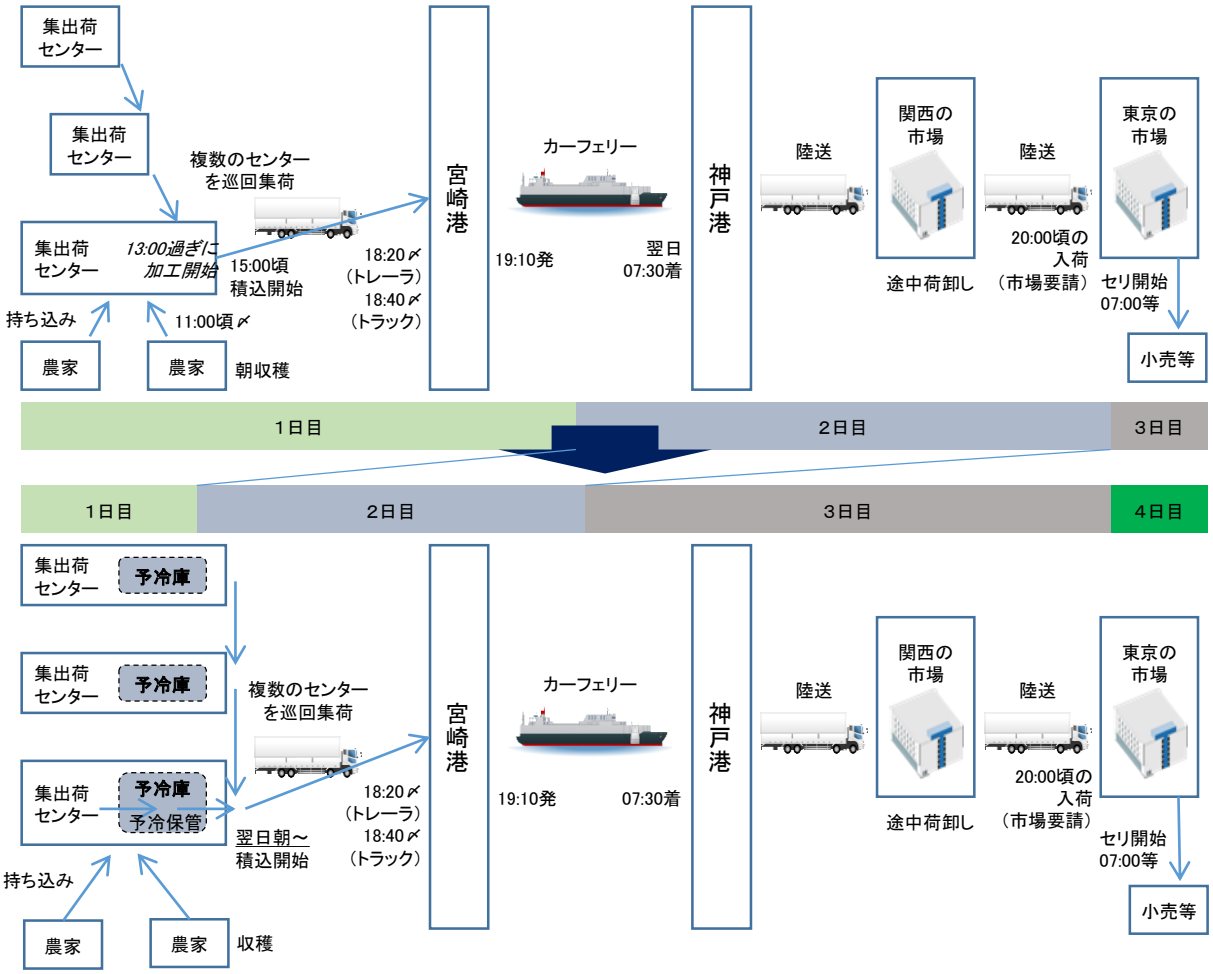
● 運送事業者が発荷主側に対し、出荷締切時間の厳守を要請し、協力を得られたことで安定的な輸送が可能に。
● 着側の卸売市場での荷卸し時間帯の拡大により、荷待ち時間を短縮。

4日目販売の促進により余裕を持った運行を実現　宮崎県

1. 実施集団の概要

- 荷主企業：発荷主A（農業団体）、着荷主B（卸業者）
  - ○発荷主Aは単位農協を組合員とする連合組織であり、県全域の各単位農協が県外に出荷する青果等を取りまとめて加工・販売（委託販売）・物流する機能を担っている。
  - ○着荷主Bは関東の市場で事業を営む青果卸業者である。
- 運送事業者：運送事業者ア（元請）、運送事業者イ（下請）
  - ○運送事業者ア（元請）は、発荷主Aの関連会社である。実運送と利用運送事業を行っている。
  - ○運送事業者イ（下請）は、宮崎県に本社を置く運送事業者。青果センターから関東・関西等への遠距離輸送を担当しており、農産物の輸送を主事業としている。
- 荷種：青果物

2. 事業概要



本取り組みによってフェリー出港まで余裕を持って集荷をすることができ、フェリーに乗り遅れて全行程を走行せざるを得ないリスクが低減した。

3. 課題

① フェリー積み込みまでのリードタイムが短く、遅延が発生した場合には陸路輸送せざるを得ないため、改善基準告示の遵守が困難な状況となる。
② 着側の卸市場には順番待ちのルールが明確でなかったり、着荷しているのに荷受け担当が出てこないために、ドライバー自らが荷役しなければならないなど、卸によって対応に差がある

4. 事業内容

① 収穫当日は出荷せず予冷庫に入れる。
② 翌日、従前よりも早い時間帯から積み込みを開始する。
③ これにより3日目販売が基本であった出荷スケジュールを4日目販売のスケジュールに変える。

5. 結果

① 収穫当日積みを翌日積みとすることで、時間的に余裕を持って集荷・積み込みを行うことが可能となった。
② 収穫から販売までのリードタイムは3日から4日にのびたものの、収穫当日は予冷庫にて保管することにより3日目販売と変わらぬ鮮度が保持できた。
③ フェリーに乗り遅れて全行程を走行せざるを得ないリスクが低減した。

6. 荷主企業のメリット

① 余裕を持った出荷スケジュールでも鮮度を保持可能であることが確認できた。
② 運送事業者が改善基準告示の遵守が困難な運行を行わざるを得なくなるリスクが低減した。
③ 運送事業者との間で忌憚のない意見交換ができるようになった。

7. 結果に結びついたポイント

① 荷主企業と運送事業者で現場の問題点を確認した。
② 荷主企業、運送事業者が一同に介し、継続的な改善を検討した。
③ 荷主企業の協力により、出荷作業時間の短縮に取り組んだ。
④ 実証実験では、予冷庫など設備投資等は考慮しなかったが、今後継続的に運用していくためには、予冷倉庫の運用に係る費用等の費用分担について関係者間で合意を得る必要がある。
⑤ さらなる拘束時間の削減について、東京都内で複数の市場への荷卸しを行っているのが現状であり、配送先の集約等が望まれる。

８．　高速道路の利用による拘束時間の削減

8.　高速道路の利用による拘束時間の削減

・荷主に高速道路料金を負担してもらうことにより、高速道路を利用した運送を行うことができると、拘束時間削減に大きな効果があります。

・高速道路の通行許可が得られないような荷姿の貨物については、設計変更をすることにより、通行許可が得られるようになる場合があります。

事例①　岐阜県の事例

● 高速道路料金を荷主に負担してもらい、高速道路を使用することにより、運転時間を削減。

事例②　和歌山県の事例

● 荷種の寸法が過大であるため、高速道路の通行許可が得られなかったが、寸法の見直しを行い、高速道路の通行許可が得られるようになったことにより、運転時間を削減。

事例③・④　長崎県・三重県の事例

● 高速道路の利用により、運転時間を削減。

事例8－①

高速道路使用による運転時間の削減　岐阜県

1. 実施者の概要

- 荷主企業：発荷主A（小売業）、着荷主a（発荷主Aの店舗）
  岐阜県に本社を置くスーパーマーケット事業者。中部地方に広く店舗を展開。岐阜県内に物流センターを持ち、納入業者からの納品を店舗ごとに仕分けて配送。
- 運送事業者：
  元請運送事業者ア　発荷主Aのグループ会社。物流センターでの構内作業や店舗配送の配車業務等を実施
  実運送事業者イ　愛知県に本社を置く大手運送事業者。発荷主Aの各店舗への配送を担当
- 荷種
  食品・生活雑貨等（本事業の対象はチルド品）

2. 事業概要

【状況】
高速道路の利用や、現状利用しているICを変更することにより、運転時間が短縮される効果が非常に高い輸送経路が存在。

【実施内容】
高速道路を使用した輸送トライアル（費用は荷主負担）を実施。
3コースにて3日間トライアルを実施し、20分～1時間の運転時間短縮を実現。

高速道路使用前（3日間平均）

コース	運転時間	
	往路	復路
①	1:40	1:38
②	1:25	
③	1:33	1:33

高速道路使用後（3日間平均）

コース	運転時間	
	往路	復路
①	1:25	1:26
②	1:01	
③	1:01	1:05

①27分の短縮
②24分の短縮
③1時間の短縮

※コース②は片道（往路）のみ高速道路使用

3. 課題

① 改善基準告示の規定の範囲内で運用可能な配送計画を立案しており、長時間の拘束時間は発生していないが、デジタルタコグラフ機器の操作ミスが原因でデータ上十分な休憩取得が出来ていない例が見られた。

② 更なる拘束時間短縮のための課題としては、物流センターへの納入業者の車両が遅れた場合に積込み作業に影響が出て待機時間が長くなることがある（繁忙期のみ）が、
その状況を実運送会社にも事前に伝達することで、待機時間を休憩時間とするなどの対応が可能。

③ 元請運送事業者より高速道路使用が認められた経路以外で高速道路利用により運転時間の短縮が見込める配送経路がある。

④ 各店舗からの空容器の返送時に物流センターの返却口が混雑し待ち時間が発生する時間帯がある。

4. 事業内容

① 改善基準告示の遵守のための体制づくり等について聞き取り調査を行った。

② 物流センターでの待機時間短縮のため繁忙期に納入遅延の発生可能性がある場合は、その旨を実運送業者にも情報提供する（その体制を構築する）実証試験を実施。

③ 対象となる配送経路について実際に高速道路を走行したトライアル輸送を実施。

④ 空容器の返送時の待機時間については、混雑する時間帯が一時的であり、解消には設備投資を要するため今後の課題とした。

5. 結果

① デジタルタコグラフの操作ミス防止については運送会社の定例会議等で周知徹底。

② 納入遅延についての情報共有はその体制を整えたが、試験期間に納入遅延が発生しなかったため実際の効果は不明。

③ 高速道路使用のトライアル輸送により20分～1時間の運転時間削減効果が見られた。

6. 荷主企業のメリット

① 店舗の出店状況等の変化により、一部非効率となっていた配送ルートを発見し、効率化の検討材料ができた。

7. 結果に結びついたポイント

① 事業スタート時に荷主が配送の重要性を認識し、元請運送事業者とともに配送計画を構築した経緯があり、現在もそのような理念が荷主・元請運送事業者に浸透している。

② 荷主企業は効率面や安全面における改善を心がけており、運送会社からの意見をくみ上げ、改善を実施する体制を構築している。

③ 実証実験の結果、一定の成果が得られた高速道路利用については、コスト負担の議論はいったん棚上げした。継続的に実施するにあたっては、コスト負担のあり方について発荷主と運送事業者のどちらが負担すべきか調整する必要がある。

食品流通合理化促進事業

MAFF 農林水産省

【平成31年度予算概算要求額　335（335）百万円】

＜対策のポイント＞

食品の流通構造の合理化を図るため、**パレットの導入等による物流の効率化等を支援**するとともに、**海外需要に合った輸出拠点の創出等を支援**します。

＜政策目標＞

○６次産業化の市場規模の拡大（6.3兆円［平成28年度］→10兆円［平成32年度まで］）
○農林水産物・食品の輸出額の拡大（8,071億円［平成29年］→１兆円［平成31年まで］）

