

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

平成31年 3月

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

目次

I 調査概要	・・・ 2
II トラック運送事業者に対する調査	・・・ 19
III 荷主に対する調査	・・・ 56
IV 附属資料(調査票)	・・・ 65

I 調査概要

調査概要

1. 調査の目的

- 調査の目的は、平成29年11月に標準貨物自動車運送約款が改正され、運賃と別に積込・取卸料、待機時間料等を收受しやすい環境が整備されたが、約1年経過するなかで、事業者における対応状況、問題、課題を整理し、今後のサポートの在り方の検討に繋げていくものである。
- 労働時間の動向、働き方改革への対応状況についても、調査を実施した。

2. 調査の対象

- 石川運輸支局が管轄するトラック運送事業者を対象に調査を実施し、187サンプルを回収、荷主事業者は250事業者に送付し66サンプルを回収した。

3. 調査実施期間

- 本調査は、平成30年10月15日から11月30日まで実施した。(追加調査、調査提出の催告等を2月15日まで実施)

4. 調査実施方法

- 本調査は、調査票を送付し、ファックスにより返送する方法により実施した。

1 人材不足の実態等、標準運送約款の認知状況

運送事業者への質問: 現在、必要な運転者人員に対して、運転者は不足していますか。

運送事業者及び荷主への質問:
標準運送約款の改正内容(平成29年11月)をご存知ですか。

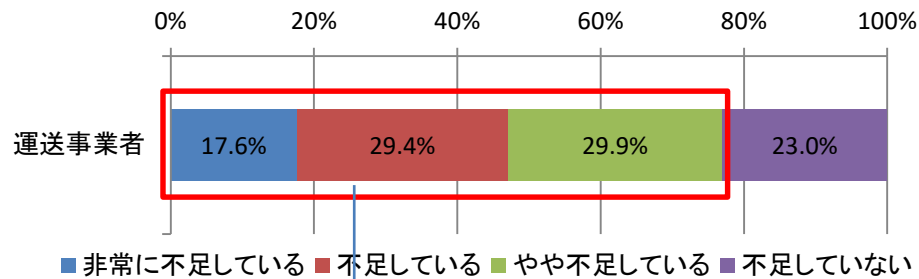
荷主への質問: 現在、必要な車両台数を確保できますか。

運送事業者・荷主の回答: 標準運送約款の認知

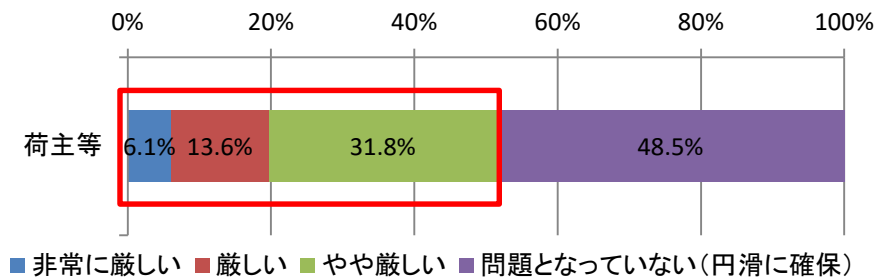
運送事業者: 人材不足の実態

荷主: 必要な車両の確保状況

(n=187)



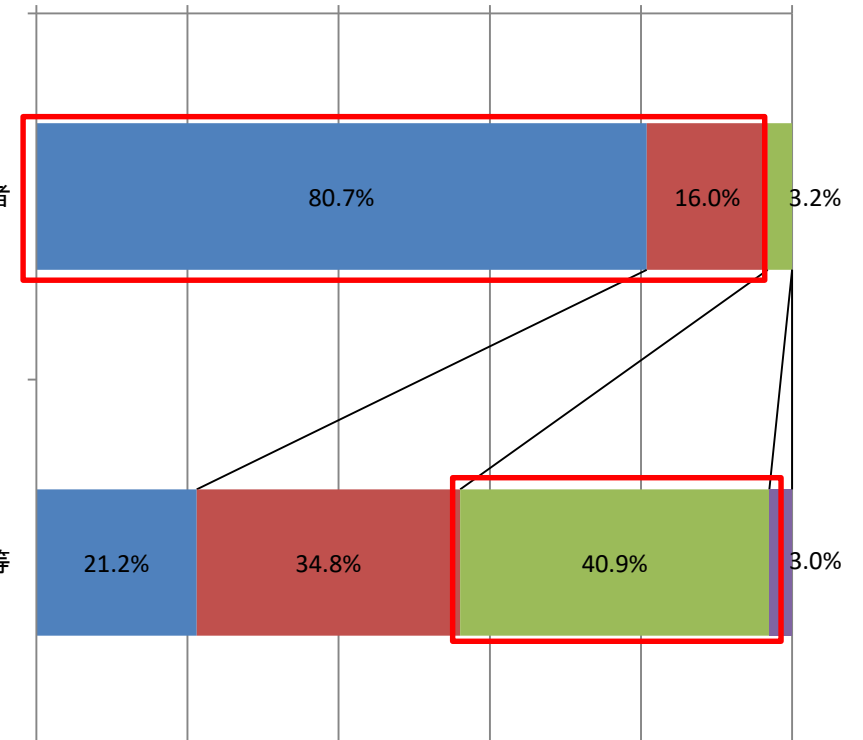
(n=66)



0% 20% 40% 60% 80% 100%

(n=187)

運送事業者



■ 知っている ■ 少し知っている ■ 知らない ■ 無回答

2 国交省、厚労省の施策の認知状況

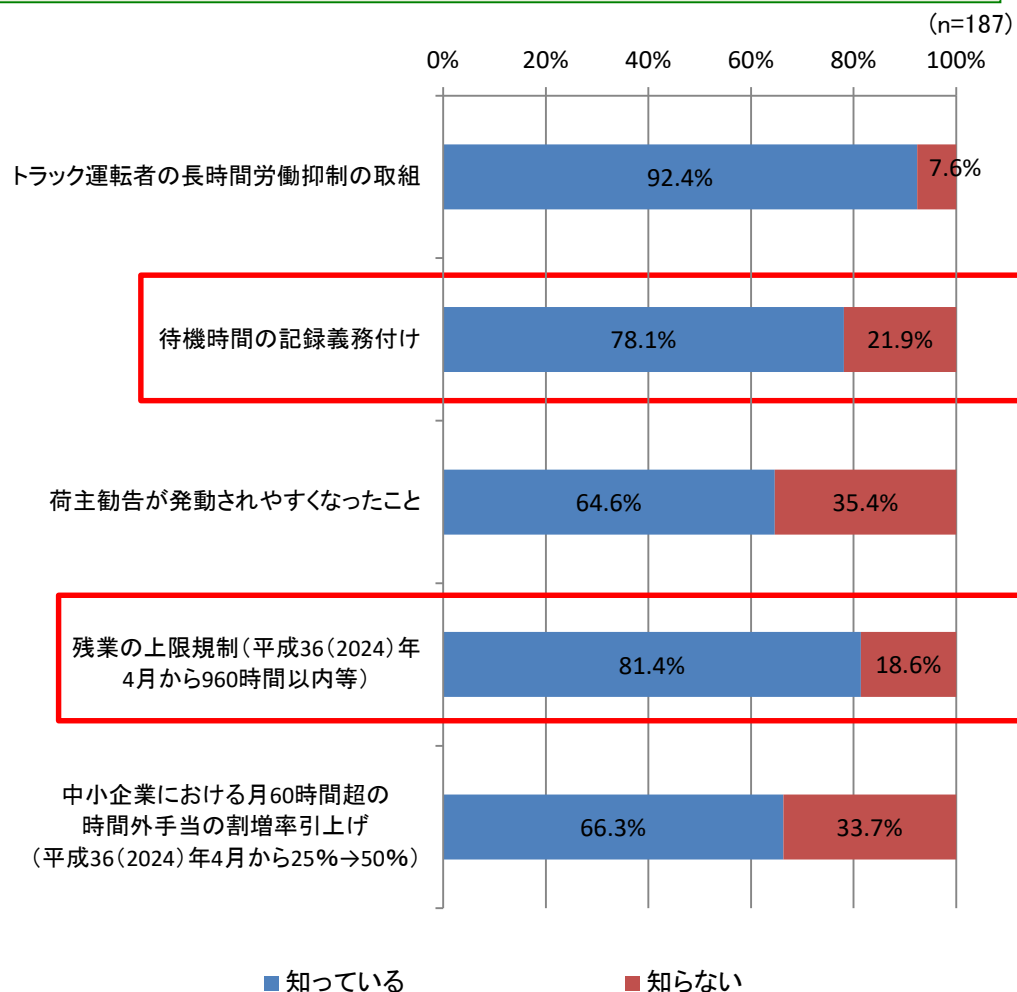
運送事業者への質問:

トラック運転者の長時間労働の抑制に向けて、国土交通省、厚生労働省では以下の取組を実施していますが、ご存知ですか。

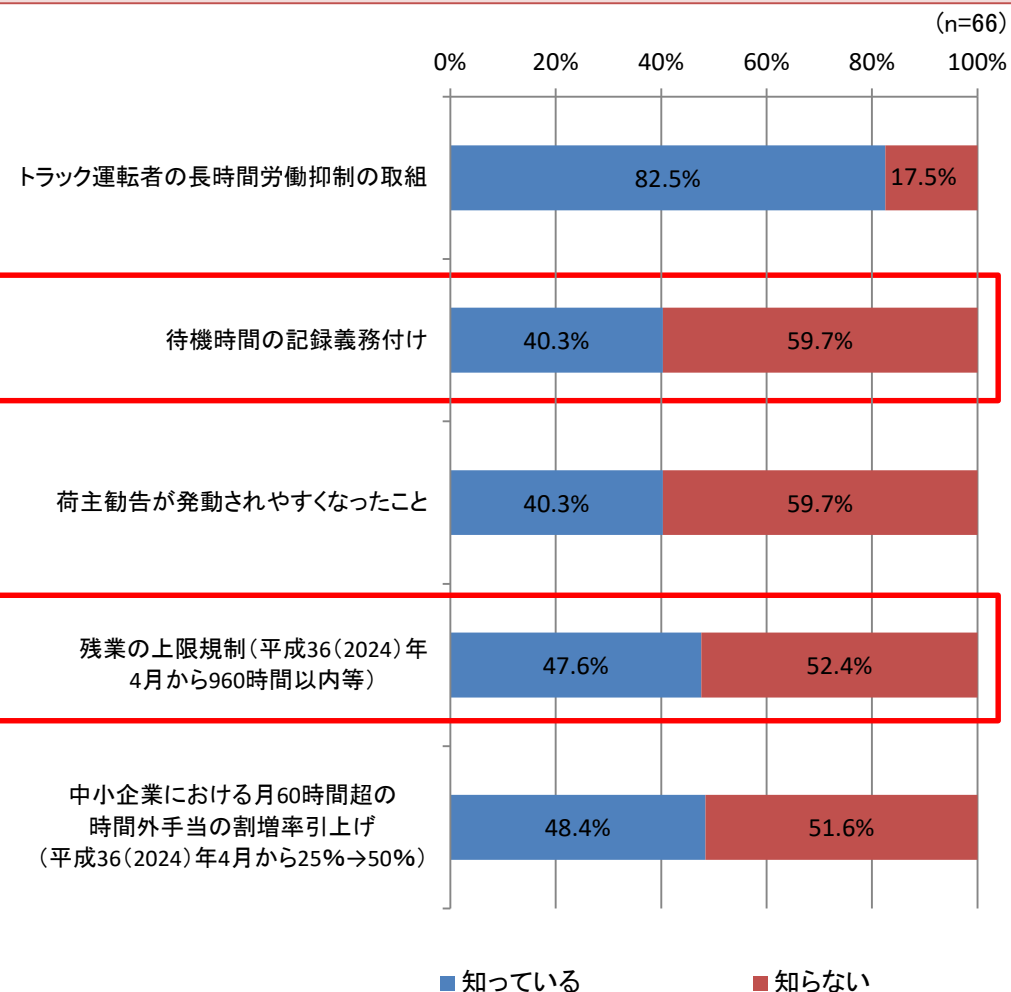
荷主への質問:

トラック運転者の長時間労働の抑制に向けて、国土交通省・厚生労働省では以下の取組を実施していますが、ご存知ですか。

運送事業者の回答: 国交省、厚労省の施策の認知



荷主の回答: 運送事業者: 国交省、厚労省の施策の認知



3 届出した運送約款の種類

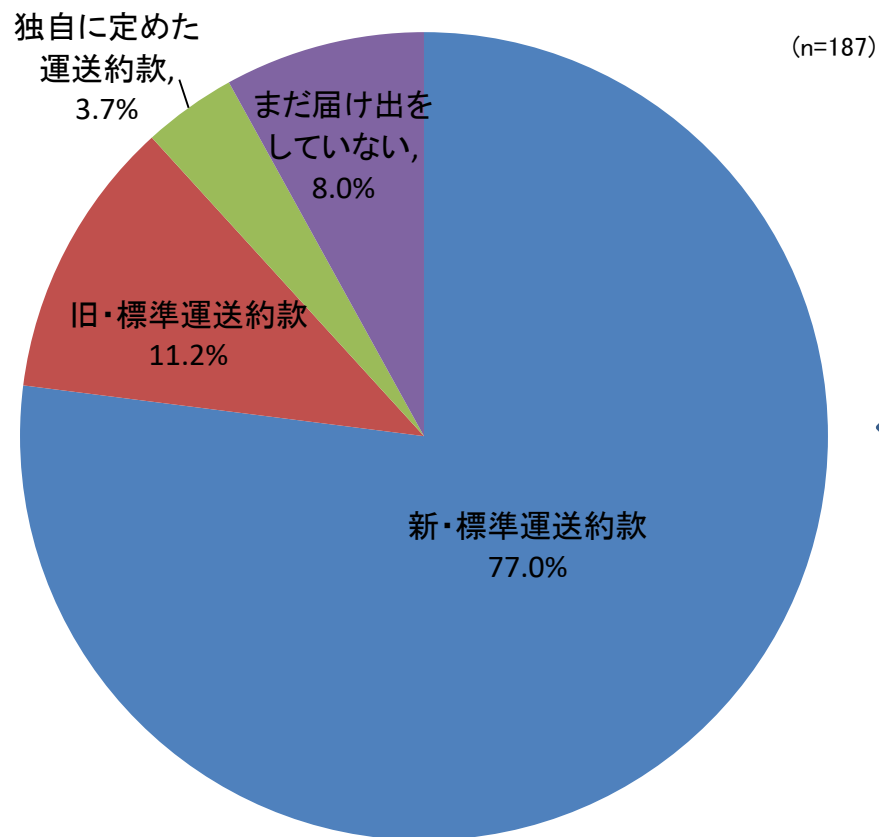
運送事業者への質問:

標準運送約款の改正を踏まえ、どのような届出をしましたか。

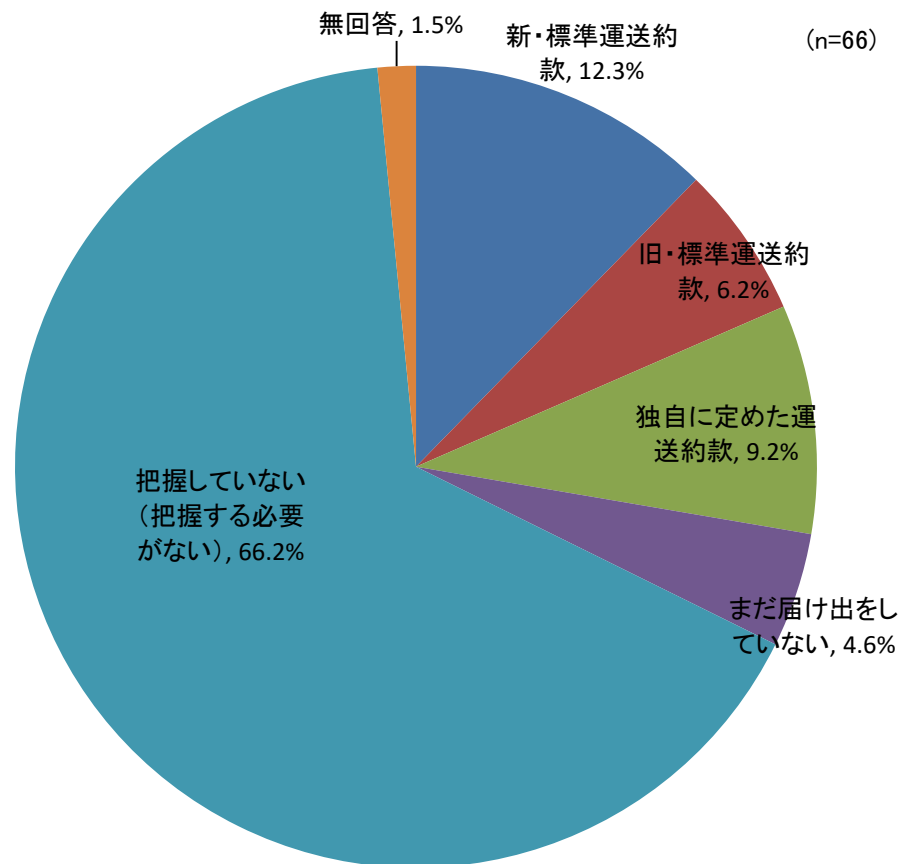
荷主への質問:

委託先の運送事業者は、どのような運送約款を届出していますか

運送事業者の回答: 届出した約款等

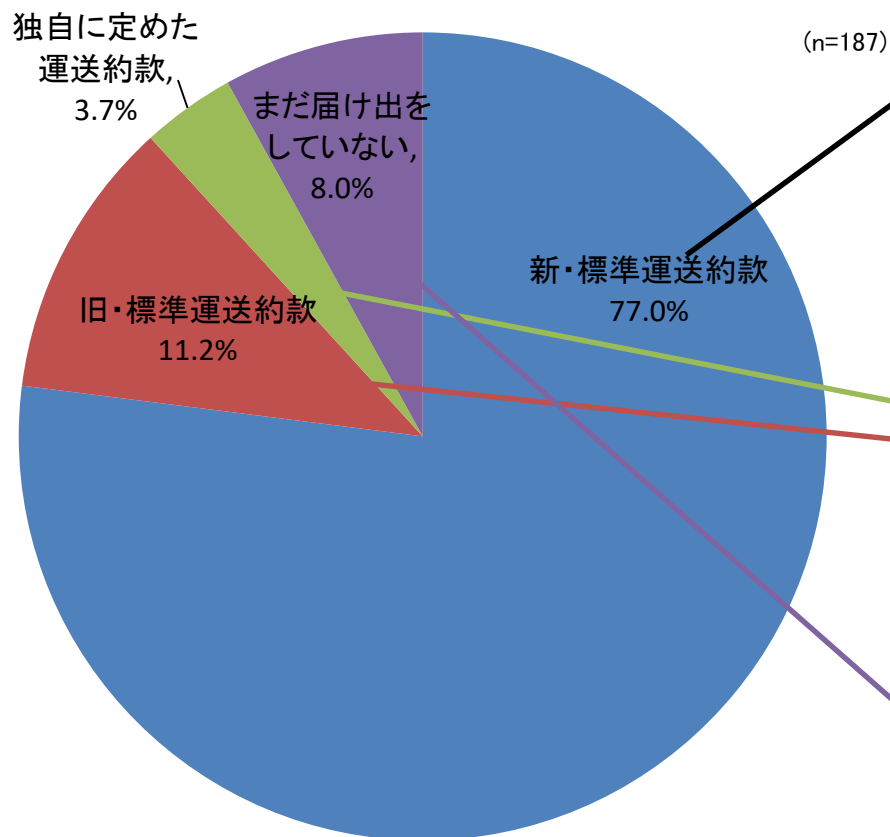


荷主の回答: 運送事業者が届出した約款等の把握状況



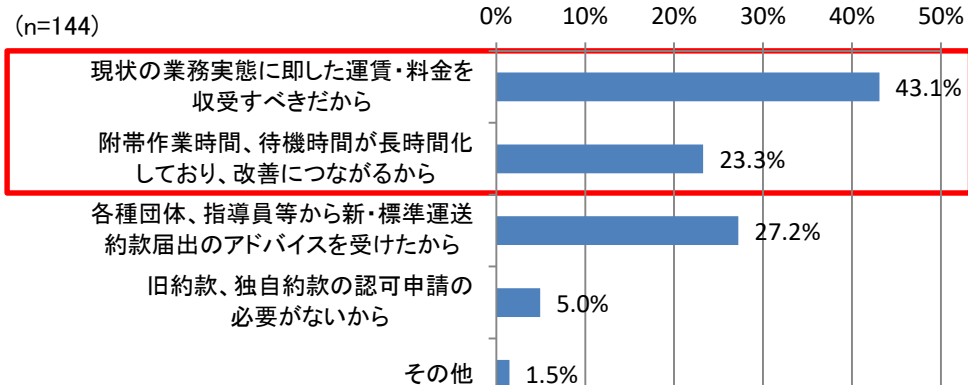
4 届出した内容

運送事業者の回答：届出した約款等

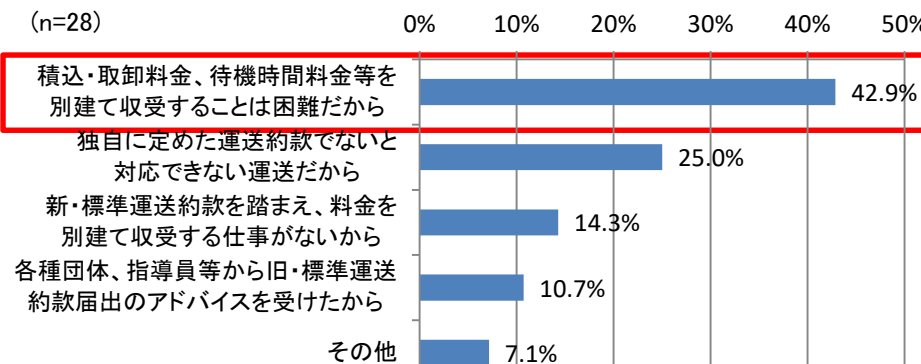


5 当該約款を届出した理由

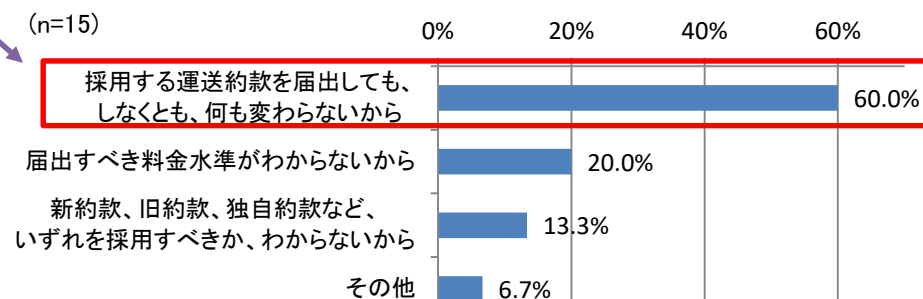
運送事業者の回答：「新・標準運送約款」の届け出の理由



運送事業者の回答：「新・標準運送約款の使用をしない理由」



運送事業者の回答：届出(または認可申請)をしていない理由



6 荷主・元請事業者における意識変化

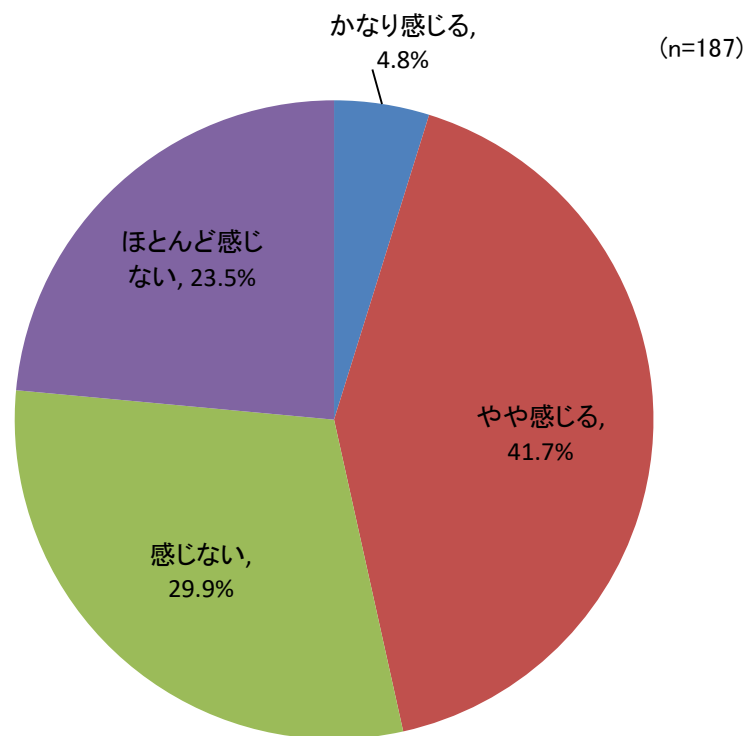
運送事業者への質問:

標準運送約款が改正(平成29年11月)され、各種作業、待機時間等の改善の必要性について、「荷主側の意識」が変化してきたと感じますか。

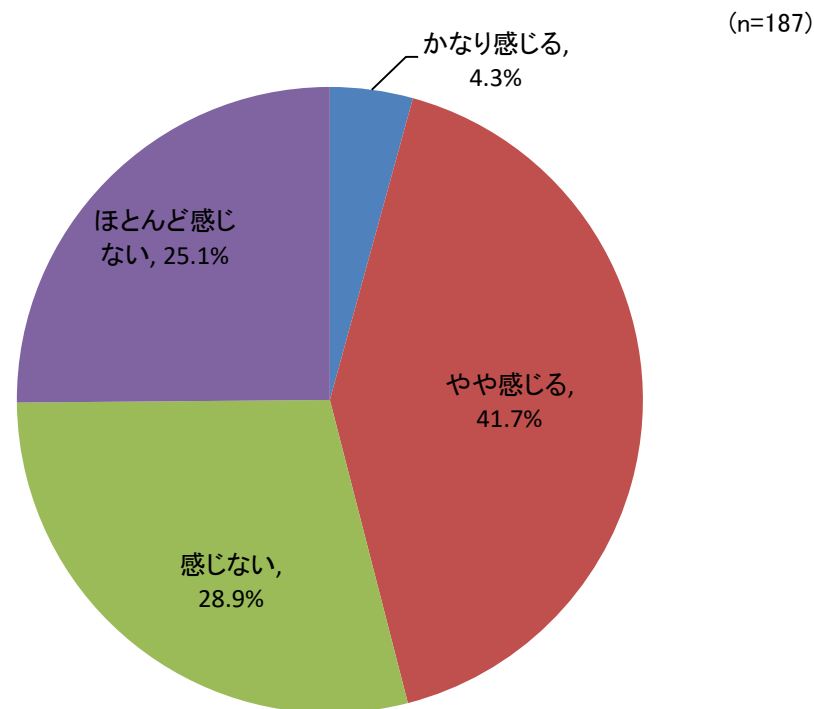
運送事業者への質問:

標準運送約款が改正(平成29年11月)され、各種作業、待機時間等の改善の必要性について「元請事業者側の意識」が変化してきたと感じますか。

運送事業者の回答: 荷主の意識変化



運送事業者の回答: 元請事業者の意識変化

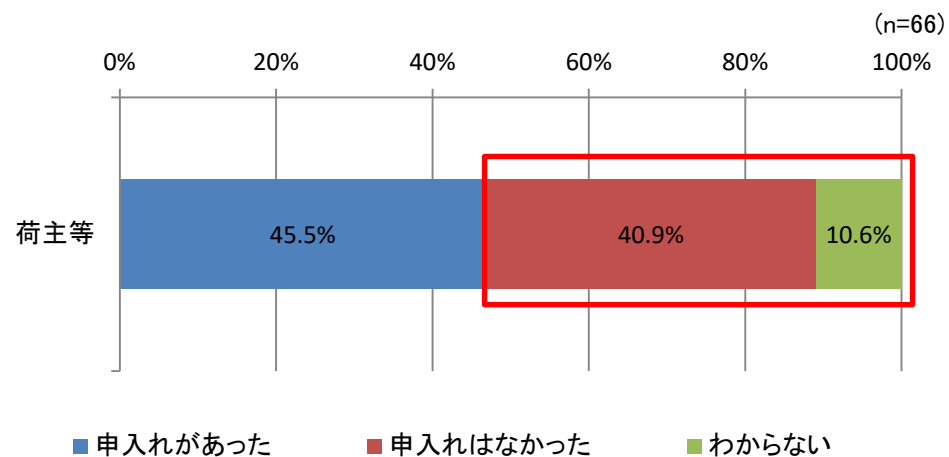
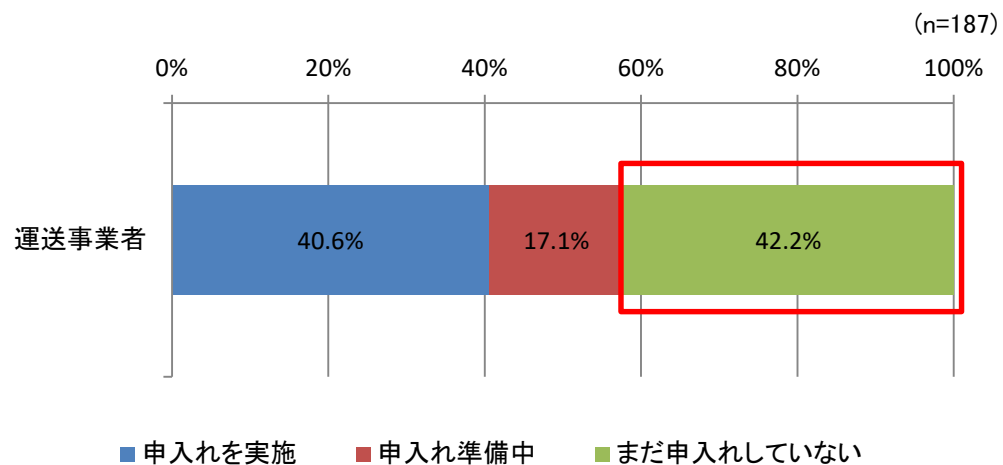


7 運賃・料金別建て設定の申入れ状況

運送事業者への質問:平成29年11月から現在まで、運賃・料金の別建て收受等に向けて、取引先に対して申入れ、交渉を実施したか。

荷主への質問:平成29年11月から現在まで、トラック運送事業者から貴社に対して、運賃・料金の別建て等申入れがあったか。

運送事業者・荷主の回答:運賃・料金別建て設定の申入れ状況



8 現場調査の実施、見積担当者の育成

運送事業者への質問:

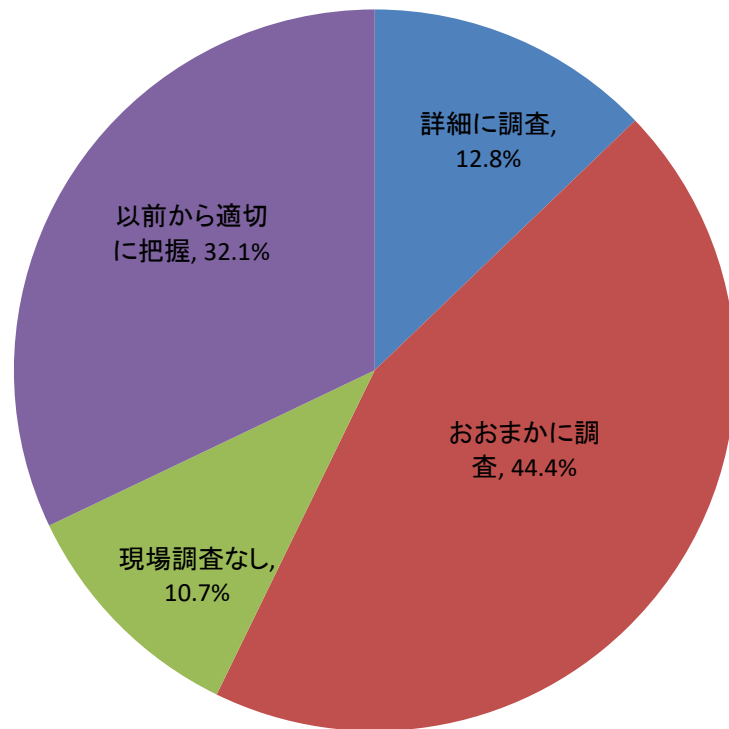
運賃・料金の見直し、取引条件の見直しに向け、積込・取卸作業の時間、待機時間、その他附帯作業の内容、所要時間等について、現場を確認し、調査を実施しましたか。

運送事業者への質問:

適切な見積を作成できるよう、営業担当者、営業ドライバー等の育成を実施していますか。

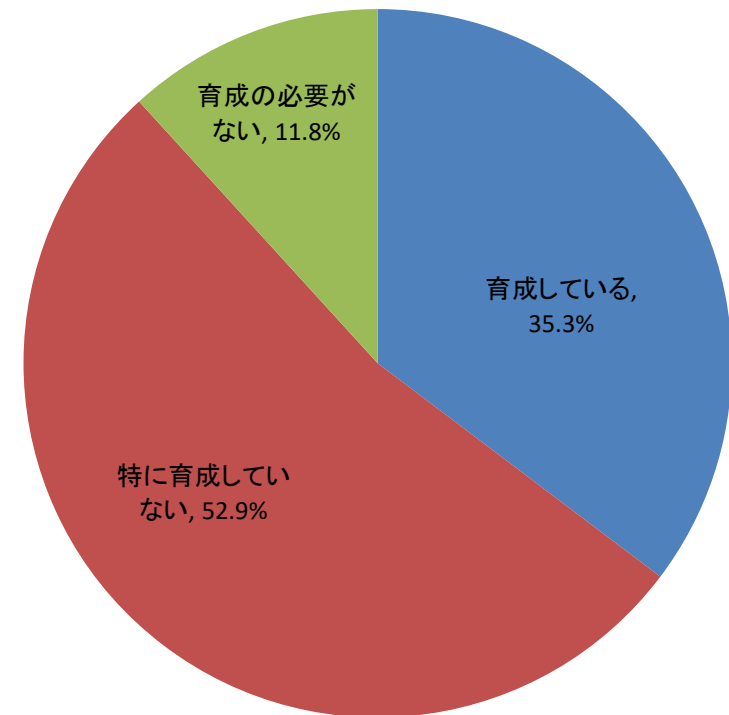
運送事業者の回答:現場調査の実施状況

(n=187)



運送事業者の回答:見積担当者の育成

(n=187)



9 現場調査の実施と交渉申入れ・自助努力による改善の実施の関係

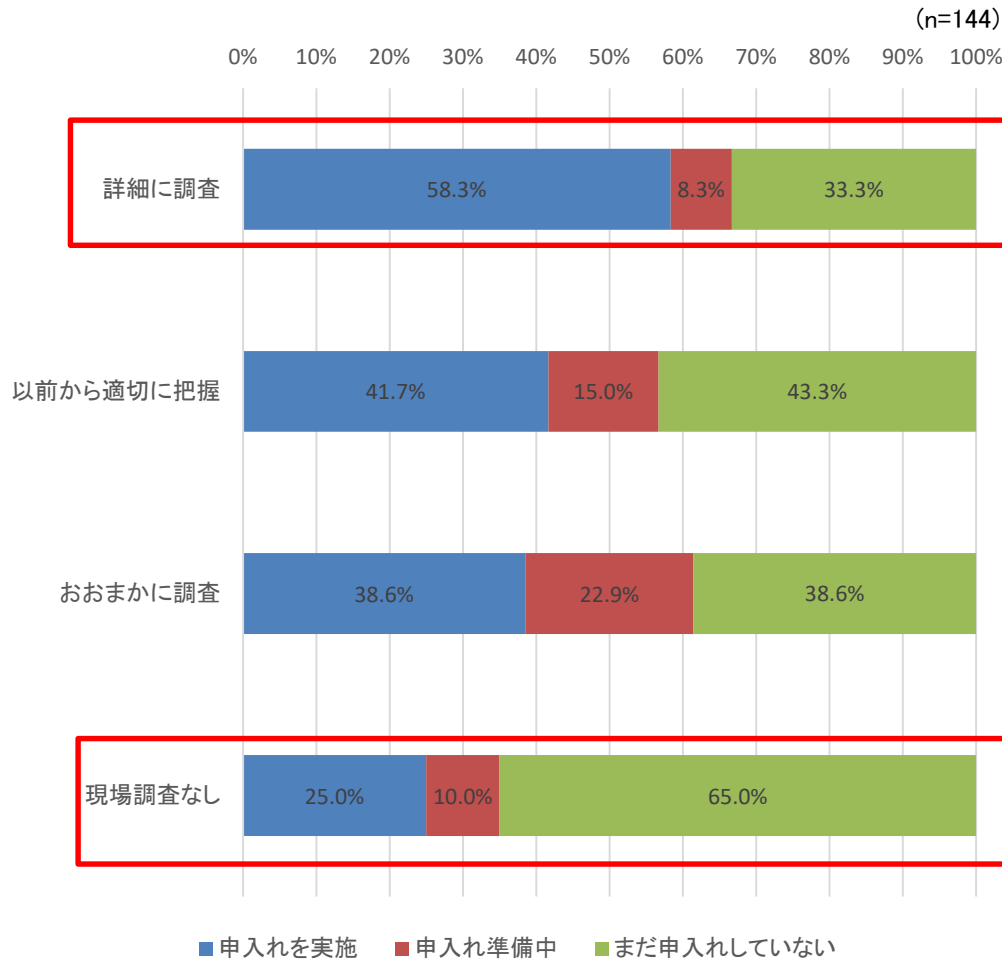
○コメント:

現場を詳細に調査した事業者では、運賃・料金別建て申入れの比率が高い。

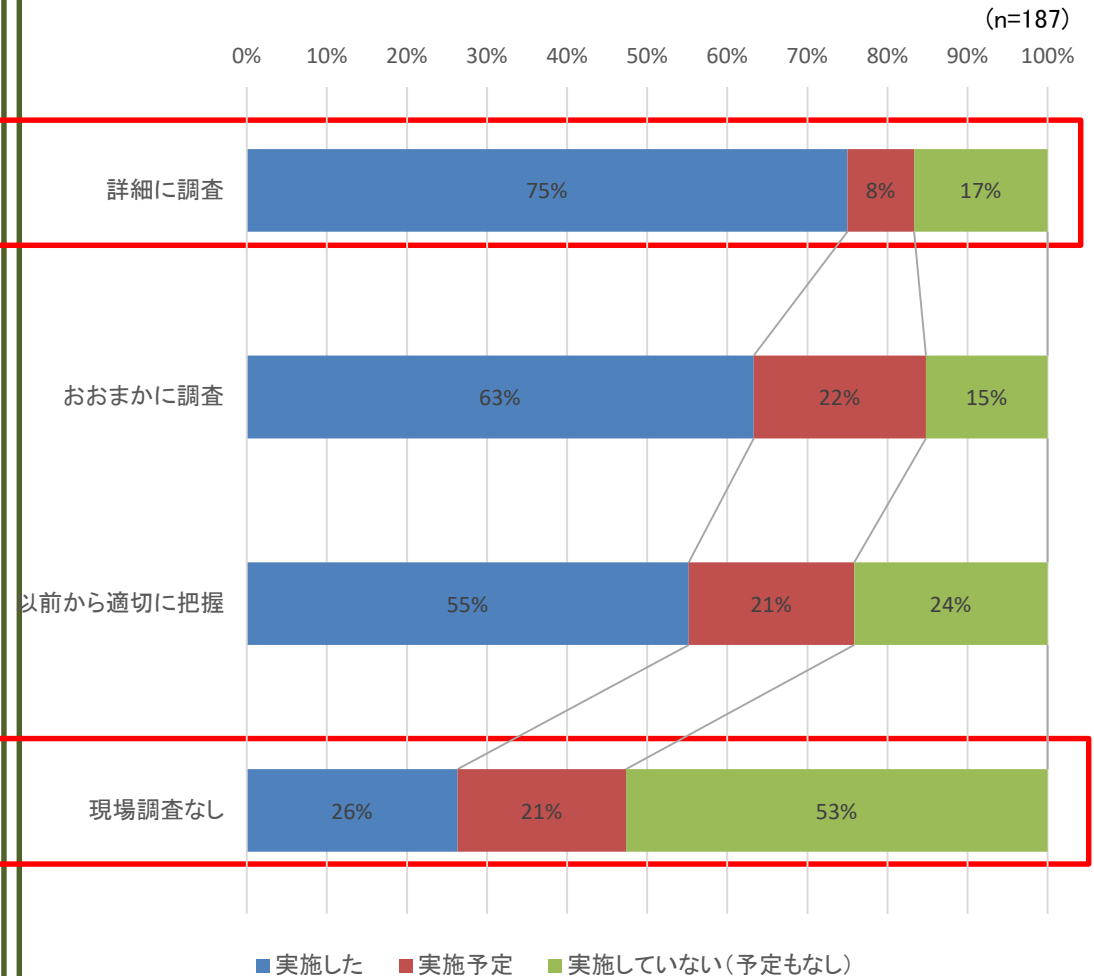
○コメント

現場を詳細に調査した事業者では、自助努力による勤務時間、シフト調整、配車繰り、出発時間・到着時間等の見直しを実施する比率が高い。

運送事業者の回答:現場調査×運賃・料金別建て申入れ状況

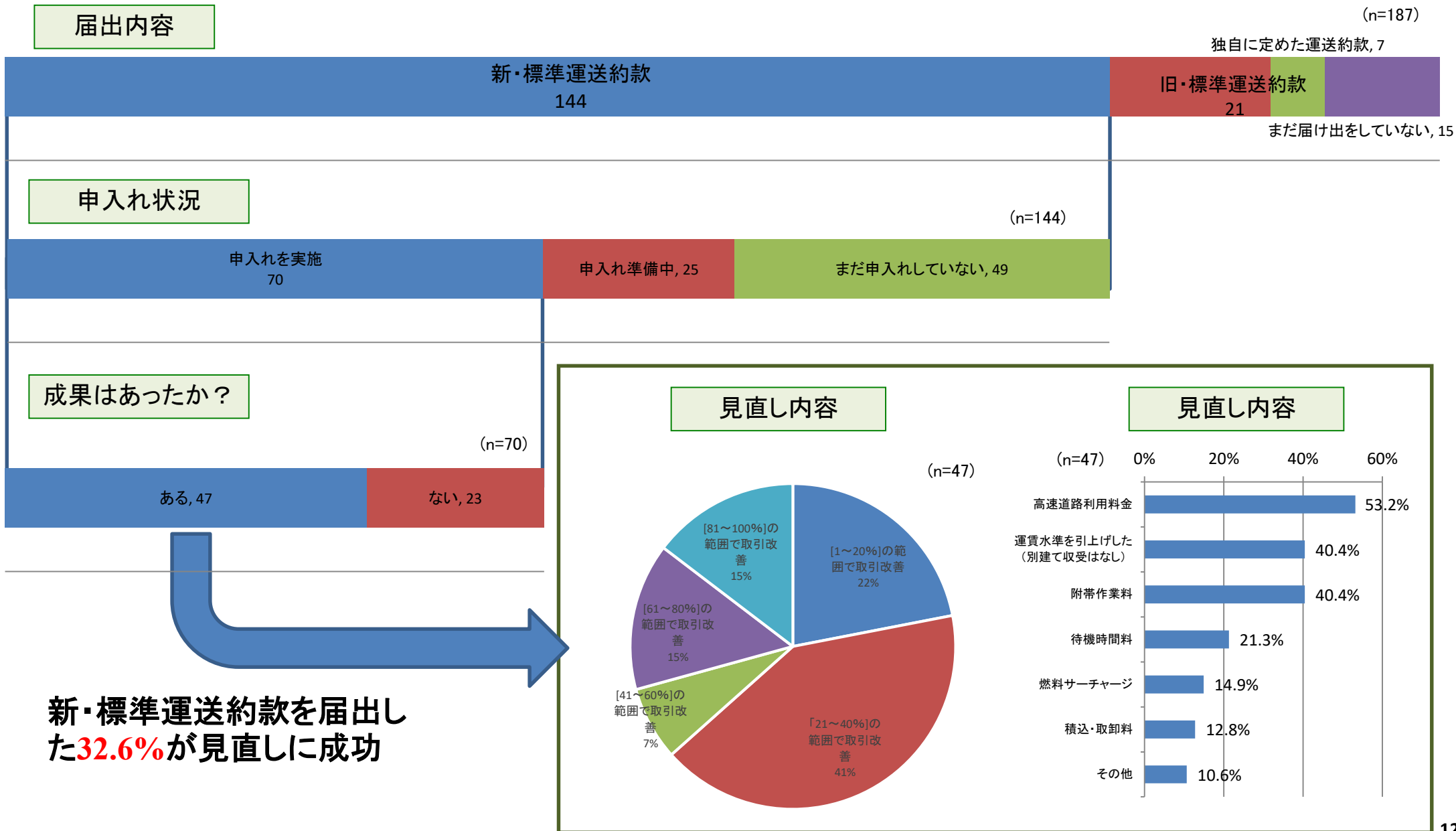


運送事業者の回答:現場調査×自助努力による改善実績



10 標準運送約款改正に伴う手続、申入れ、見直しの有無等の整理

- 新・標準運送約款を届出した32.6%の事業者は、取引条件の見直しの申し入れをした結果、料金等の収受が可能となった。
- 申入れ成功率は、67.1%となった。
- 人材不足のための輸送効率向上、長時間労働の抑制に向けた「高速道路利用料金」の別建て収受の比率が最も高い。



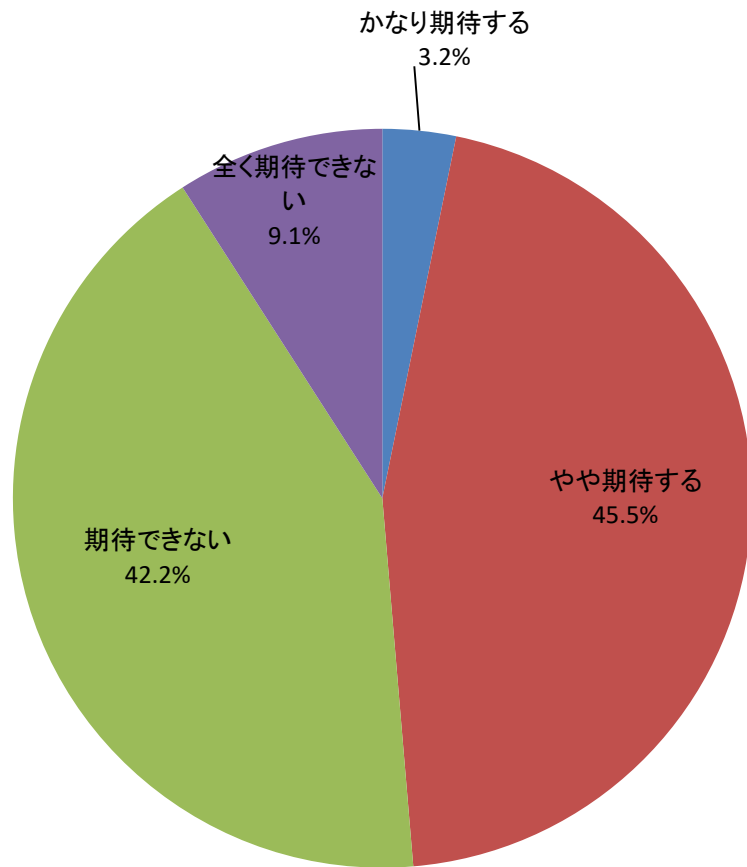
11 標準運送約款改正による取引条件改善等への期待度他

運送事業者への質問:

標準運送約款が改正(平成29年11月)により、取引条件の改善、運転者の賃金引上げ、長時間時間の抑制などの効果が期待できますか。

運送事業者の回答: 標準運送約款改正による取引条件改善等への期待度

(n=187)

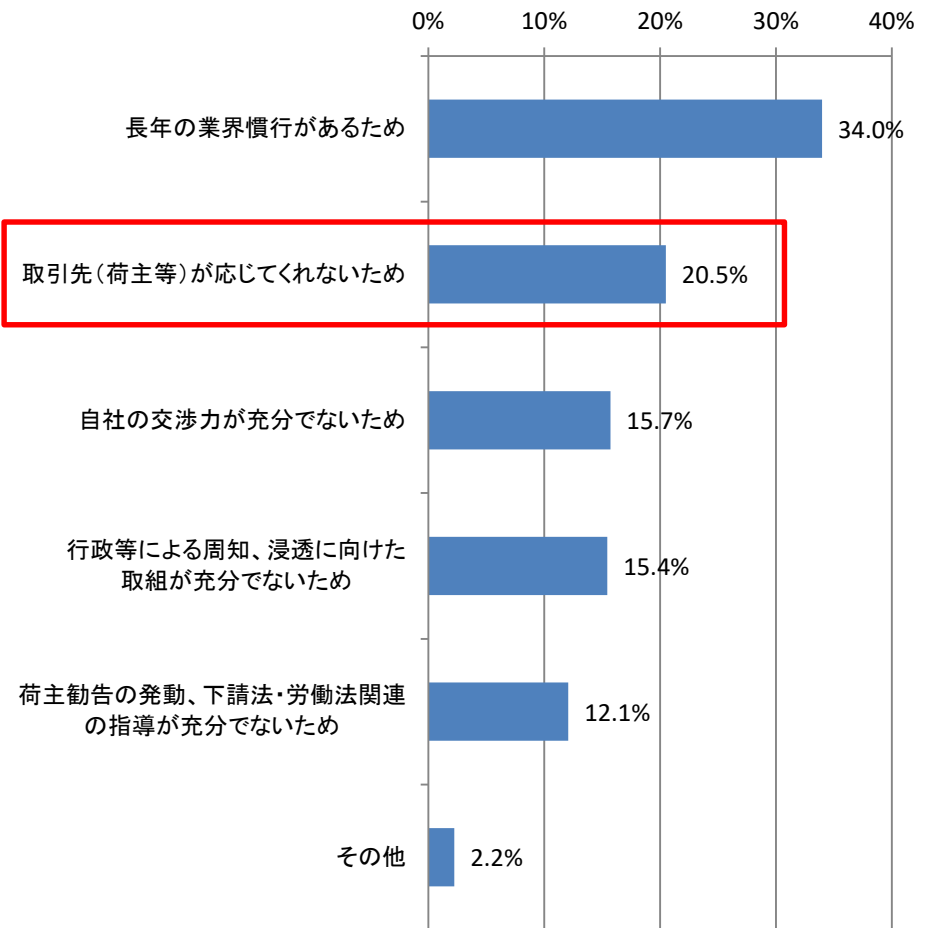


運送事業者への質問:

運賃・料金の別建て収受など、見直しができない原因として、どのようなことがありますか。

運送事業者の回答: 運賃・料金の別建て収受など、見直しができない原因

(n=187)



12 労働時間短縮に向けた自助努力の有無 他

運送事業者への質問:

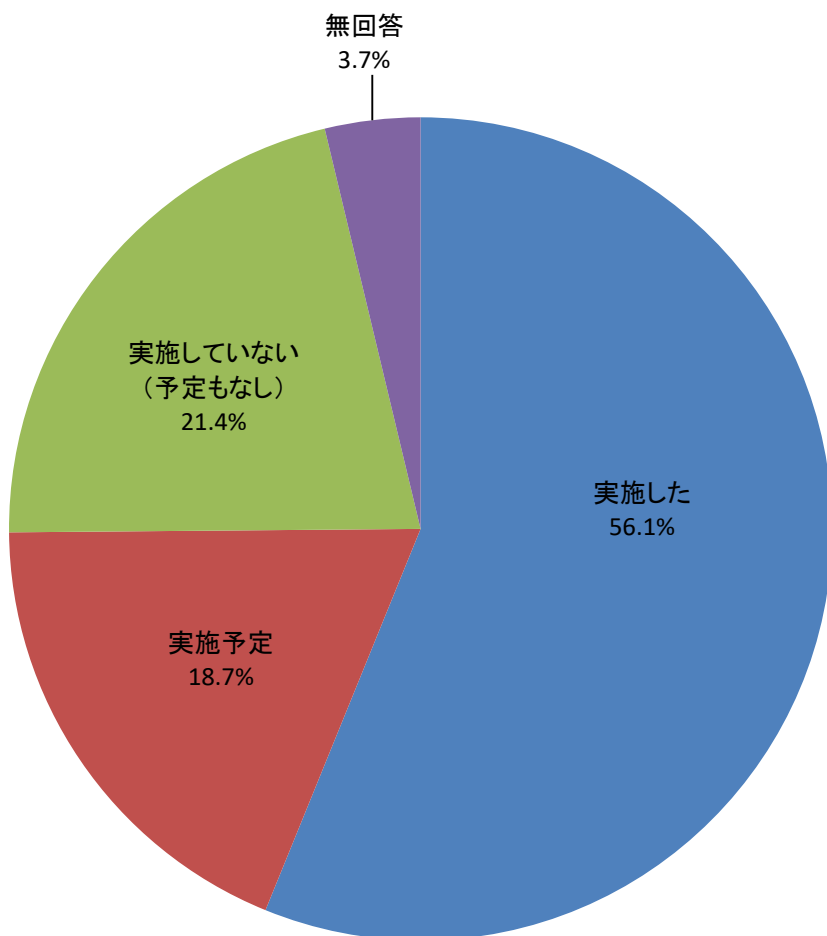
過去2年間に、労働時間短縮に向けて、自社の自助努力として、勤務時間、シフト調整、配車繰り、出発時間・到着時間等の見直しを実施しましたか。

運送事業者への質問:

長時間労働抑制に向けた取組として、具体的にどのようなことに取り組んでいますか。

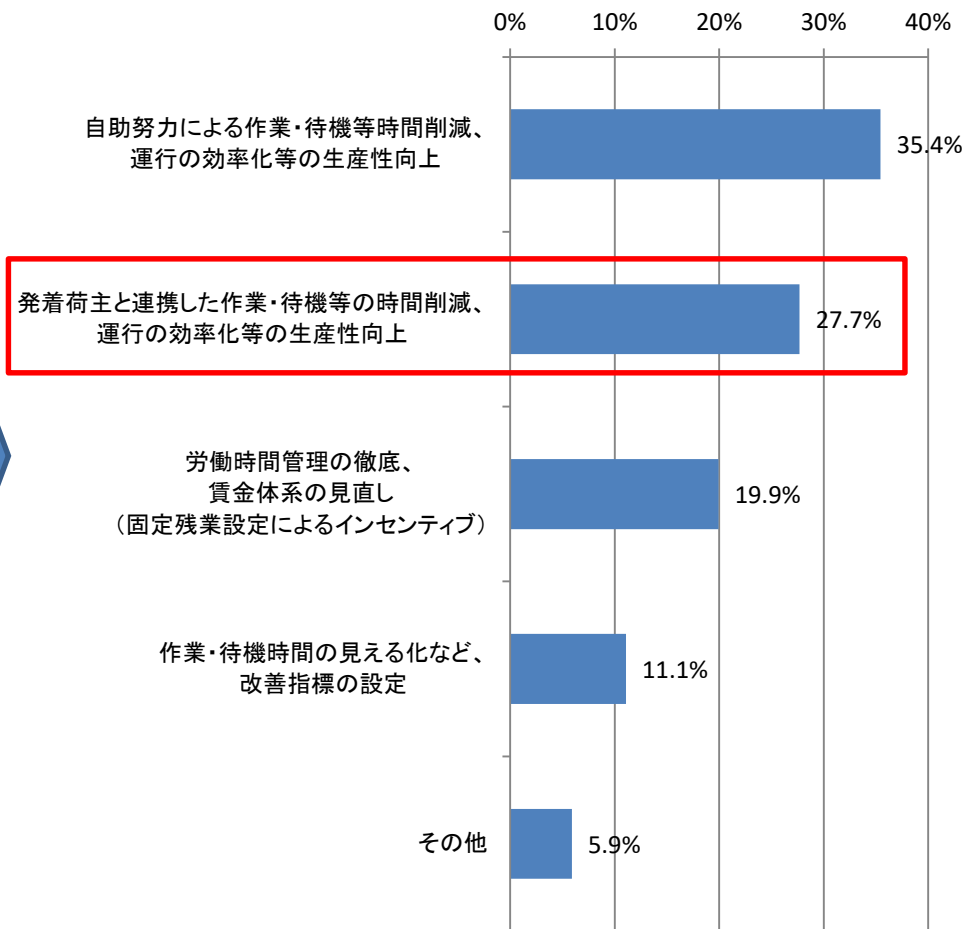
運送事業者の回答:労働時間短縮に向けた自助努力の有無

(n=187)