＜事業の内容＞

１．物流業務効率化モデル形成

○　生産者や流通業者等による次の取組を支援します。

①　**一貫パレチゼーションや通い容器などの利用回収、IoTを活用したパレットと商品情報を結び付けた管理**の取組

②　**船舶輸送体制の構築**や**簡素化した出荷規格による流通形態の確立**等の新たな流通技術・方式等の実証を行う取組

③　**花きの流通システムの転換に向けた社会実験**を行う取組

２．輸出拠点・流通新技術導入モデル形成

○　流通業者等による次のモデルの形成を支援します。

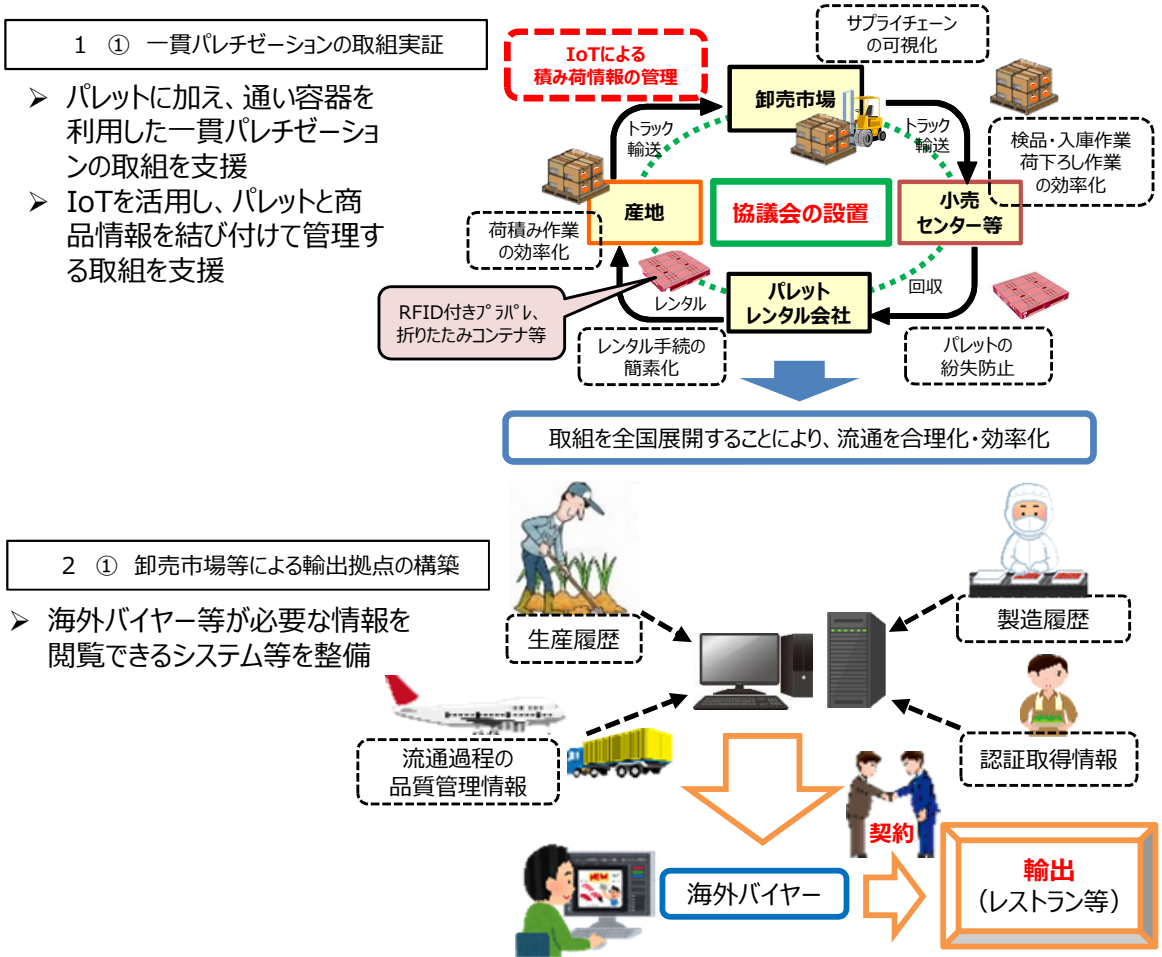
①　**生産履歴・品質管理等の情報を海外バイヤーが閲覧**できるシステム等を整備した輸出拠点モデル

②　**効率的な商品管理等のため、受発注・物流情報を共有**できるシステム等を整備する新流通モデル

＜事業の流れ＞

国 →（定額、1/2）→ 流通業者等（協議会を含む）

＜事業イメージ＞



［お問い合わせ先］（１①及び２の事業）食料産業局食品流通課（03-3502-5741）
（１②及び③の事業）生産局園芸作物課（03-3502-5958）

平成31年度国土交通省概算要求(トラック事業における働き方改革の推進)

国土交通省

平成31年度 要求額： 300百万円（平成30年度 予算額： 101百万円）

・トラック運送事業の、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化等に資する事業を実施し、働き方改革による労働条件改善を推進する。

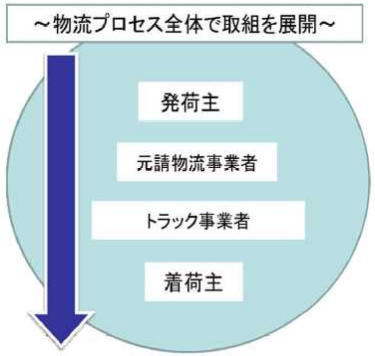
○ 「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）の展開

・関係省庁、荷主団体、物流団体、労働組合が連携し、「労働生産性の向上」「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現」に取り組む「ホワイト物流」実現国民運動を実施

— 荷主等に対する「ホワイト物流」実現国民運動の参加の呼びかけ

— 荷主が取り組むべき事項に関する普及・啓発活動

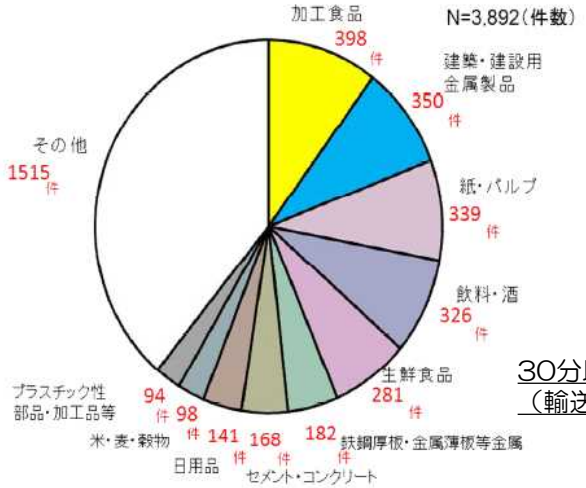
— キャンペーン・ポータルサイトの開設・運営



○ 輸送品目別の取組みの強化

・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、改善報告を検証する。

・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、中央のみならず、地方の機関においても、関係者と取組みを進める



30分以上の荷待ち時間が生じた件数（輸送品目別）

○ 長時間労働の是正等に資する機器・システム等の活用の促進

・長時間労働の是正等に資する機器について、機器の効果を増幅させるための効果検証等を実施する

— 予約受付システムの相互利用の促進（情報の標準化）

— 予約受付システムと配車システム等の連携による効果検証の実施



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について

国土交通省

「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」の概要

国土交通省

開催趣旨

自動車運送事業(トラック・バス・タクシー事業)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を開催する。

検討の視点

1．労働生産性の向上

・短い時間で効率的に運ぶ
・たくさん運んで、しっかり稼ぐ
・運転以外の業務も効率化　等

2．多様な人材の確保・育成

・力仕事・泊まり勤務等からの解放
・誰でも働きやすい職場づくり
・免許を取る人を増やす　等

3．取引環境の適正化

・荷主・元請の協力の確保
・運賃・料金の適正収受　等

構成

議　　長：野上　浩太郎　内閣官房副長官
議長代理：牧野　たかお　国土交通副大臣
副 議 長：古谷　一之　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・サービス審議官
国土交通省自動車局長
環境省地球環境局長

スケジュール

平成29年6月29日　第１回　現状と課題、今後の進め方　等
8月28日　第２回　当面の対応方針として「直ちに取り組む施策」を取りまとめ
平成30年2月20日　第３回　取組の進捗状況、行動計画の策定方針
※平成30年春頃までに「行動計画」を策定

トラック・バス・タクシーの働き方改革
「直ちに取り組む施策」
－長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル－

～クルマの仕事の生産性＆職の魅力を高める63施策～

「☆」を付した施策は「働き方改革実行計画」(平成29年3月)策定以降の**新規**施策
「※」を付した施策は**強化**施策

自動車運送事業は、**長時間労働の状況**にある一方、**荷待ち時間**、**宅配の再配達**等に**大きな効率化余地**が存在。

このため、**以下の取組を政府を挙げて強力に推進**。

Ⅰ．長時間労働是正のための環境整備

①労働生産性の向上

◎短い時間で効率的に運ぶ－様々なムダの解消－【警、農、国、環】
「荷待ち時間」削減：トラックの予約調整システムの導入促進☆
「荷役時間」削減：パレット化等による機械荷役への転換促進☆
「宅配の再配達」削減：オープン型宅配ボックスの導入促進 ※
「走行時間」削減：高速道路の有効活用

◎たくさん運んで、しっかり稼ぐ【経、国、環】
ダブル連結トラックの導入促進☆
配車アプリ・スマートメーターによるタクシーの効率配車と新サービス☆
トラック・バス・タクシー事業の「かけもち」制度化☆

◎運転以外の業務も効率化【厚、国】
ICTを活用した運行管理の効率化☆

②多様な人材の確保・育成

◎力仕事・泊まり勤務等からの解放【経、国、環】
荷役の機械化支援☆、トラック・高速バスの中継輸送☆、
SA・PAの大型車駐車マス不足対策

◎誰でも働きやすい職場づくり【厚、国】
女性が働きやすい職場環境の整備

◎免許を取る人を増やす【警、厚】
第二種免許の受験資格の見直しの検討☆、免許取得支援制度の利用促進

③取引環境の適正化

◎荷主・元請の協力の確保【厚、農、経、国】
荷主勧告制度の運用見直し☆、不適切な取引条件の改善に向けた取組

◎運賃・料金の適正収受【国】
荷役等の運送以外の役務の対価の収受対策☆
貸切バス運賃・料金の下限割れ防止対策

Ⅱ．長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

◎働き方改革の実現に向けたアクションプランの策定の要請☆【国】
事業者団体に対し、策定・実施を要請

◎ホワイト経営の「見える化」・優遇☆【国】
ホワイト経営に取り組む企業が取引先や
求職者に「見える」仕組みや優遇策を検討

◎行政処分の強化☆【国】
過労防止関連違反等に係る
行政処分の処分量定の引上げ

- **平成30年度予算概算要求に反映**するとともに、**制度・運用の見直しの検討を加速**
- 今後、さらに検討を進め、**平成30年春頃を目途に「行動計画」を策定・公表**

自動車運送事業の働き方改革関係
（平成29年度補正予算の主な施策）

【厚生労働省】

○生産性向上のための設備・機器の導入促進等
（598百万円）

事業場内の最低賃金を一定額以上引き上げた中小企業・小規模事業者に対して、生産性向上のための設備・機器の導入経費等の一部を助成する制度を拡充。

【農林水産省】

○食品等物流効率化システム導入支援
（203百万円の内数）

着地場所等でのトラックの待ち時間短縮を図るトラック予約受付システム等、農産物等の物流効率化を図るICTシステム導入を緊急的に支援。

【国土交通省】

○高速道路料金の割引拡充
（10,700百万円）

ETC2.0を利用する自動車運送事業者に対し、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長（平成31年３月末まで）等を実施。

○機械荷役への転換促進
（200百万円）

トラック運送業の労働生産性の向上・多様な人材の確保を図り、働き方改革を推進するため、荷役作業の効率化に資する機器（テールゲートリフター）の導入を支援。

自動車運送事業の働き方改革関係（平成30年度予算案）

○第2回連絡会議で取りまとめた「トラック・バス・タクシーの働き方改革『直ちに取り組む施策』」を具体化するため、平成30年度予算概算要求に反映。

○平成30年度は平成29年度を大きく上回る予算額となっている。
平成29年度：174億円 → 平成30年度：281億円（1.61倍）

＜１．省庁別＞

省庁名	平成30年度予算（案）
警察庁	19百万円
厚生労働省	24,445百万円 （加えて、40,933百万円の内数）
農林水産省	（335百万円の内数、 167百万円の内数）
経済産業省	3,497百万円 （加えて、6,050百万円の内数）
国土交通省	182百万円 （加えて、1,667,694百万円の内数、 20,950百万円の内数）
環境省	（1,765百万円の内数、 1,500百万円の内数）

＜２．分野別＞

分野別	平成30年度予算（案）	前年度比
①労働生産性の向上	12,139百万円	1.72
②多様な人材の確保・育成	15,934百万円	1.53
③取引環境の適正化	70百万円	皆増
合計	28,143百万円	1.61

（注）内数計上となっている予算施策は、上記の額に含めていない。

「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

国土交通省

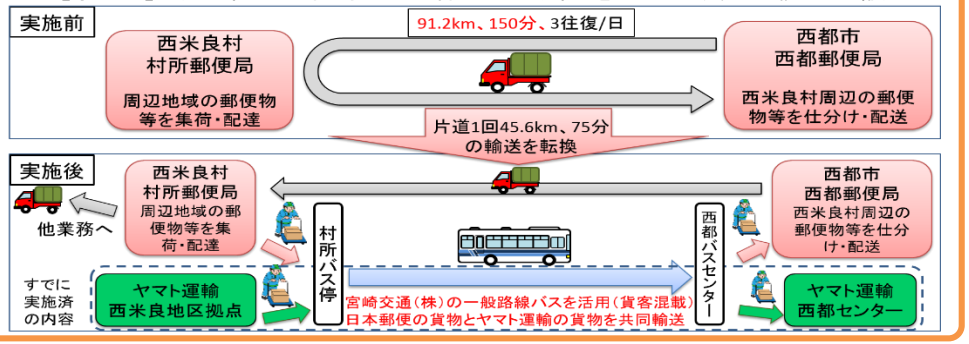
1．労働生産性の向上

2 23 物流総合効率化法の枠組みを活用した物流の効率化等

H30　40百万円（継続）

○物流総合効率化法により、2以上の者の連携により物流の省力化・効率化を図り、環境負荷低減にもつながる優良な取組（路線バスによる貨客混載・共同配送　等）を認定(71件)

【事業例】一般路線バス（宮崎交通 西都BC～村所線）を活用した貨客混載・共同輸送

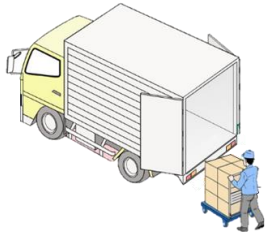


6 トラック運送業の働き方改革推進事業

H29補正　200百万円

○労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器（テールゲートリフター）の導入補助を実施。

手荷役の場合



テールゲートリフターを活用する場合



6 34 トラック事業における働き方改革の推進に向けた取組

H30　101百万円（継続）

○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、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。



パレット



フォークリフト

11 高速道路料金の割引拡充

H29補正　10,700百万円

○自動車運送事業者の労働生産性の向上や働き方改善を図るため、ETC2.0を利用する自動車運送事業者に対し、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長（平成31年3月末まで）等を実施。

[最大割引率]

基　本　40%

＋

ETC2.0を利用する自動車運送事業者を対象　10%

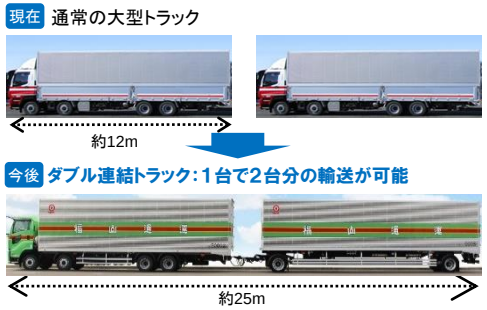
「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況　国土交通省

1．労働生産性の向上

17 ダブル連結トラックの車両導入に向けた特車許可基準の見直し等

H30　1,667,694百万円の内数（継続）

○平成28年11月より、新東名を中心とするフィールドでダブル連結トラックの実験を推進し、平成30年度の本格導入を目指す。



特車許可基準の車両長について、現行の21mから最大で25mへの緩和を検討



走行中のダブル連結トラック（25m車両）

20 タクシーの配車アプリを活用した新サービス導入の検討

H30　30百万円（継続）

○タクシーの利便性向上による需要喚起を図るため、平成30年1月22日から3月11日まで相乗りタクシーの実証実験を実施。実証実験終了後に結果を踏まえて制度化に向けた検討を実施。



参加車両のステッカーロゴマーク

○タクシーの利便性向上による需要喚起を図るため、平成30年度にタクシー事業における定額タクシー及び変動迎車料金の実証実験を実施。実証実験終了後に結果を踏まえて制度化に向けた検討を実施。

高齢者の通院・買い物

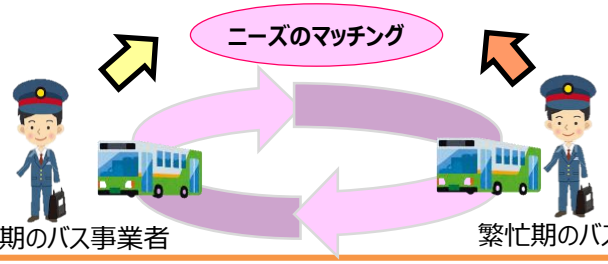


定額タクシー

25 大型バスドライバー融通のためのモデル事業

H30　11百万円の内数（新規）

○ドライバーの繁忙期の負担軽減、閑散期の所得向上等を図るため、平成30年度に大型車ドライバー融通のためのモデル事業を実施。モデル事業実施後、大型車ドライバー融通ルールを策定し、普及促進を図る。



29 IT点呼の拡大

○バス事業及びタクシー事業で営業所－車庫間のIT点呼を可能にするため、省令・通達の改正案について平成30年１月31日よりパブリックコメントを開始。同年３月中に省令・通達改正を行い、IT点呼の普及を図る。（平成30年３月下旬頃施行予定。）

※ＩＴ点呼：テレビカメラ等により行う点呼

IT点呼のイメージ



「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

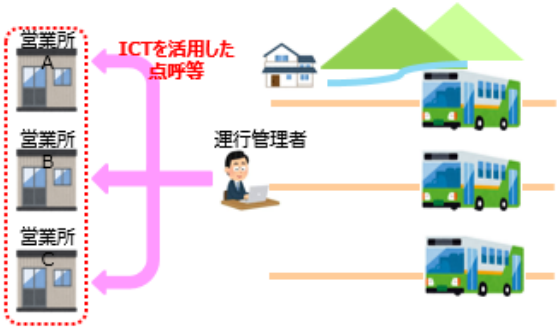
国土交通省

1．労働生産性の向上

30 運行管理の高度化・効率化に向けた検討

H30　11百万円の内数（新規）

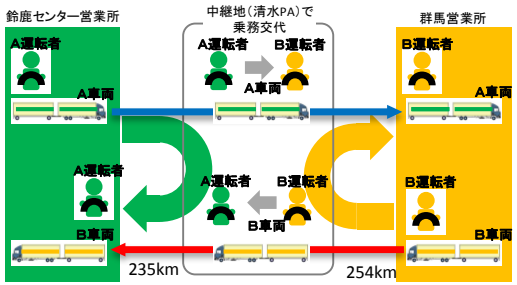
○バスの運行管理の高度化･効率化を図るため、平成30年度にバスの過疎地等における集約合理化及び長距離運行等における一体型管理の実証実験を実施。



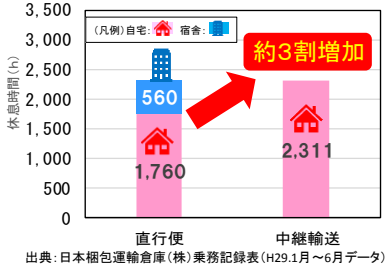
36 高速道路のSA・PAを活用した中継輸送の運用の検討

H30　1,667,694百万円の内数（継続）

○平成28年11月より中継輸送の実験を実施中。
○実験の検証結果を踏まえ、運用の検討を行う。



〈中継地での乗り継ぎ模式図〉



出典：日本梱包運輸倉庫（株）乗務記録表（H29.1月～6月データ）
〈中継輸送による自宅休息時間の増加〉

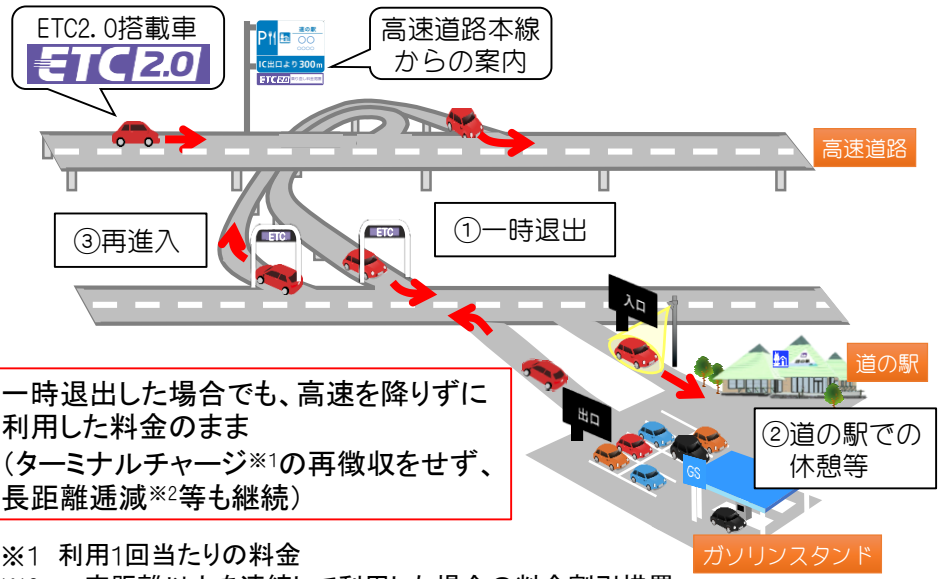
2．多様な人材の確保･育成

39 SA・PA・道の駅における駐車スペースの活用

H30　1,667,694百万円の内数（継続）

○休憩施設における大型車駐車マス不足に対し、マス数を増やすことに加え、以下により対応
①長時間駐車の抑制　②駐車箇所利用平準化
③高速道路の路外の施設の活用や予約システムの導入

○ETC2.0搭載車を対象として、高速道路外の休憩施設等への一時退出を可能とする実験を、全国20箇所で平成29年度中に実施



一時退出した場合でも、高速を降りずに利用した料金のまま（ターミナルチャージ※1の再徴収をせず、長距離逓減※2等も継続）

※1　利用1回当たりの料金
※2　一定距離以上を連続して利用した場合の料金割引措置

＜一時退出のイメージ＞

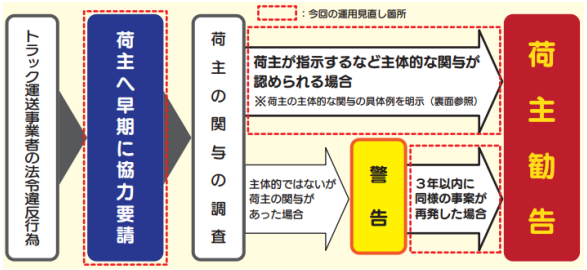
「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

国土交通省

3．取引環境の適正化

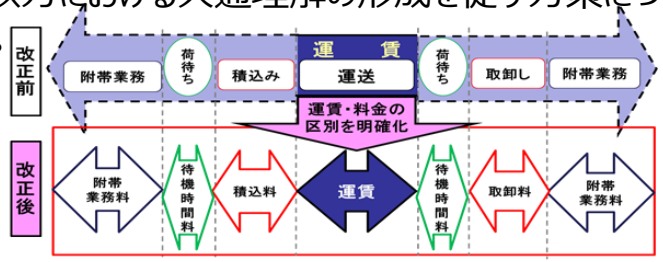
52 荷主勧告制度の運用見直し

○平成29年7月の運用見直し以降、平成30年２月８日時点で警告を3件、協力要請を118件それぞれ実施しており、荷主への働きかけを積極的に実施。



58 適正な運賃・料金収受を含めた取引環境の適正化

○荷主所管省庁である経済産業省及び農林水産省と連携し荷主への周知活動を行うとともに、中央及び地方レベルの両方で荷主及びトラック事業者への周知活動を実施中。また、トラック事業者と荷主双方における共通理解の形成を促す方策について検討していく。