運送事業者の回答:長時間労働抑制に向けた取組

(n=105)



13 改善の申し入れ状況

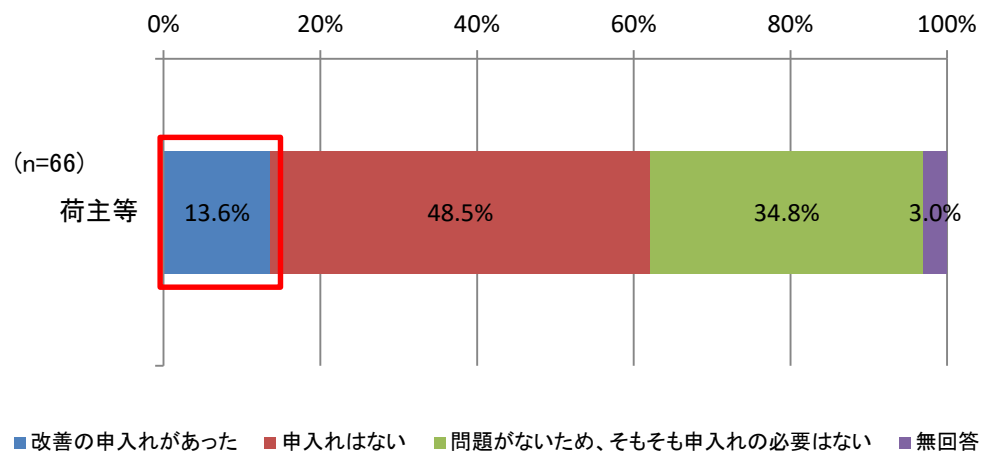
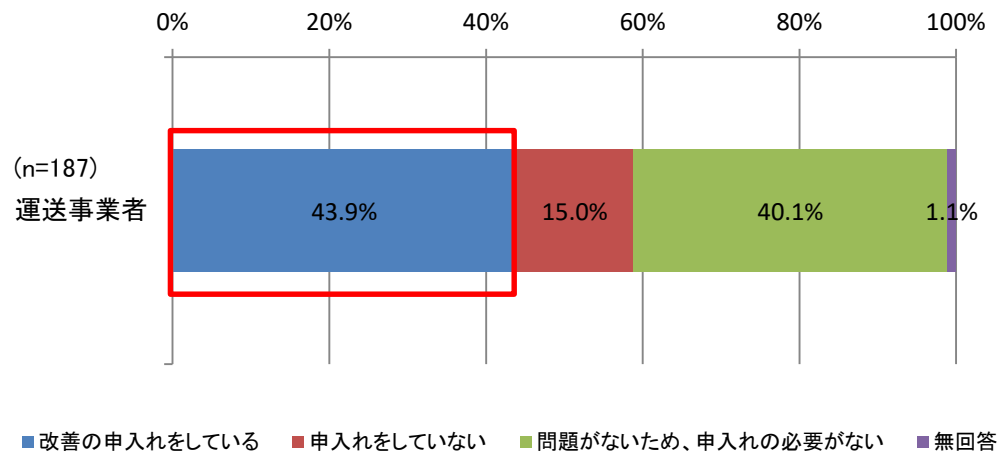
運送事業者への質問: 運転者が長時間労働により過労運転、作業事故等が懸念される場合に、荷主、元請運送事業者に対して改善の申し入れをしましたか。

荷主への質問: 運転者が長時間労働により過労運転、作業事故等が懸念される場合に、トラック運送事業者から改善の申し入れを受けたことがありますか。

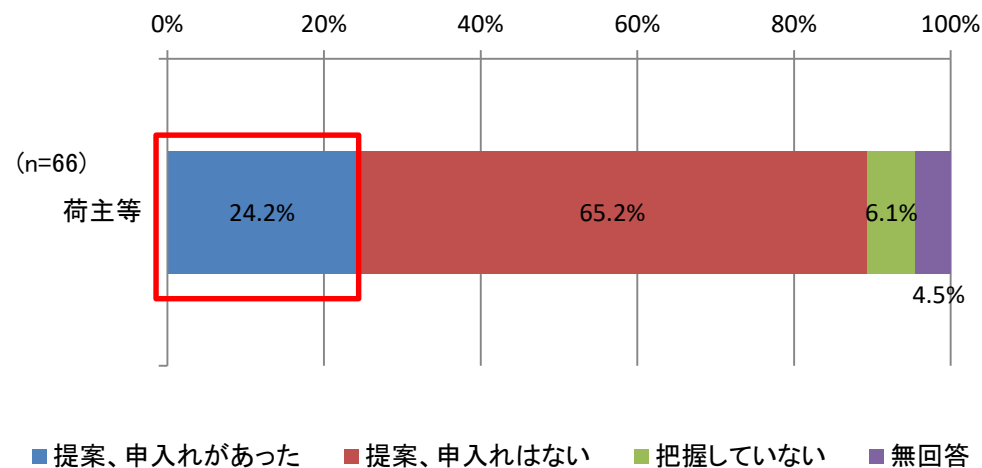
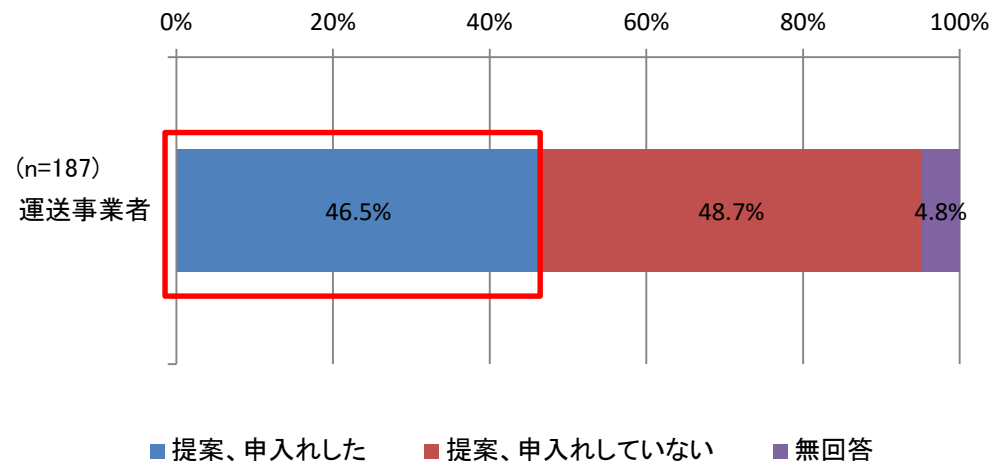
運送事業者への質問: 過去2年間に、取引先(荷主、元請等)に対して、運転者の労働時間の短縮に向けた取組について、提案、申し入れをしたことがありますか。

荷主への質問: 過去2年間に、トラック運送事業者から貴社に対して、運転者の労働時間の短縮に向けた取組について、提案、申し入れを受けたことがありますか。

運送事業者・荷主の回答: 長時間労働改善の申し入れ状況



運送事業者・荷主の回答: 労働時間短縮に関する申し入れ状況

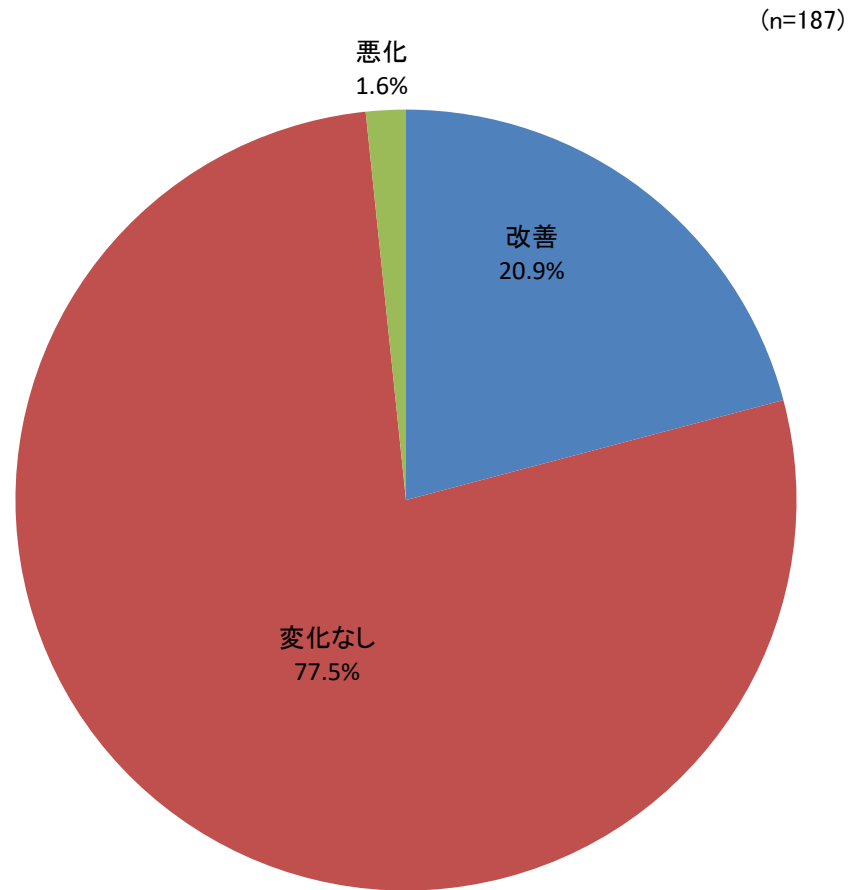


14 各種作業時間の改善等の状況 他

運送事業者への質問:

運転者の労働時間は過去1年前と比較してどのような状況ですか。

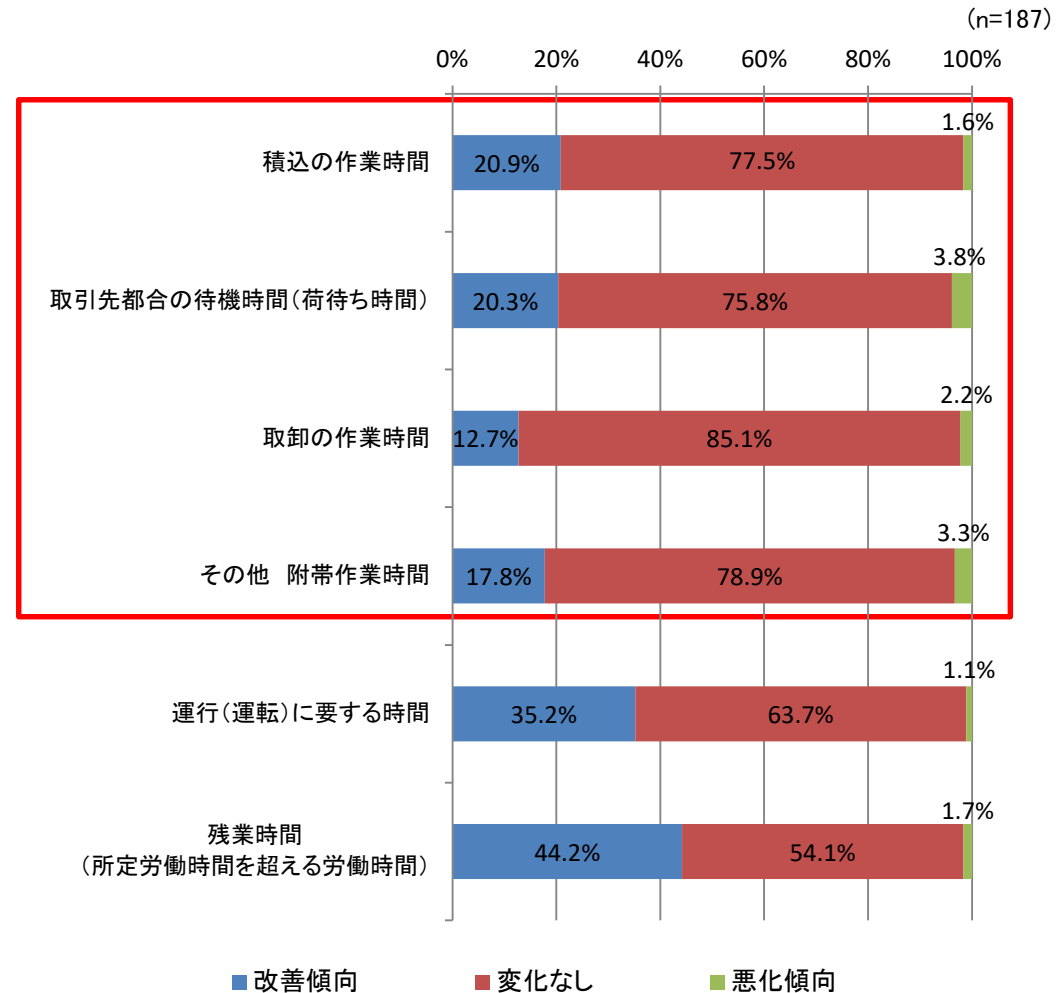
運送事業者の回答: 運転者の労働時間は過去1年前と比較した状況



運送事業者への質問:

2年前と比較して、「運転者」の積込の作業時間など、以下の時間について、改善、悪化など、どのような傾向ですか。

運送事業者の回答: 各種作業時間の改善状況



15 残業上限規制、有給休暇取得の実態

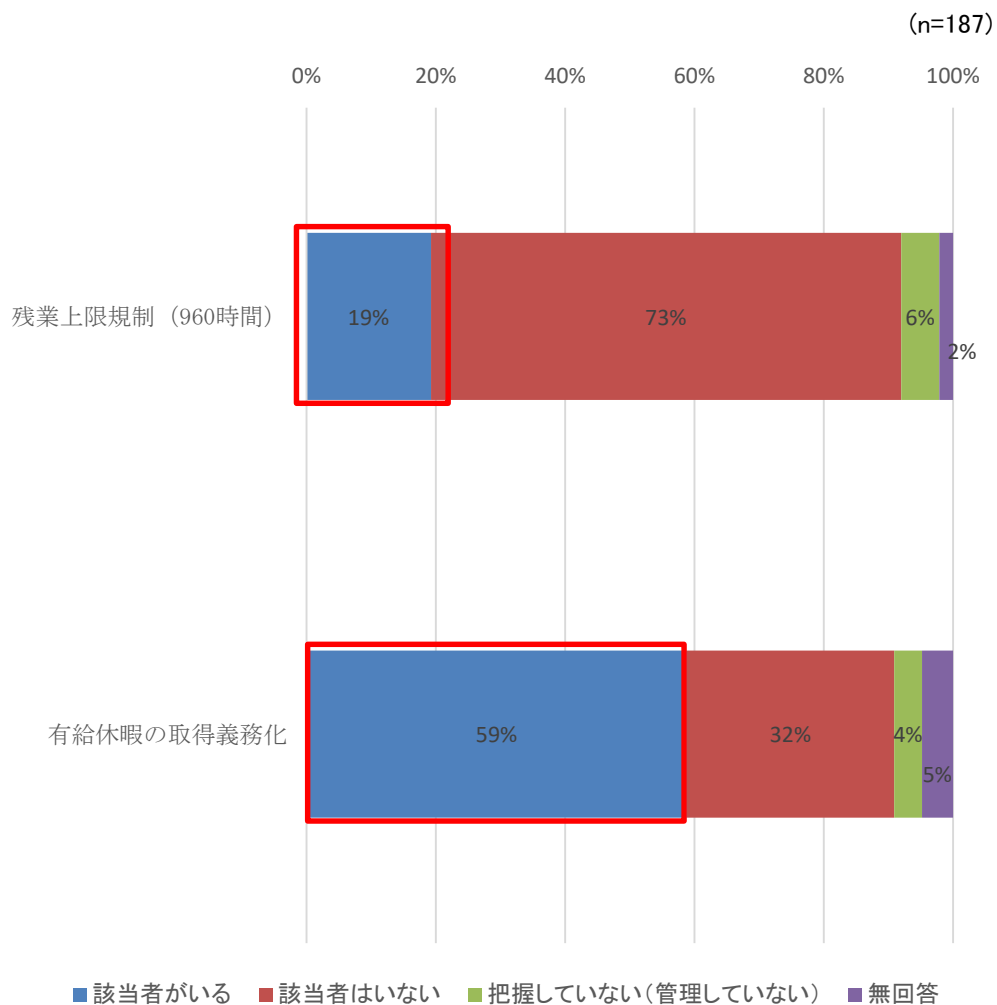
運送事業者への質問:

- ・1年間の残業時間が960時間以上の運転者はいますか。
- ・年間10日以上有給休暇を取得できる運転者のなかで、昨年1年間の年次有給休暇の取得日数が5日未満の運転者はいますか。

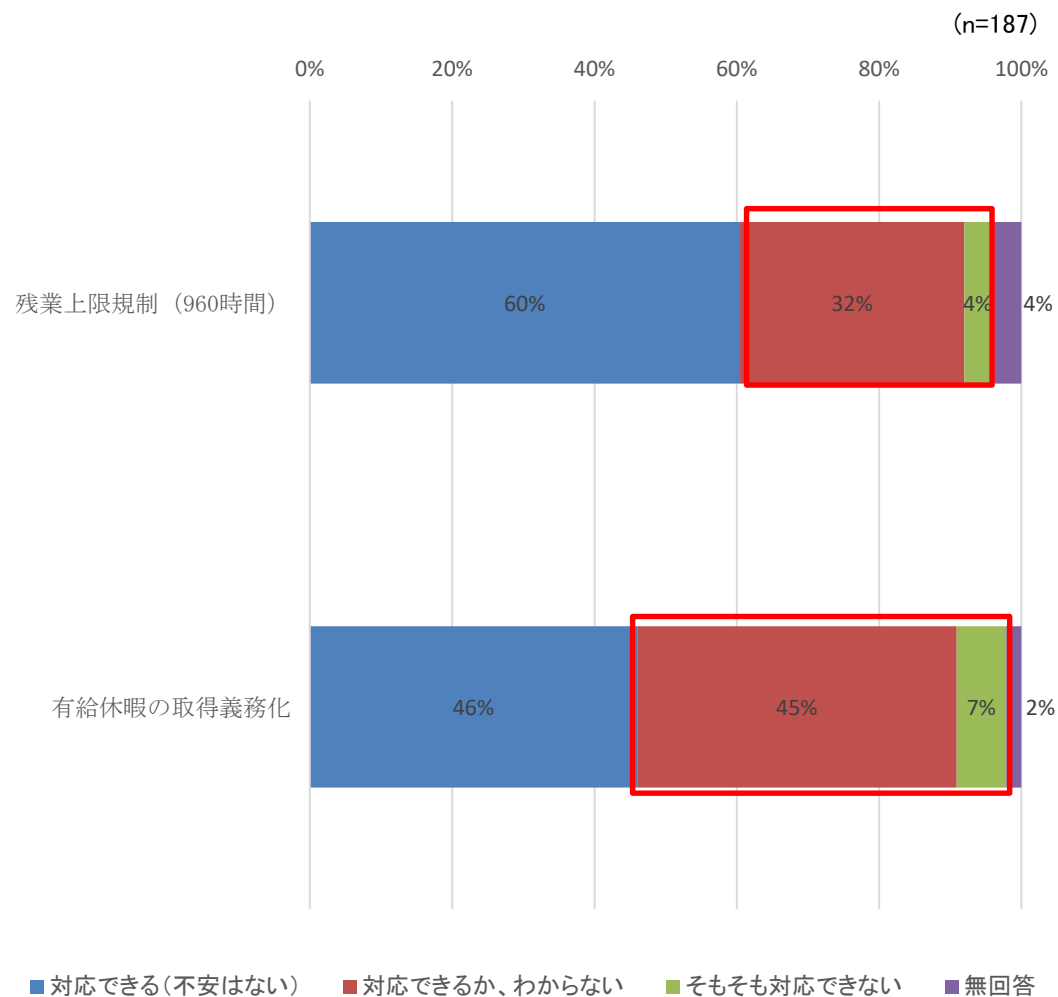
運送事業者への質問:

- ・2024年度より適用される残業時間の上限規制(上限年960時間)、について、どのようにお考えですか。
- ・来年度から適用される年5日の年次有給休暇取得の義務化について、どのようにお考えですか。

運送事業者の回答: 残業上限規制、有給休暇取得の実態



運送事業者の回答: 残業上限規制等への対応可能性



16 残業時間の上限規制(上限年960時間)遵守の条件 他

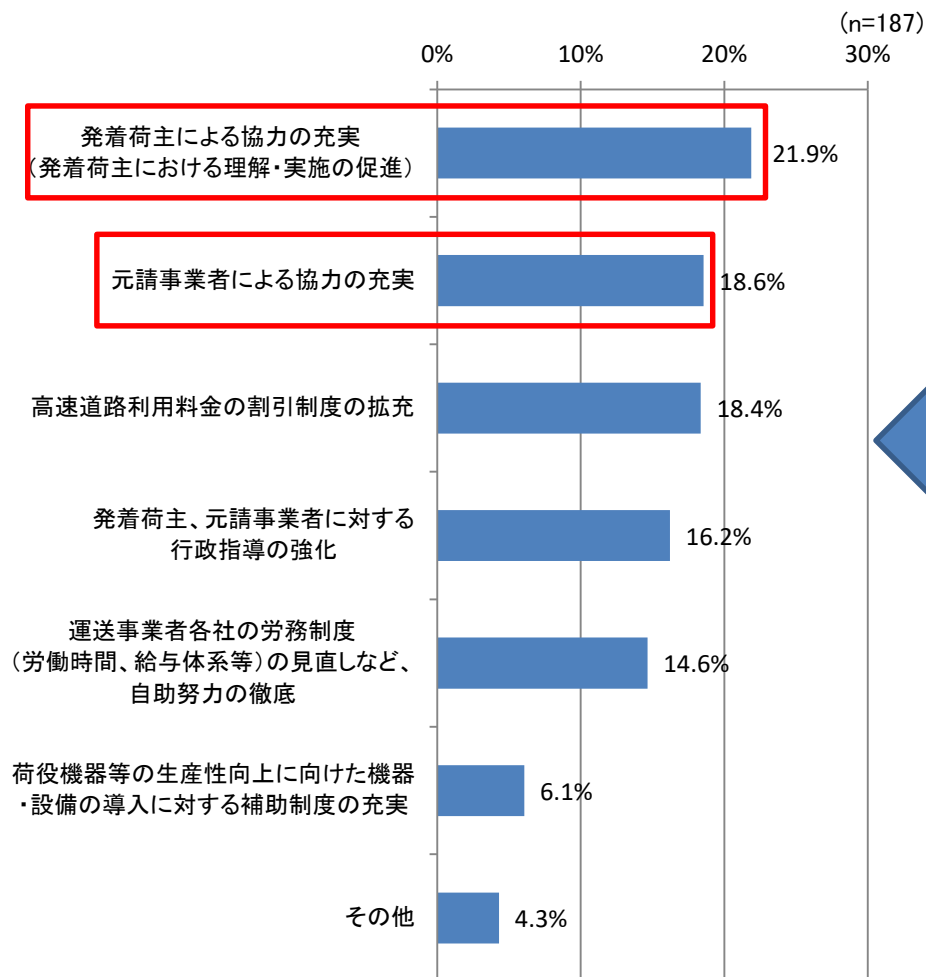
運送事業者への質問:

2024年度より適用される残業時間の上限規制(上限年960時間)に対応できるようにするためには、どのような条件が必要ですか。

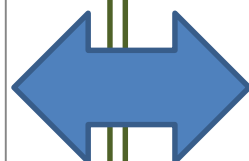
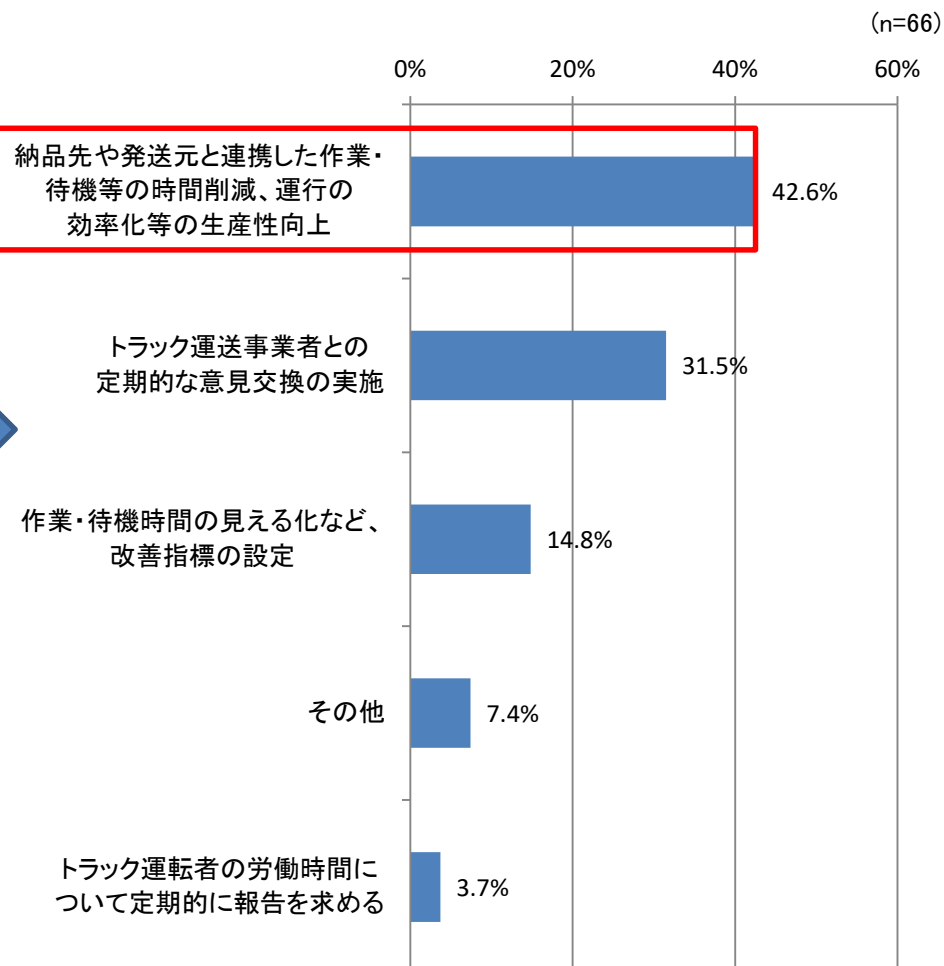
荷主への質問:

長時間労働抑制に向けた取組として、具体的にどのように取組みしていますか。

運送事業者の回答: 残業時間の上限規制(上限年960時間)遵守の条件



荷主の回答: 長時間労働抑制に向けた取組



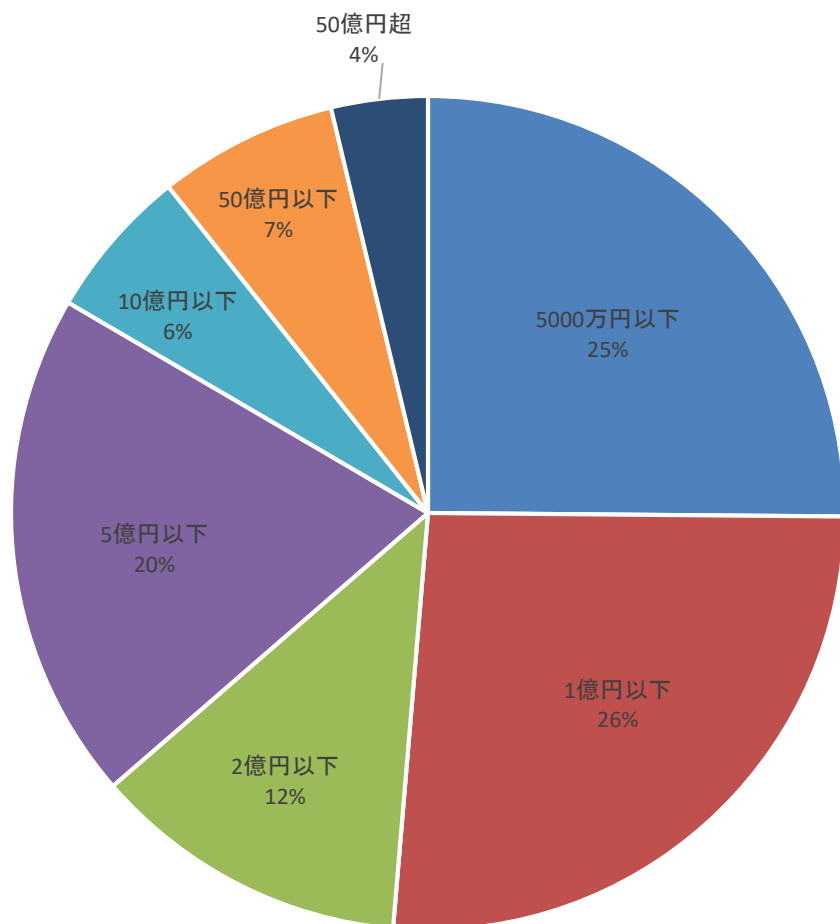
Ⅱ トラック運送事業者に対する調査結果

1 運送事業における年間営業収益(売上高)

○ 運送事業における1年間の営業収益(売上高)をご記入ください。

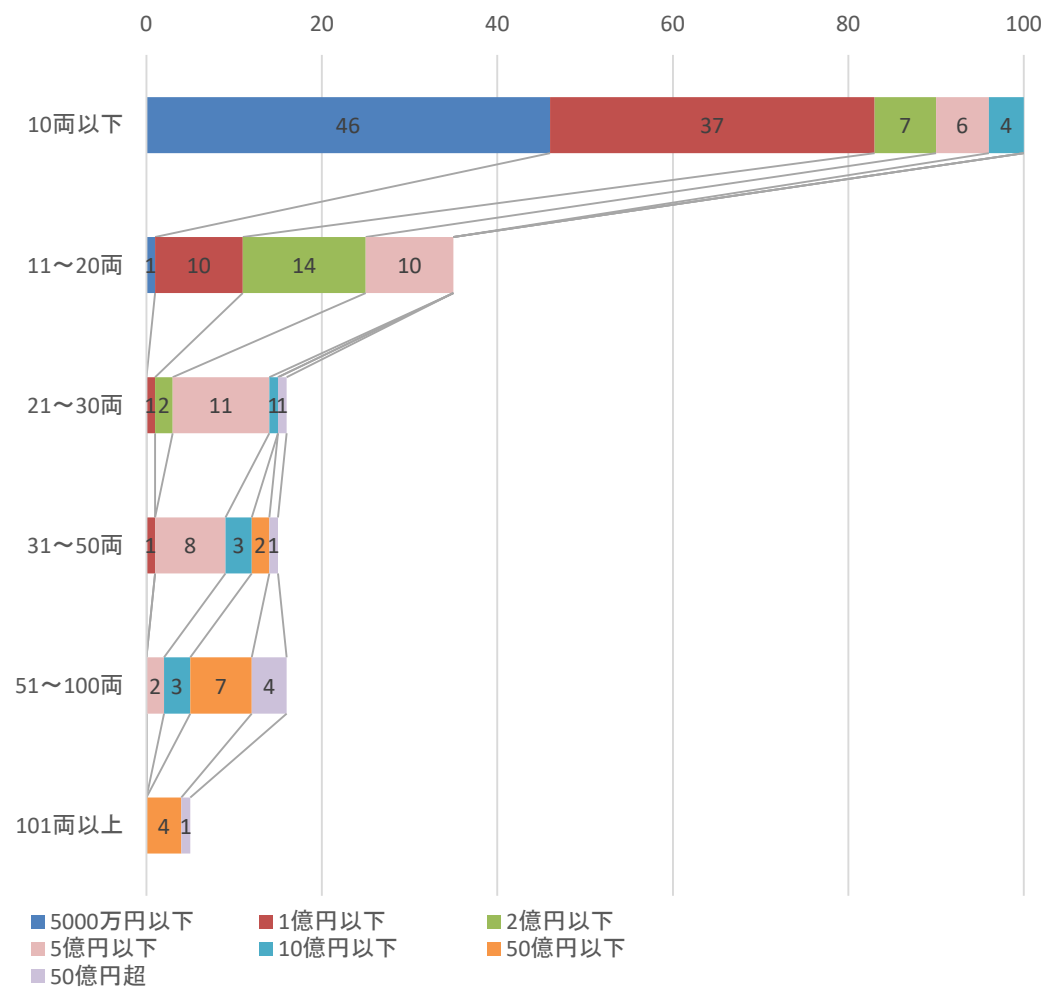
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

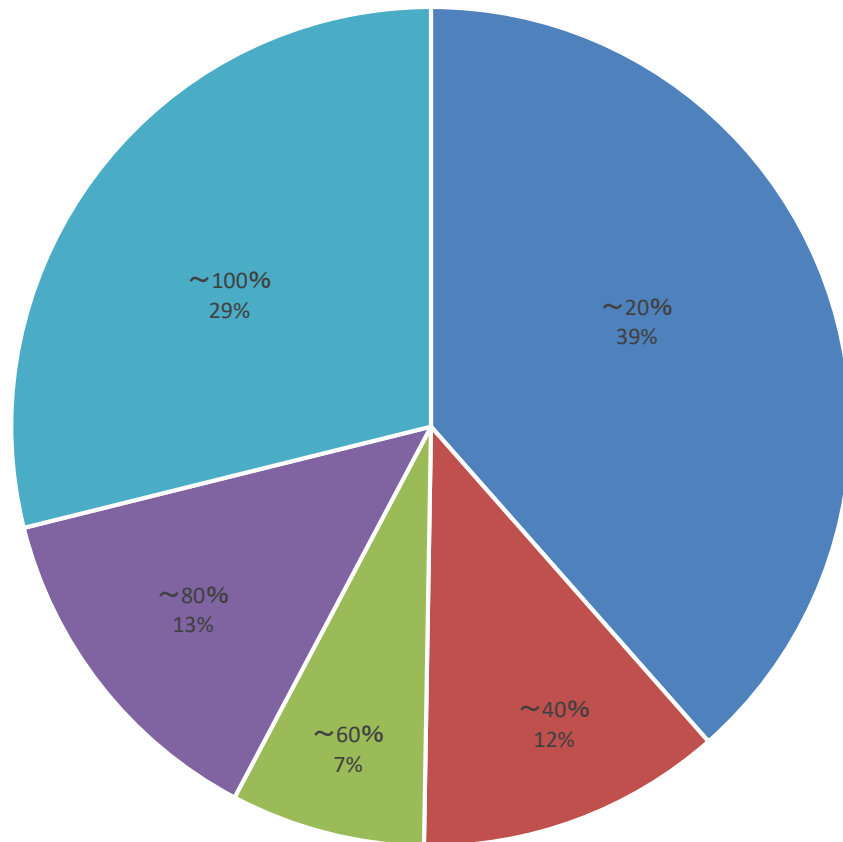


2 荷主からの受注比率

○荷主から直接受注する営業収益(売上高)は、全体の何割くらいですか。

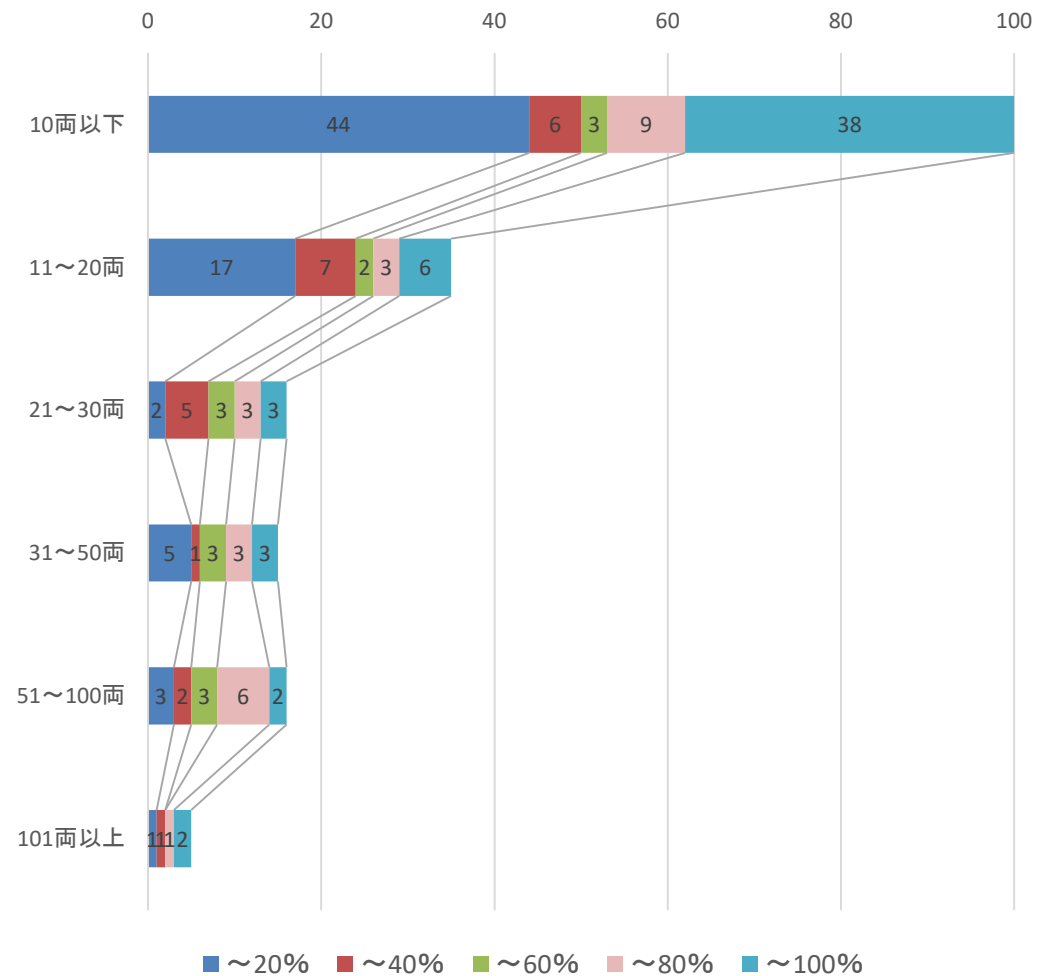
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

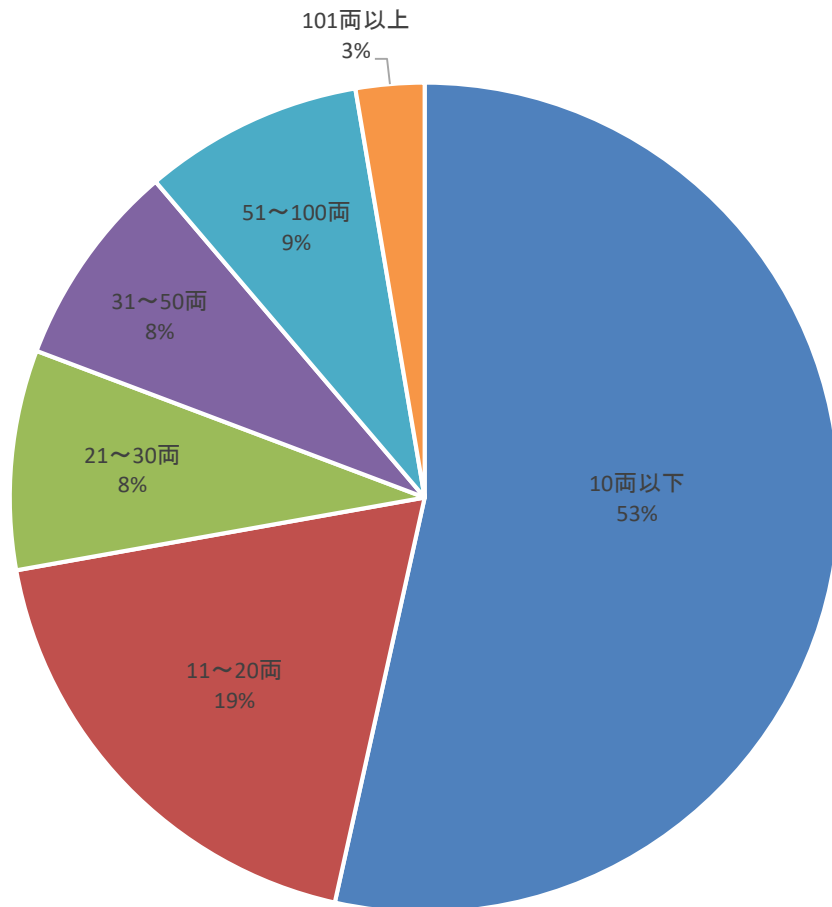


3 保有車両台数

○貴社の保有する車両台数と、運送事業に従事する運転者の人数をご記入ください。

保有車両台数

(n=187)