4．インセンティブ・抑止力の強化

61 事業者団体に対する働き方改革の実現に向けたアクションプランの策定の要請

○長時間労働是正に向けて業界における自主的な取組を促すため、平成29年9月20日に石井国土交通大臣よりトラック・バス・タクシーの各事業者団体の会長等に策定を要請。平成30年3月中の策定に向け、各団体において検討中。



平成29年9月20日アクションプラン策定要請
左から（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会川鍋会長、石井国土交通大臣、（公社）全日本トラック協会坂本会長、（公社）日本バス協会三澤会長

63 行政処分の強化

○自動車運送事業の長時間労働の抑止力を強化するため、処分量定の引上げ（過労防止関連違反を2倍～4倍へ）を内容とする行政処分基準の改正案について、平成30年２月20日よりパブリックコメントを開始。同年３月中に関係通達を改正。



「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

警察庁

1．労働生産性の向上

7 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し

○違法駐車は、円滑な物流の妨げ等となる渋滞や事故の原因となるなど、社会経済活動に悪影響を及ぼすものであるため、適切な駐車規制は不可欠である一方で、貨物集配中の車両による短時間の駐車需要があり、関係業界からも駐車禁止規制の緩和要望が寄せられているところ。

○このため、安全・円滑な交通を確保しつつ集配中の宅配車両等を駐車させることができる場所については、一定の範囲で貨物集配中の車両の駐車を可能とする駐車規制の見直しを行うよう、本年２月20日付けで都道府県警察に対して通達を発出した。





2．多様な人材の確保・育成

48 49 第二種免許の受験資格の見直しの検討

H30　19百万円
（新規）

○旅客自動車運送事業における人材不足が課題。

○規制改革実施計画（閣議決定）を踏まえ、平成29年度に調査研究を実施し、検討を開始。さらに、30年度には有識者会議等において、受験資格（年齢要件・経験年数要件）の見直しを含め、第二種免許制度の在り方について総合的に検討。

第二種免許の受験資格の概要

普通第一種免許



受験資格
○　18歳以上

主な第二種免許

普通第二種免許



受験資格
○　21歳以上
○　普通免許等保有3年以上

大型第二種免許



受験資格
○　21歳以上
○　普通免許等保有3年以上

「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

厚生労働省

2．多様な人材の確保・育成

47 時間外労働等改善助成金（仮称）の拡充・利用促進

H30　3,502百万円（継続）

○時間外労働の上限規制の適用に向け、自動車の運転業務に係る長時間労働の是正が課題。

○このため、平成30年度には、企業における時間外労働の削減等の取組を支援するため、中小企業事業主がその取組に要した費用の一部を助成する制度を拡充するとともに、その利用を促進する。

助成金活用事例

労務管理用機器、労務管理用ソフトウェアの導入例

始業・終業時刻は従業員が台帳に手書きで記録していたため、管理上のミスが多かった

↓

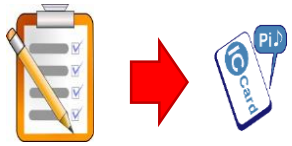
ワーク・ライフ・バランスを推進するために、まずは労働時間管理の適正化を図りたい！

↓

ICカード及び管理・集計ソフトを導入

↓

始業・終業時刻の正確な把握が業務量の平準化を可能とし、時間外労働の縮減につながった



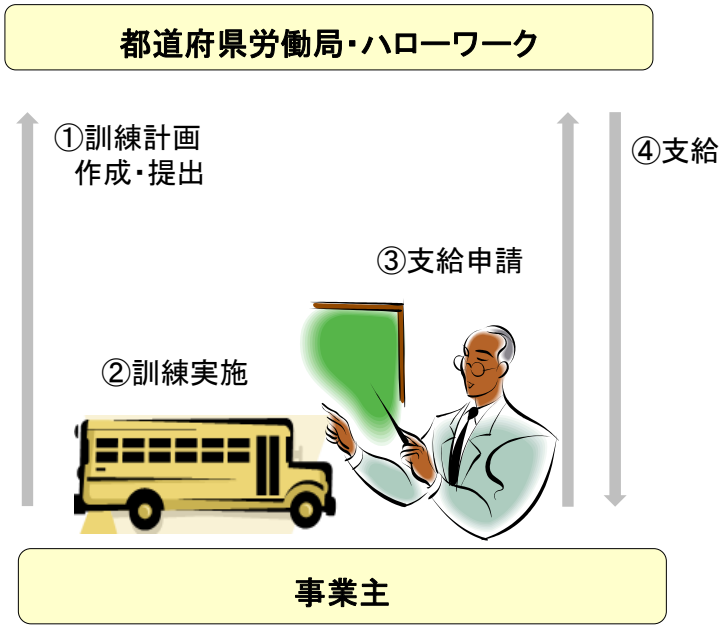
台帳からICカードに切り替えることにより、始業・終業時刻を正確に管理することができるようになった

51 労働者の運転免許取得のための職業訓練への支援制度の利用促進

H30　40,933百万円（継続）

○第二種運転免許、大型免許の取得等のための職業訓練に対する助成金の利用促進を実施。

計画に沿って職業訓練を実施する事業主に対して訓練経費や訓練期間中の賃金の一部を助成。



「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

厚生労働省

2．多様な人材の確保・育成

41 女性が働きやすい労働環境整備への支援策の利用促進

H30　2,720百万円（継続）

○自動車運送事業の従事者の女性比率は、全職種平均に比べて低く、女性ドライバーの働きやすい環境整備が課題。
○このため、引き続き女性が働きやすい環境整備に係る支援策の利用促進を図る。

両立支援等助成金（育児休業等支援コース）

・　育休復帰支援プランを策定し、円滑な育児休業の取得・職場復帰の支援や、育児休業取得者の代替要員を確保した中小企業事業主に助成金を支給。
・　さらに、平成30年度は、育児休業からの復帰後、仕事と育児の両立が特に困難な期間の支援に取り組む中小企業事業主を支援する助成措置を創設。



両立支援等助成金（女性活躍加速化コース）

・　女性活躍推進法に基づく一般事業主行動計画を策定し、女性活躍に関する取組や数値目標を達成した企業に対し助成金を支給。



3．取引環境の適正化

53 トラック運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策

H30　71百万円（新規）

○トラック運転者の長時間労働の改善には荷主の協力を得て手待ち時間等を削減する必要があることから、国交省・事業者団体と連携し、平成28・29年度に、荷主及びトラック事業者が協力して労働時間短縮を図る実証実験を実施し改善モデルの蓄積を図ってきた。

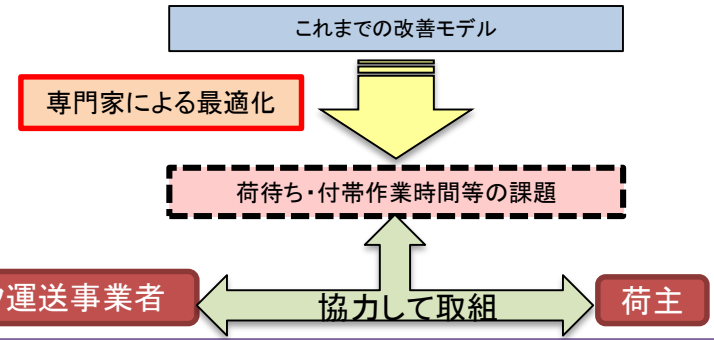
○蓄積した改善モデルを業界全体に波及させるため、平成30年度には以下の事業を実施する。

①周知用コンテンツの作成
- ○改善ハンドブックの作成
- ○荷主向けパンフレットの作成
- ○実証実験の取組を動画で紹介
- ○経営情報誌、経営者向けメールマガジンへの広告掲載

②コンサルティングの実施

専門家のコンサルティングにより、これまでの実証実験の成果から最適な改善モデルを適用し、改善につなげる。

（※コンサルティング対象となる荷主・トラック運送事業者は、「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意向を踏まえて決定する予定。）



「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

農林水産省

1．労働生産性の向上

4 農産品物流のパレット化の検討の場の設置

○昨年10月、農産品物流対策関係省庁連絡会議に、パレット部会を設置。

○本年度中に、農産物等の一貫パレチゼーション推進に向けた管理ルールや規格統一等について、とりまとめを行い、民間の取組を促進。

農産品物流対策関係省庁連絡会議

（農林水産省、経済産業省、国土交通省の関係部局長等で構成）

平成29年10月、パレット部会を設置

とりまとめの方向

○管理ルール
RFIDを活用した個体管理を行い、紛失等を防止

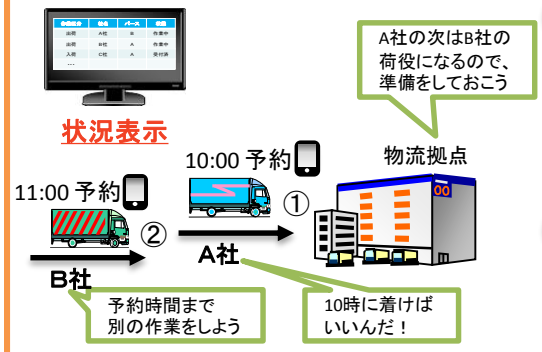
○規格統一等
使用するパレットを1種類に統一

5 農林水産物・食品の物流のパレット化等の促進

H29補正　203百万円の内数
H30　335百万円の内数（新規）

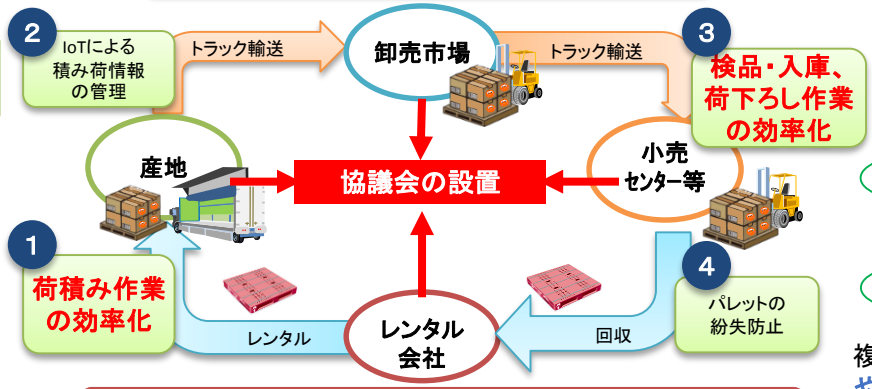
○トラック輸送等への負荷を軽減し、物流の効率化・高度化を図るため、ＩＣＴを活用した荷待ち時間の削減等の取組を緊急的に支援するほか、パレットを活用した荷役作業の効率化や物流システムの高度化等の実証を支援。

ICTを活用した荷待ち時間の削減
（H29補正）



待ち時間が減り、効率化

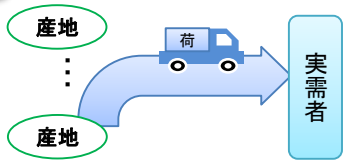
パレットを活用した荷役作業の効率化
（H30予算）



取組を全国展開することにより、流通を合理化・効率化

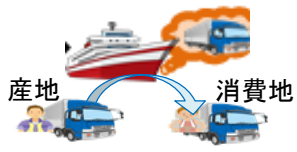
物流システムの高度化
（H30予算）

高度共同輸送技術の実証



複数産地が連携し、**異業種間や複数温度帯の共同輸送体制**を確立

モーダルシフトの新展開



トラックドライバーの乗船が不要な船舶輸送体制を構築

「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

経済産業省

1．労働生産性の向上

26 車両動態管理システムを活用したトラック輸送の効率化

H30　6,050百万円の内数
（継続）

○車両動態管理システムを活用したトラック事業者と荷主の連携による省エネの推進のため、平成29年度は、当該システムをトラック事業者に導入し、連携による省エネ効果等を実証。
○平成30年度は、トラック事業者への車両動態管理システムの導入に加え、荷主に予約受付システムを導入することによる連携の深掘りを実証予定。

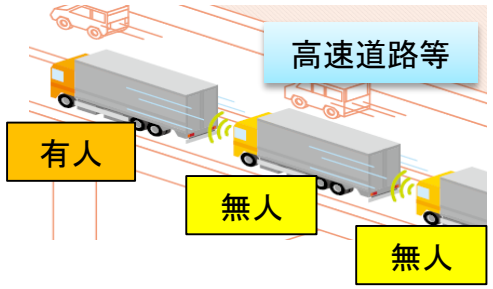


27 トラック隊列走行の実証実験の実施

H30　3,497百万円
（継続）

○安全性・社会受容性・経済性の観点等を踏まえつつ、研究開発を進めるとともに、実証等を通じて技術の確立や事業環境等の整備が必要。
○高速道路でのトラック隊列走行を早ければ2022 年に商業化することを目指し、公道実証を推進する。
○平成30年1月に後続車有人システムの公道実証を開始しており、平成30年度に後続車無人システムの公道実証を開始する予定。

【トラック隊列走行のイメージ】



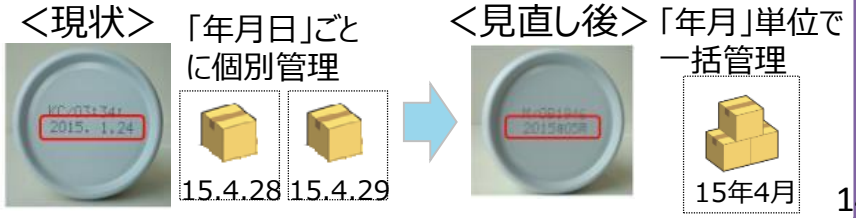
3．取引環境の適正化

55 フードチェーンにおける商慣習の見直し

○「賞味期限の年月表示化」と「賞味期限の延長」を、新たに対応したり対象商品を拡大する動きが加工食品メーカー等で進行中。また、「納品期限の緩和」に向け、農水省、経産省が協力して小売・卸の業界団体を通じて小売業の各社に周知、依頼をおこなっている。

【賞味期限の年月表示化】

保管・配送・入出荷の作業を効率化



「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

環境省

1．労働生産性の向上

9 宅配便の再配達削減のためのオープン型宅配ボックスの普及拡大

H30　1,765百万円の内数（一部新規）

○宅配便再配達はCO2排出量増大及びトラックドライバーの配達ロスの観点から課題であることから、平成29年度に駅やコンビニ等の公共スペースにおいて、特定の会社でなくとも利用できるオープン型宅配ボックスの導入を支援。

○平成30年度はオープン型宅配ボックスの普及拡大のため、主に地方部におけるオープン型宅配ボックスのCO2削減効果ポテンシャルや導入メリット等を整理し、設置に係るガイドラインを策定。

○さらに、複数の事業者がオープン型宅配ボックスを共同利用できるように情報処理システムのネットワーク化を支援。



10 宅配便の再配達削減に向けた国民運動の展開

H30　1,500百万円の内数（継続）

○宅配便再配達の削減に向けて、消費者に対して再配達を防ぐためのアクションを呼びかけることが重要であることから、平成29年度に国民運動「COOL CHOICEできるだけ１回で受け取りませんかキャンペーン」を行い、消費者に向けて宅配ボックス活用やコンビニ受取等、宅配便をできるだけ１回で受け取るための取組を普及啓発。

○平成30年度は引き続き国民運動を展開し、特に次世代を担う若者向けの呼びかけを強化し、職場での受取事例、宅配ボックスの先進事例等、再配達削減のための効果的な取組を紹介し普及啓発。



「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

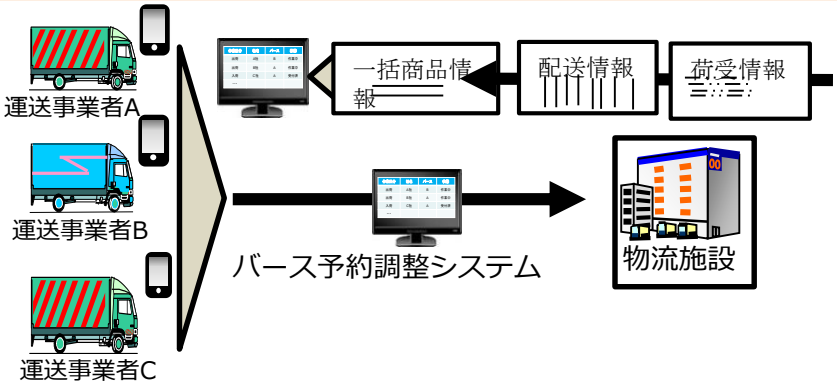
環境省

1．労働生産性の向上

1 トラックのバース予約調整システムの導入促進

H30　1,765百万円の内数（新規）

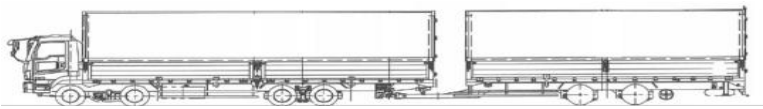
○トラックの荷待ちや物流施設における荷役時間の削減を図るため、平成30年度に運送事業者及び物流施設がトラックの運行情報や荷物情報を共有できるバース予約調整システムの導入を促進。



18 ダブル連結トラック車両の導入促進

H30　1,765百万円の内数（新規）

○トラック単体の輸送の省力化・効率化を推進するため、平成30年度に１台でトラック約２台分までの輸送が可能なダブル連結トラック車両の導入を促進。

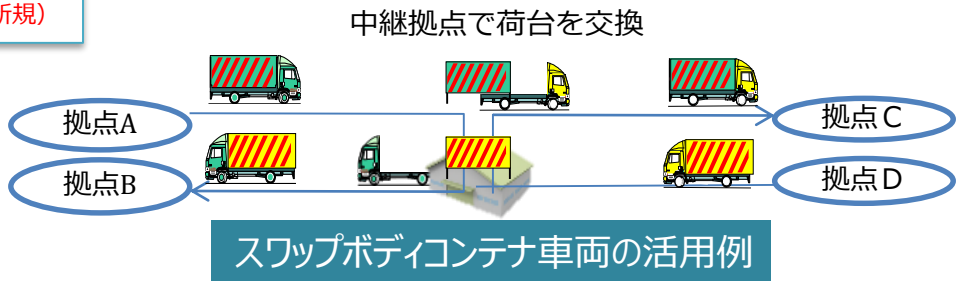


2．多様な人材の確保・育成

37 スワップボディコンテナ車両の導入促進

H30　1,765百万円の内数（新規）

○中継輸送やトラックの積載率の向上等を推進するため、平成30年度に車体と荷台を簡易に分離することが可能なスワップボディコンテナ車両の導入を促進。



スワップボディコンテナ車両の活用例

H30.2.20関係省庁
連絡会議取りまとめ

行動計画の策定方針について

- 平成３０年４月から自動車運送事業者に対する罰則付きの時間外労働の上限規制の導入までの間を対象とする「自動車運送事業の働き方改革に関する行動計画」（仮称）を、本年春頃に本関係省庁連絡会議において策定・公表する。
- 上記行動計画の策定に当たっては、以下の方針に基づき、施策の検討を行うこととする。

１．基本的な考え方

・「直ちに取り組む施策」に記載の施策のさらなる具体化・深掘り・前倒しを図る。
・関係者からの要望も踏まえつつ、関係省庁が連携し、新たな施策を形成する。
・策定の翌年度から毎年度フォローアップを行い、行動計画を見直す。
　これにより、取組を継続的に充実・強化し、実効性を確保する。

２．重点検討項目

①発・着荷主や元請物流事業者等の協力の確保
　（例）トラック運転者の労働条件の改善に協力する「ホワイト荷主」を増やすための方策　等

②長時間労働の是正のための輸送分野別の取組の強化
　（例）荷待ち時間が長い品目等での運転者の長時間労働の是正のための方策　等

地方協議会の主な取組について

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㈱）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、配布【石川】
- 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】

仕入先説明会での展開事例

2017年12月4日

トヨタ自動車㈱
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㈱
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）ﾄﾞﾗｲﾊﾞ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

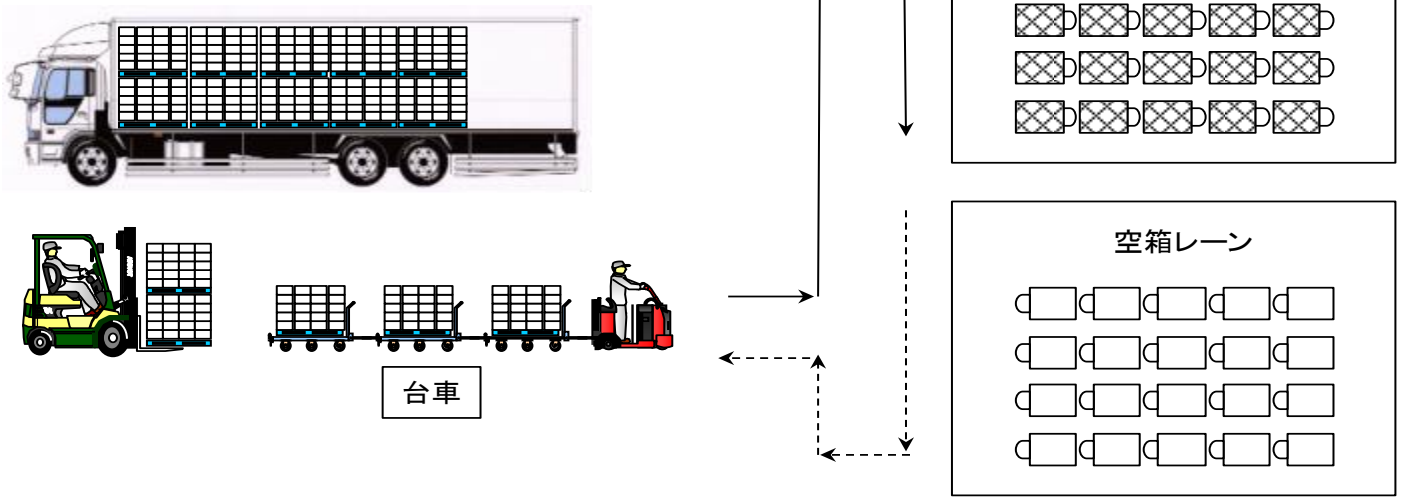
⇒　トヨタ庭先渡しの基準を再整理

2. トヨタの庭先渡しの基準

＜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）

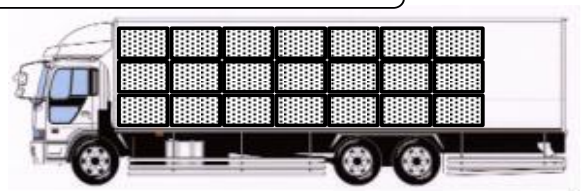
✕ パターンA （台車運搬）　⇒ドライバーにさせない



②“満載”（30m3）のトラックが1時間で帰れる環境とする

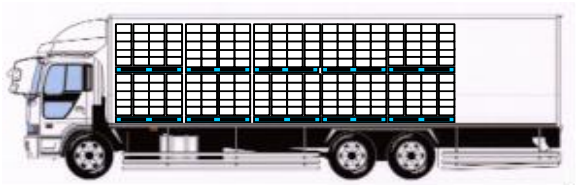
⇒ パターンB、Cが基本、プラットから荷役場まで100m程度

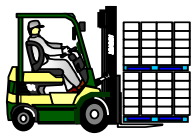
○ パターンB （実空エリア）



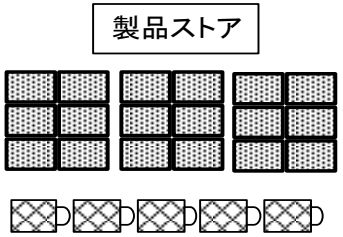


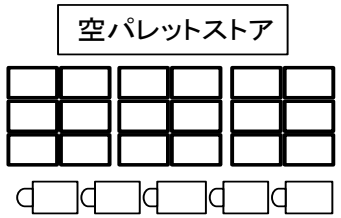
○ パターンC （分割・進度レーン）

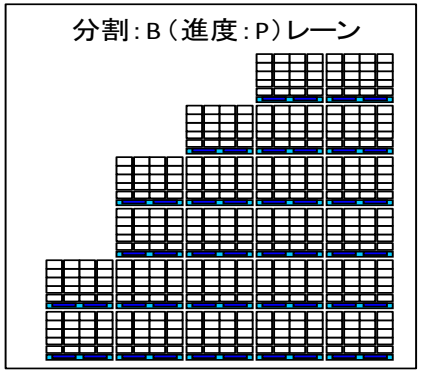


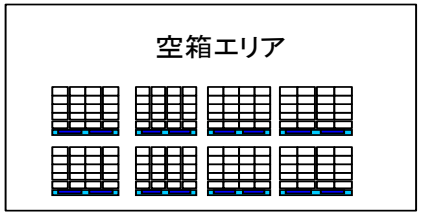


Pレーン投入迄









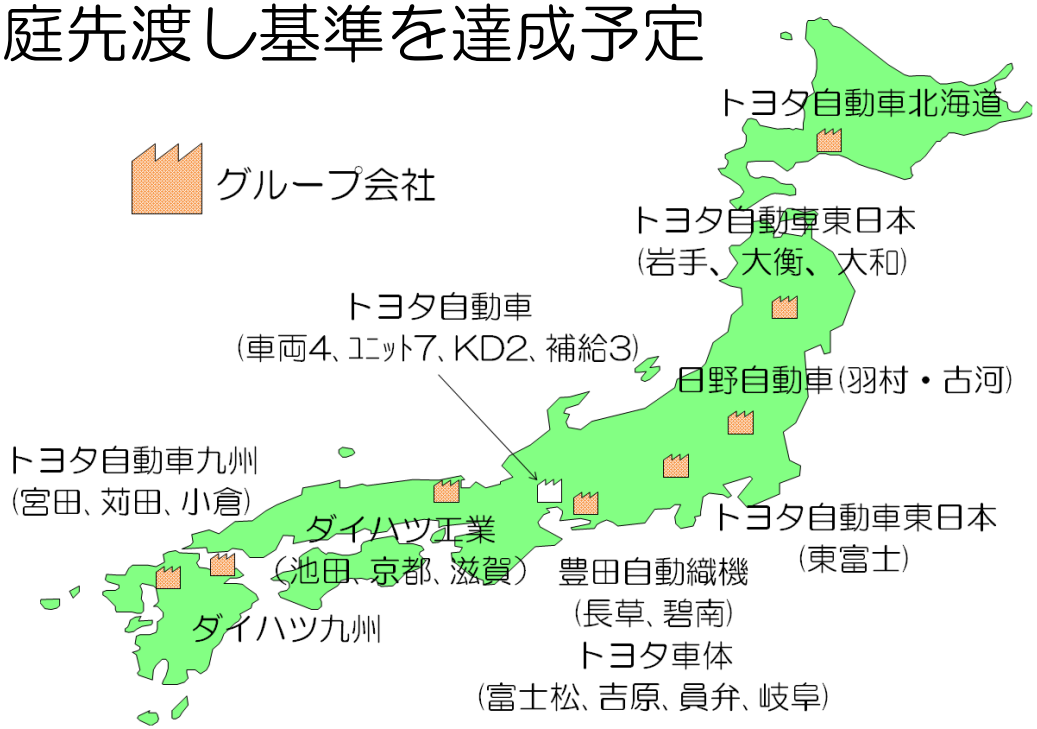
3. トヨタの対応

◆ 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

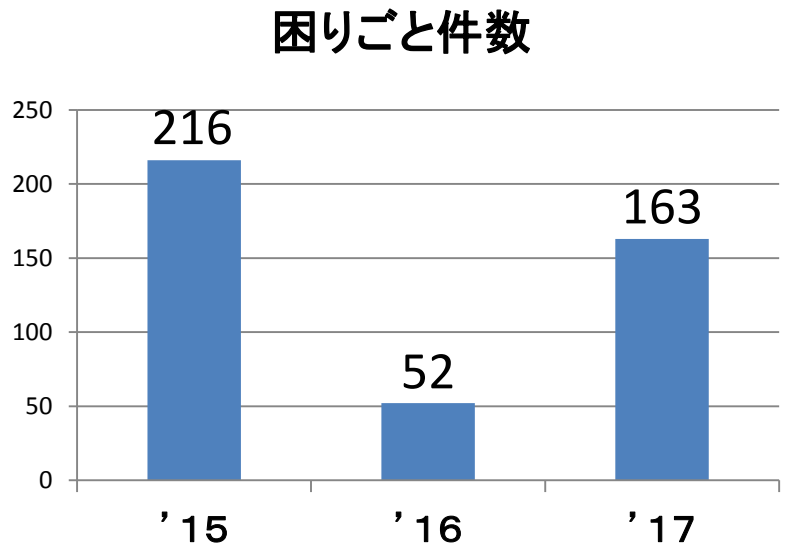
グループ会社に同様の対応を提案
→改善計画立案中



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？
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

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、工事実施します。	○	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

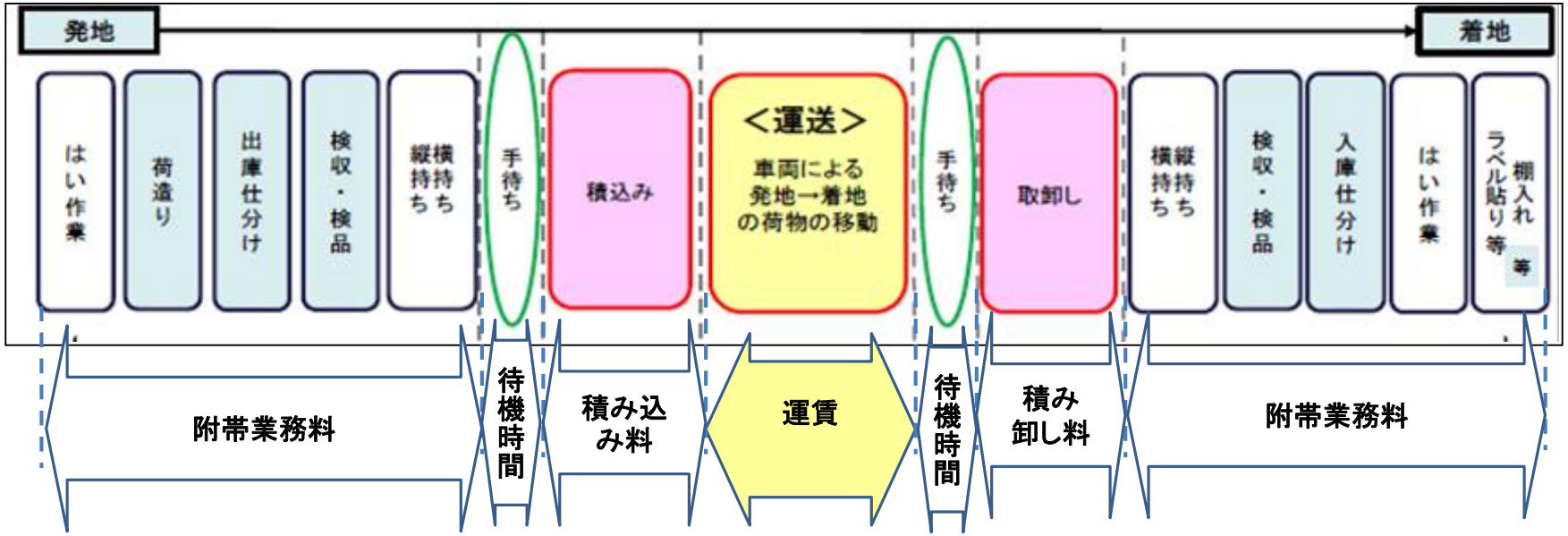
1件ずつ対応をフォロー、
結果は各輸送会社へご連絡

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

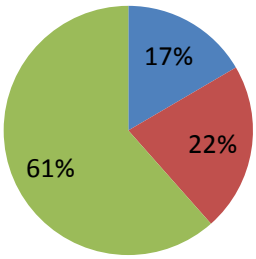
高速道路料金　走行キロ別収受状況

調査票総数　884件　うち高速道路使用　724件

0～100km

収受している　収受していない　高速道路使用せず

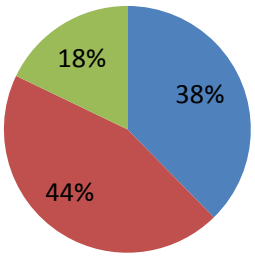
28 件　37 件　104 件



101～200km

収受している　収受していない　高速道路使用せず

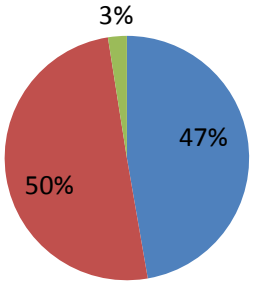
99 件　117 件　47 件



201～300km

収受している　収受していない　高速道路使用せず

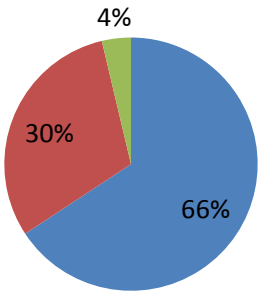
95 件　101 件　5 件



301～400km

収受している　収受していない　高速道路使用せず

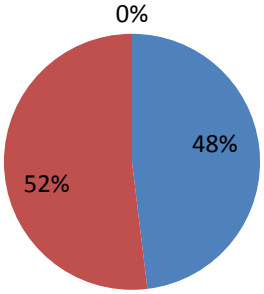
71 件　33 件　4 件



401～500km

収受している　収受していない　高速道路使用せず

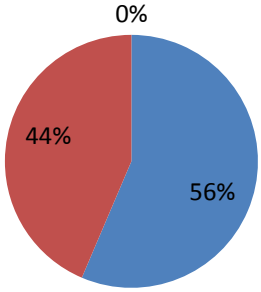
25 件　27 件　0 件



501～600km

収受している　収受していない　高速道路使用せず

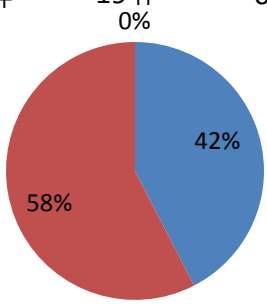
22 件　17 件　0 件



601～1000km

収受している　収受していない　高速道路使用せず

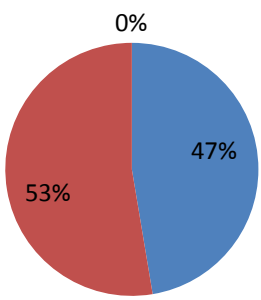
14 件　19 件　0 件



1001km～

収受している　収受していない　高速道路使用せず

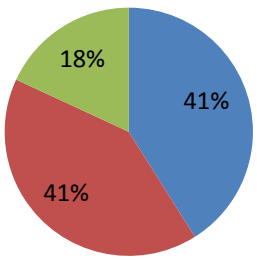
9件　10 件　0 件



総　計

収受している　収受していない　高速道路使用せず

363 件　361 件　160 件





荷主都合による荷積み・荷卸しの際の待ち時間、検品・仕分け等の無償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無償の付帯作業を解消するためには、
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無理・無駄のない計画的な
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 石川県トラック協会

後援　石川労働局　北陸信越運輸局石川運輸支局

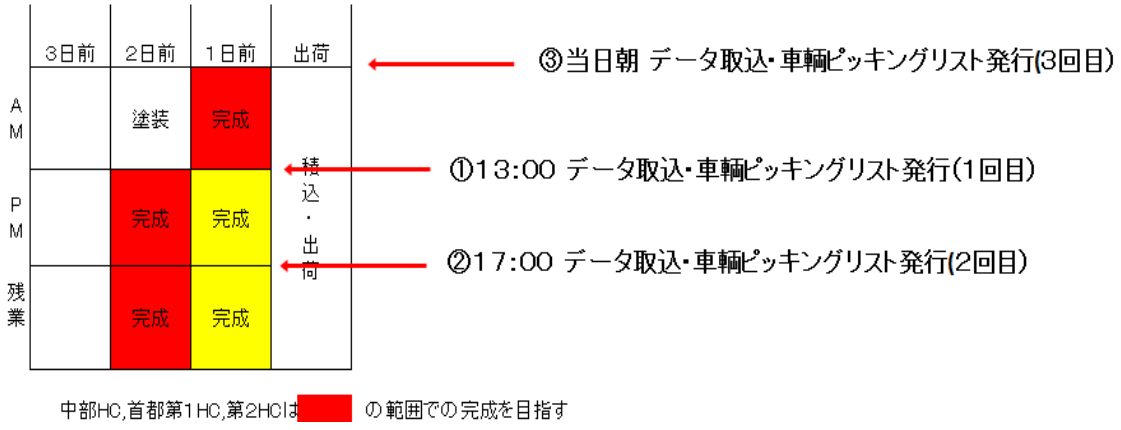
平成29年度パイロット事業について

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」における平成２９年度パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況

〇47都道府県において54対象集団が決定。
〇荷種の内訳は、食料品16件、農産物8件、建設資材8件、機械製品4件、日用品3件、その他15件であり、全国で様々な荷種を扱う。

都道府県	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
北海道	〇	〇	〇	農産物
青森	〇	〇	〇	農産物
岩手	〇	〇	〇	食料品
宮城	〇	〇	〇	食料品
秋田①	〇	〇	〇	農産物
秋田②	〇	〇	ー	紙・パルプ
山形	〇	〇	〇	食料品
福島①	〇	〇	ー	ゴム製品
福島②	〇	〇	〇	食料品
茨城	〇	〇	ー	浴槽等
栃木	〇	〇	〇	精密機器（自走式）
群馬	〇	〇	〇	機械製品
埼玉	〇	〇	ー	日用品
千葉	〇	〇	〇	建設資材
東京①	〇	〇	〇	食料品
東京②	〇	〇	〇	建設資材
神奈川	〇	〇	〇	化学品
山梨	〇	〇	〇	食料品
新潟	〇	〇	〇	農産物
長野	〇	〇	〇	食料品
富山	〇	〇	ー	化学品
石川①	〇	〇	〇	オフィス製品
石川②	〇	〇	ー	食料品
愛知①	〇	〇	〇	建設資材
愛知②	〇	〇	〇	食料品
静岡	〇	〇	〇	ゴム製品
岐阜	〇	〇	〇	窯業品
三重①	〇	〇	ー	建設資材
三重②	〇	〇	ー	食料品

都道府県	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
福井	〇	〇	ー	金属製品
大阪	〇	〇	〇	食料品
京都	〇	〇	〇	印刷フィルム
兵庫	〇	〇	〇	機械製品
滋賀	〇	〇	〇	日用品
奈良	〇	〇	〇	建設資材
和歌山①	〇	〇	〇	機械製品
和歌山②	〇	〇	〇	食料品
広島	〇	〇	〇	食料品
鳥取	〇	〇	〇	食料品、飼料
島根	〇	〇	〇	集荷荷物
岡山	〇	〇	〇	機械製品
山口	〇	〇	〇	建設資材
徳島	〇	〇	〇	農産物
香川	〇	〇	〇	建設資材
愛媛	〇	〇	〇	日用品
高知	〇	〇	ー	農産物
福岡	〇	〇	ー	家具
佐賀	〇	〇	ー	生活用品
長崎	〇	〇	ー	農産物
熊本	〇	〇	〇	建設資材
大分	〇	〇	ー	工業製品
宮崎	〇	〇	〇	農産物
鹿児島	〇	〇	〇	食料品
沖縄	〇	〇	〇	食料品



業指示書の「出荷エリア優先順」への変更

「出荷エリア」を優先順列に入れることで出荷エリアの物件の集まりが早くなる

優先順　①塗装色　②出荷日　③出荷エリア　④H 番グループ

優先順位	①		②	③			
	色優先順	塗装色	出荷日(予定)	トラック入車順	エリア名	配送指示No.	指番
1	1	F22	2018/1/24	1	中部ハブセンター	H3220325	91014398
2	1	F22	2018/1/24	1	中部ハブセンター	H3220325	91014400
3	1	F22	2018/1/24	36	近畿ハブセンター	H3219609	91014385
4	1	F22	2018/2/1	40	滋賀県大津市	H3221623	91010772
5	1	F22	2018/2/1	40	滋賀県大津市	H3221623	91010773
6	2	F30N	2018/1/23	49	北海道江別市	H3218275	91011150
7	2	F30N	2018/1/23	49	北海道札幌市北区	H3220518	91011151
8	2	F30N	2018/1/24	1	中部ハブセンター	H3219084	91010632
9	2	F30N	2018/1/24	1	中部ハブセンター	H3219084	91010633
10	2	F30N	2018/1/24	1	中部ハブセンター	H3219084	91010634
11	2	F30N	2018/1/24	1	中部ハブセンター	H3219489	91012553
12	2	F30N	2018/1/24	1	中部ハブセンター	H3220503	91014408
13	2	F30N	2018/1/24	1	中部ハブセンター	H3220503	91014409
14	2	F30N	2018/1/24	1	中部ハブセンター	H3221045	91018862
15	2	F30N	2018/1/24	1	中部ハブセンター	H3219	
16	2	F30N	2018/1/24	1	中部ハブセンター		
17	2	F30N	2018/1/24	2	首都圏第一ハブセンター		
18	2	F30N	2018/1/24	2	首都圏第一ハブセンター		
19	2	F30N	2018/1/24	2	首都圏第一ハブセンター		
20	2	F30N	2018/1/24	2	首都圏第一ハブセンター	H3218945	91012450
21	2	F30N	2018/1/24	2	首都圏第一ハブセンター	H3218945	91012437
22	2	F30N	2018/1/24	2	首都圏第一ハブセンター	H3216689	91014323
23	2	F30N	2018/1/24	2	首都圏第一ハブセンター	H3220601	91014411
24	2	F30N	2018/1/24	2	首都圏第一ハブセンター	H3220683	91017900
25	2	F30N	2018/1/24	2	首都圏第一ハブセンター	H3220591	91017901
26	2	F30N	2018/1/24	2	首都圏第一ハブセンター	H3220689	91813114
27	2	F30N	2018/1/24	2	首都圏第一ハブセンター	H3221674	98510577

塗装色基準は変更ナシ

塗装色の中で出荷日、トラックの発車が早いものを先に指示できるよう

出荷日５日前確定の社内通知



通達部署 → 掲載部署 → 全社通達掲載

店所通達No.	58営-046	返答	□返答要 ■返答不要	発行日	2017/9/19
件　名	出荷日5日前確定の運用開始のお知らせ			通達部署	第一・二製造営業部 確認 確認
通達種別	□仕様情報 □新製品情報 □価格情報 □施工情報 □ﾘｰﾄﾞﾀｲﾑ情報 □不良情報 ■その他(整流化の実現			掲載部署	営業・工務統括本部室 確認 確認
目　的	整流化の実現を促進する為				

内　容

1. 目的

出荷の5日前に出荷日を確定する事で、出荷確定された物件を出荷の時間に合せて時間単位で、出荷できる荷姿で生産し、物流へ引き渡す。

2. 実施内容

■出荷日の確定を『前日10時⇒5日前10時』へ変更し、出荷確定した物件を生産する。

3. 実施日

10月10日(火)出荷分より生産を開始します。

2011.03 TSUUTATSU
コマニー株式会社

資料１

平成２９年度トラック輸送における取引環境・労働時間改善
石川県地方協議会におけるパイロット事業

【事業の目的】

トラック運送事業においては、運転者の総労働時間が他の産業の総労働時間と比較して長いという実態がある。これには、荷主都合による手待ち時間が発生するなど取引環境にも課題があり、トラック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であるという要因が存在する。

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・労働時間改善石川県地方協議会（以下、「地方協議会」という。）により選定された荷主、運送事業者等で構成される集団が行うパイロット事業において、トラック運転者の長時間労働抑制のための課題の抽出・分析、具体的な改善策の提示等の指導・助言を行うことにより、トラック運送事業の長時間労働の抑制とその定着を図ることを目的とする。

【対象企業】

荷　主　コマニー㈱
運送事業者　上田運輸㈱

【実施スケジュール】

	パイロット事業　タイムスケジュール	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1	対象職場決め(発～着)	→							
2	着・現場確認日程決め	→							
3	チェックリスト配布・回収	→							
4	発・着・運送業者の問題点確認・テーマ決め		→						
5	実証実験スケジュール決め		→						
6	実証実験		→	→	→	→	→	→	
7	まとめ							→	
8	資料作成								→

【長時間労働削減の為の課題・発荷主】

①　生産体制・・出荷に合わせたモノづくりの確立
②　ピッキング時間短縮

【課題解決の為の実証実験】

①　出荷に合わせたモノづくり

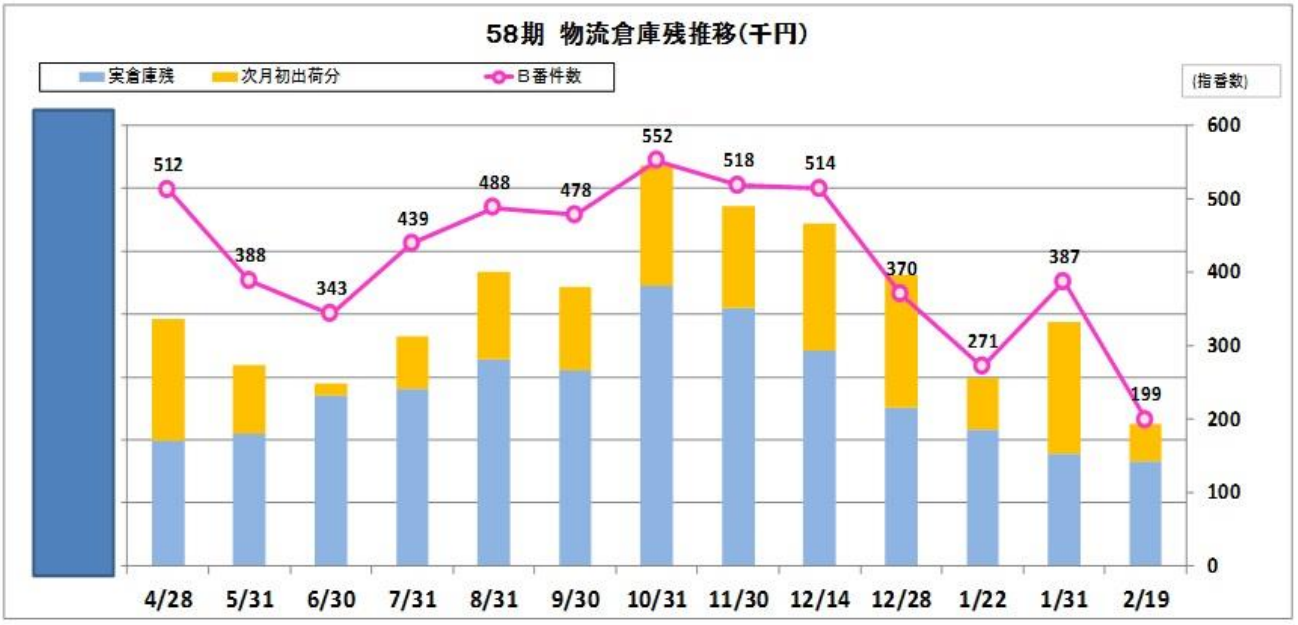
AM 出荷物件（中部 HC, 首都第１HC, 第２HC）の仕分け入れを前日 AM 完成とする

作業指示書に「出荷エリア」を表示。　AM 完成エリアの物件は出荷前日 AM に仕分け入れできるようにして作業計画。物流からは「前日 AM 完成一覧表」にて対象物件の確認ができる。

② ピッキング時間短縮

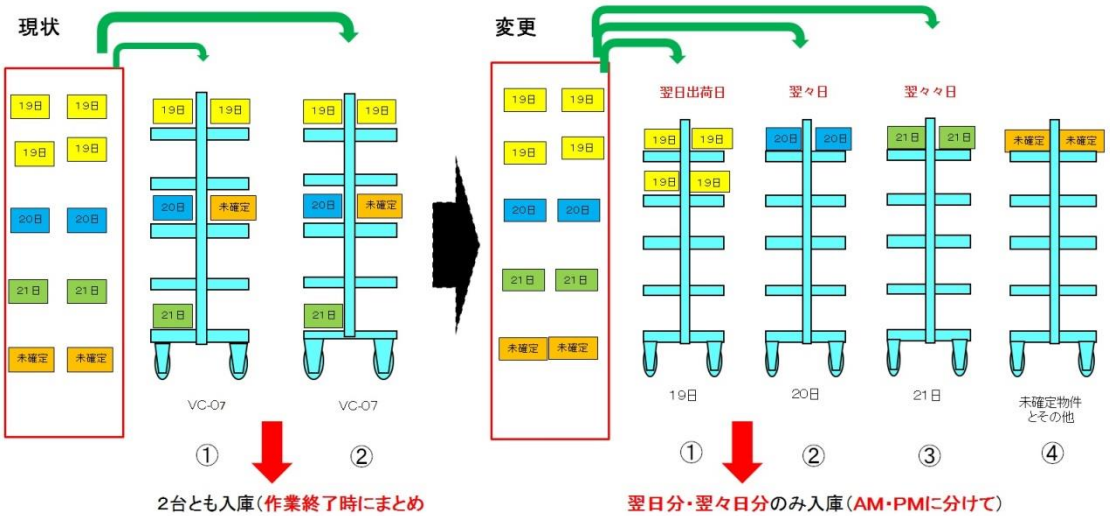
在庫削減

物流倉庫残推移

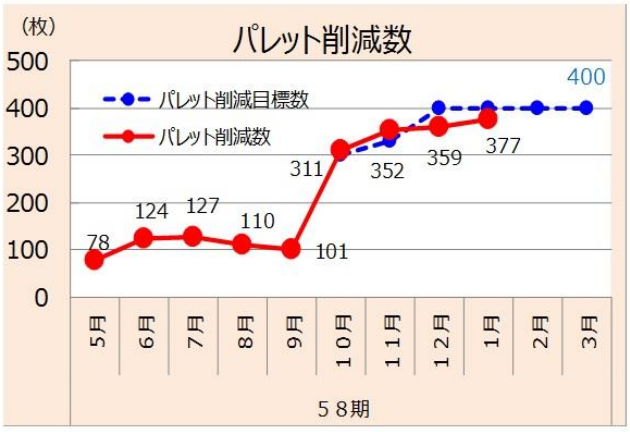


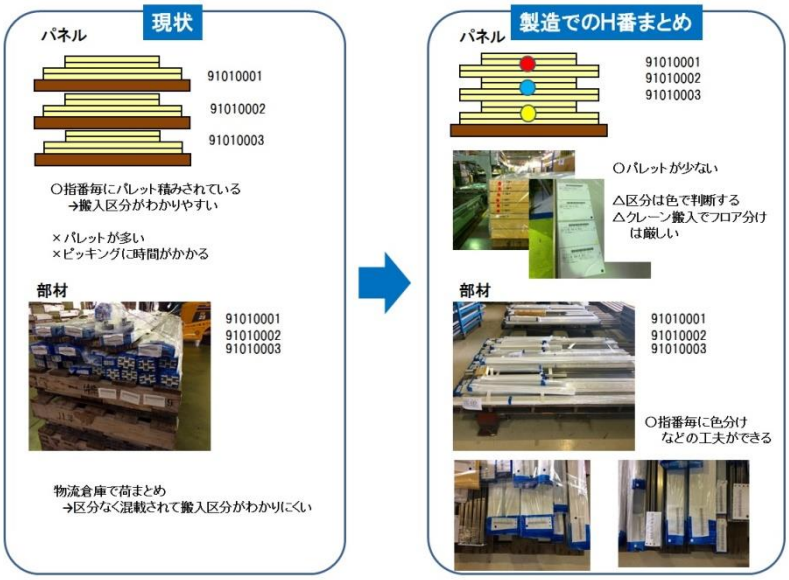
台車削減・変更

台車種別	台車台数 当初	変更	削減数	削減率
02 少数パネル	5	3	-2	-40%
03 長尺ﾌﾞｻﾞｲ	23	14	-9	-39%
04 長尺ﾌﾞｻﾞｲ単品	5	3	-2	-40%
07 部品箱	15	10	-5	-33%
11 ﾄﾞｱ	11	9	-2	-18%
合計	59	39	-20	-34%

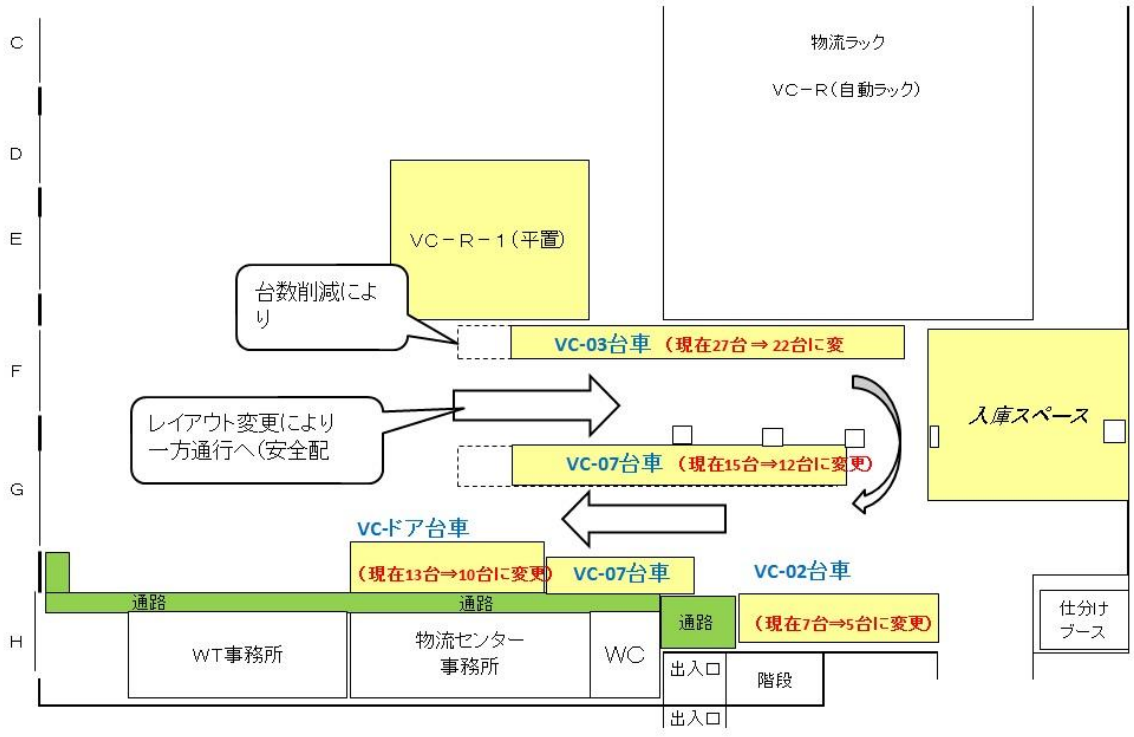


パレット削減・変更



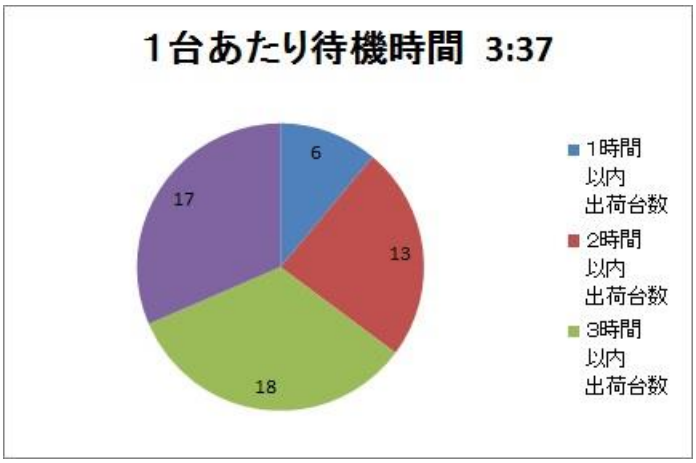


センターレイアウト変更

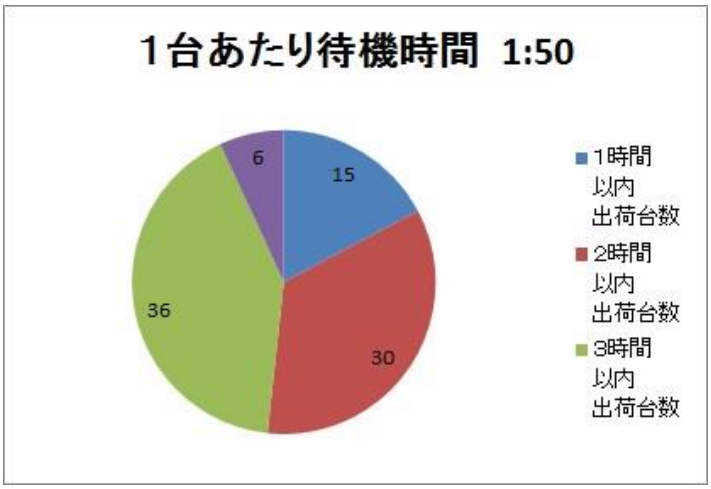


【実証実験結果】

１月２５日（木）出荷台数４７台（１７，８４２才）



２月１日（木）出荷台数４７台（１８，０６０才）



削減率　約５０％

【長時間労働削減の為の課題・着荷主】

①　搬入時間の平準化

【課題解決の為の改善案】



荷主と連携した倉庫作業スケジュール変更を伴うドライバー作業軽減の事例

石川県　資料2

1. 実施者の概要

- 荷主企業　：カナカン株式会社
  石川県金沢市に本社のある食料品および酒類卸売業。
- 運送事業者：二本松物流株式会社（本社：石川県野々市市）
- 荷種　　：給食事業関連の食品（冷凍・冷蔵・常温の３温度帯）

2. 事業概要

本事業は荷主配送センターから県内給食事業者への配送業務を対象に行った。配送軒数は一日あたり約160軒、2トン車7台を午前と午後で2回転させている。

ドライバー業務は配送のほか、翌日配送分の荷揃えがある。現状分析の結果、配送部分に効率化の余地はなく、荷揃えに関わる改善により、労働時間の短縮を狙うこととした。抽出された課題は下記のとおりである。

- 品出しされた荷物をバースに集めるのに時間がかかる
- ドライバーによるセット作業の量が多い
- セット作業の効率が悪い
- 仮置き～移動の都度、積み替え作業が発生している

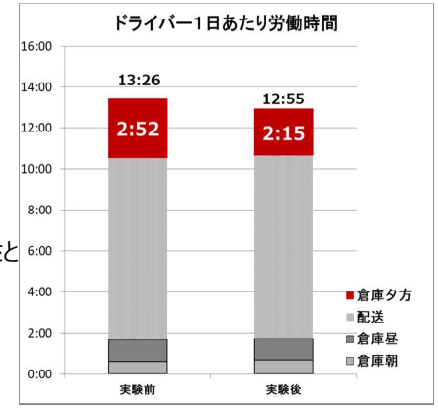
3. 実験内容

	実験前	実験後
A 給食事業者A社の顧客向けの「セット作業」をドライバーから切り離し、倉庫側で行う	1 日あたり 1,258行	1,027行
B 品出しのスケジュールを変更	当日	前日
C 注文の修正期限を物流を考慮した設定に変更	前日	前々日
D ドライバーセット分の品出し集積場所を集約する	5 か所	3 か所

4. 実験結果

庫内業務の改善により、ドライバー１日あたり労働時間は実験前の平均13時間26分から12時間55分へと削減された。

荷主にとって重要な競争条件である顧客への納品サービス内容を変更することなく図れた改善である。



5. ポイントと課題

① 荷主、運送事業者双方において、後工程のやりやすさという視点から業務を見直しと

② 実験期間だけでない抜本的な対策として、荷主による主体的な取組み・協力が得られた
・庫内作業者の新規雇用　・システム変更
・品出し時間の変更　　・引渡方法の変更

③ 運送事業者においては庫内作業者の役割分担の変更等も行い、ドライバーの労働時間削減を最優先に取り組んだ

④ 物流現場を圧迫する顧客の注文内容変更について期限を定め、荷主が「あるべきサービス水準」を考えた。

⑤ 作業改善の工夫の成果として、もう少し大きな時間削減効果が出ることが見込まれていた。もう一歩、ドライバーの労働時間削減を図るためには、ドライバー自身が残業時間削減への意欲を持つことが必要と考えられる。