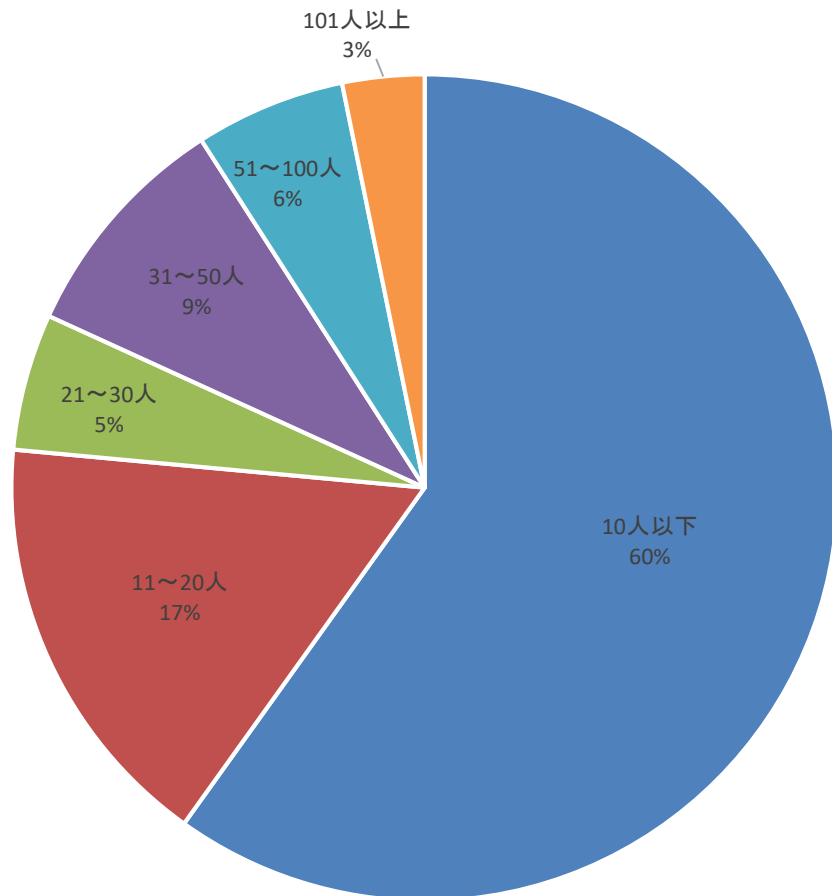


4 運転者数

○貴社の保有する車両台数と、運送事業に従事する運転者の人数をご記入ください。

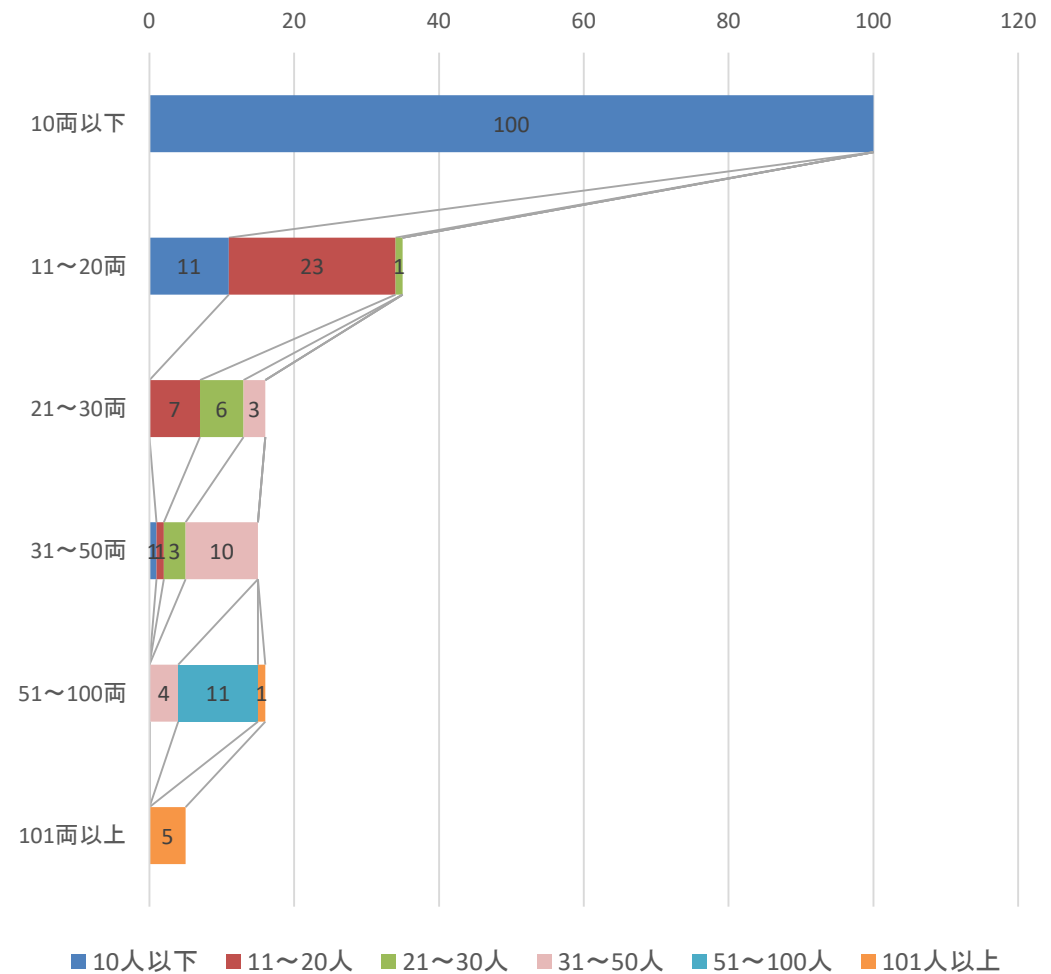
運転者数

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

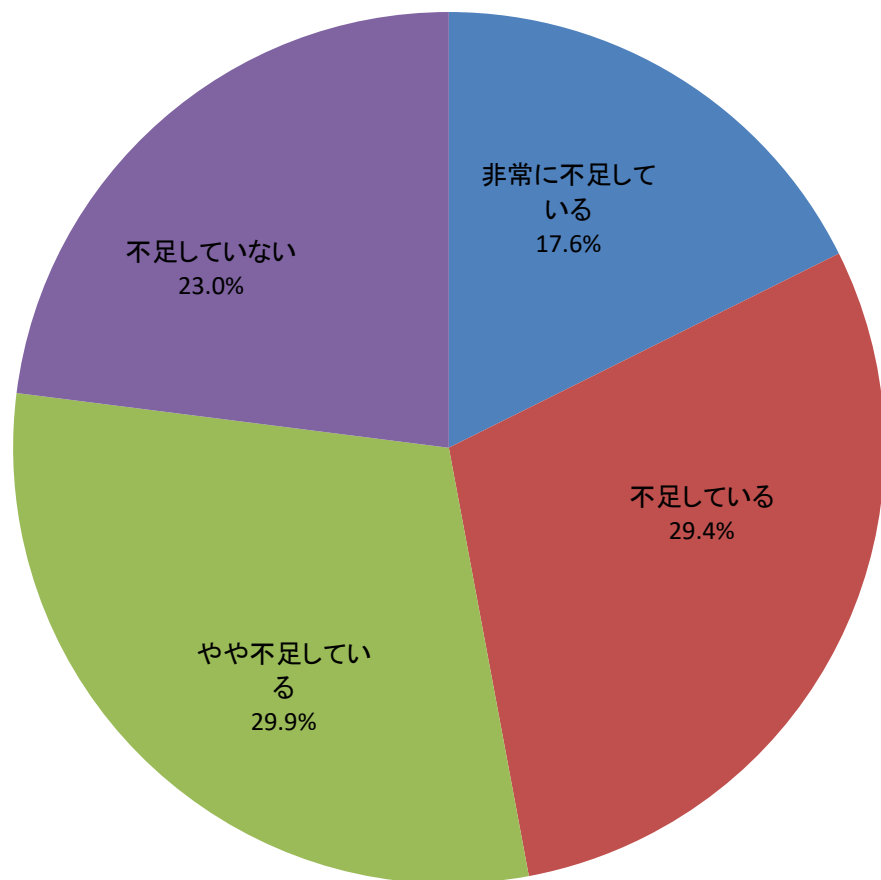


5 運転者の不足状況

○現在、必要な運転者人員に対して、運転者は不足していますか。

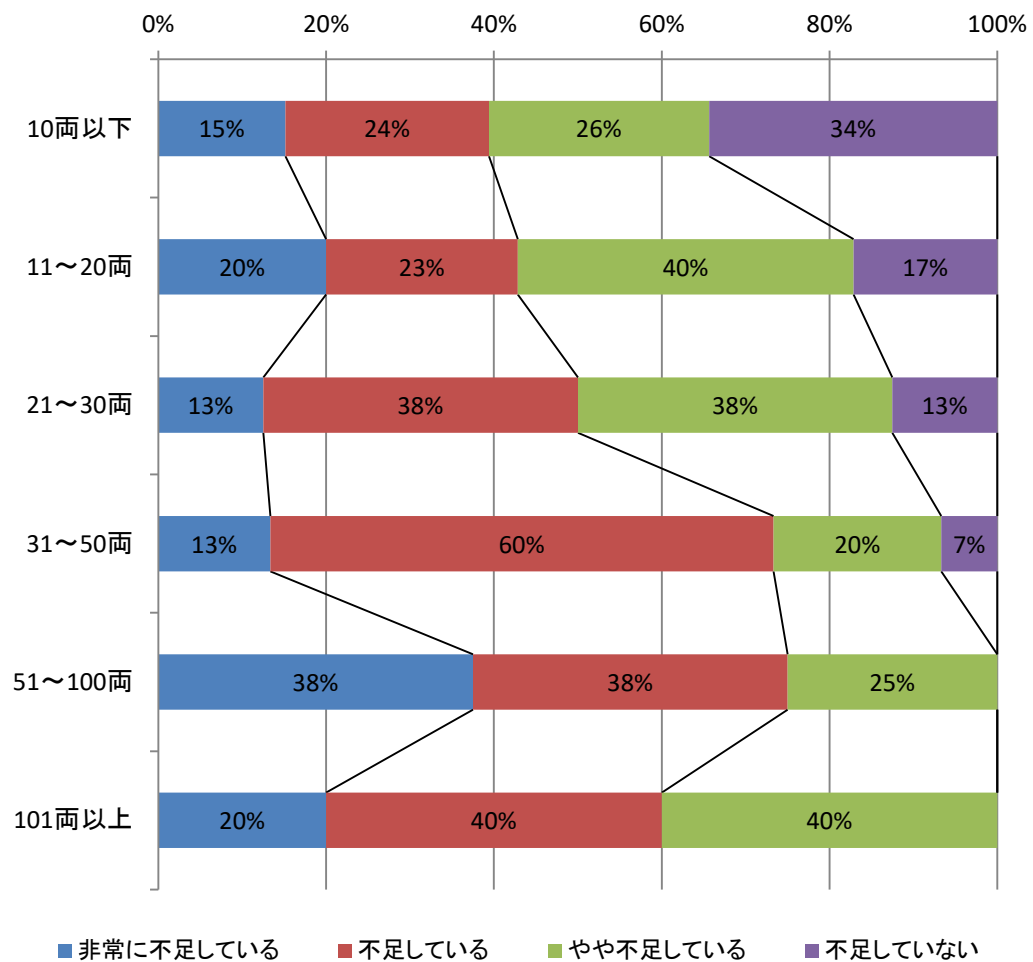
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

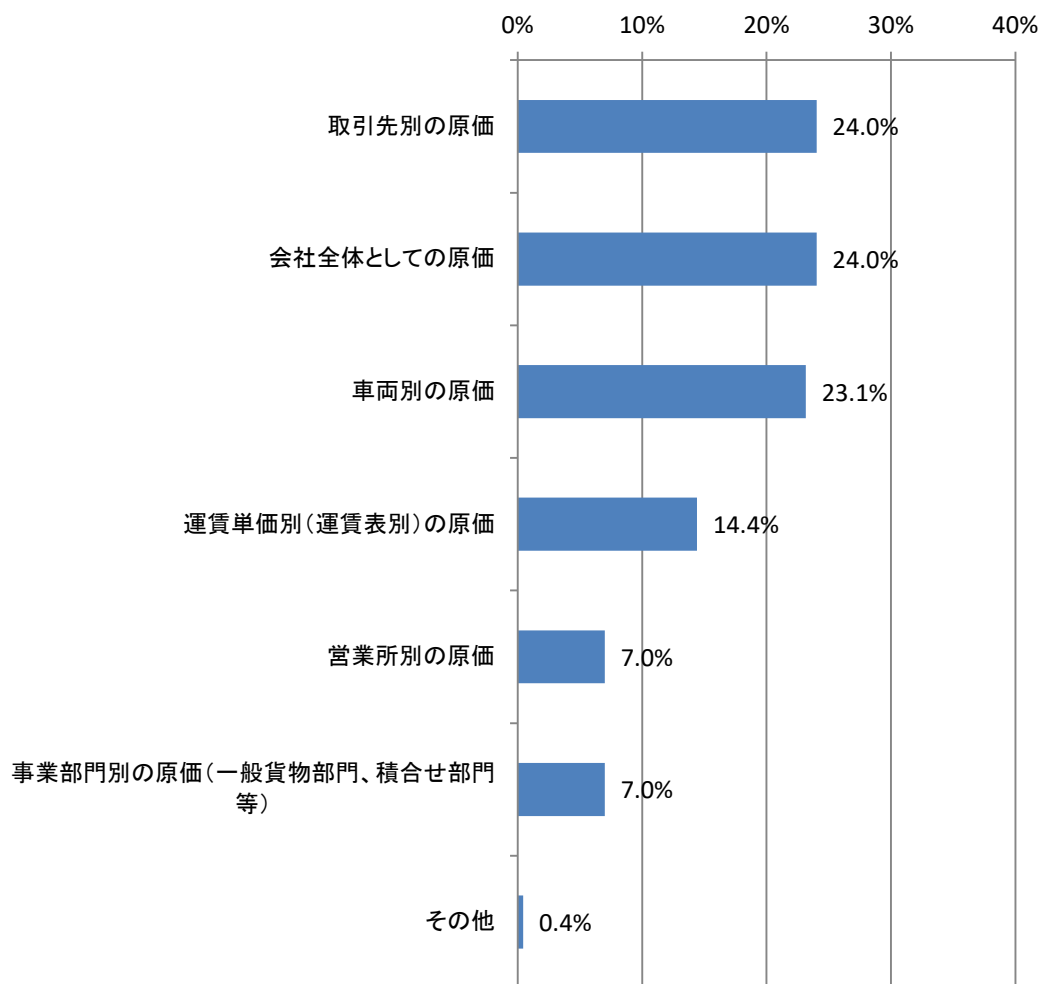


6 原価計算の実施状況

○ 運送事業の原価計算はどのように実施していますか。

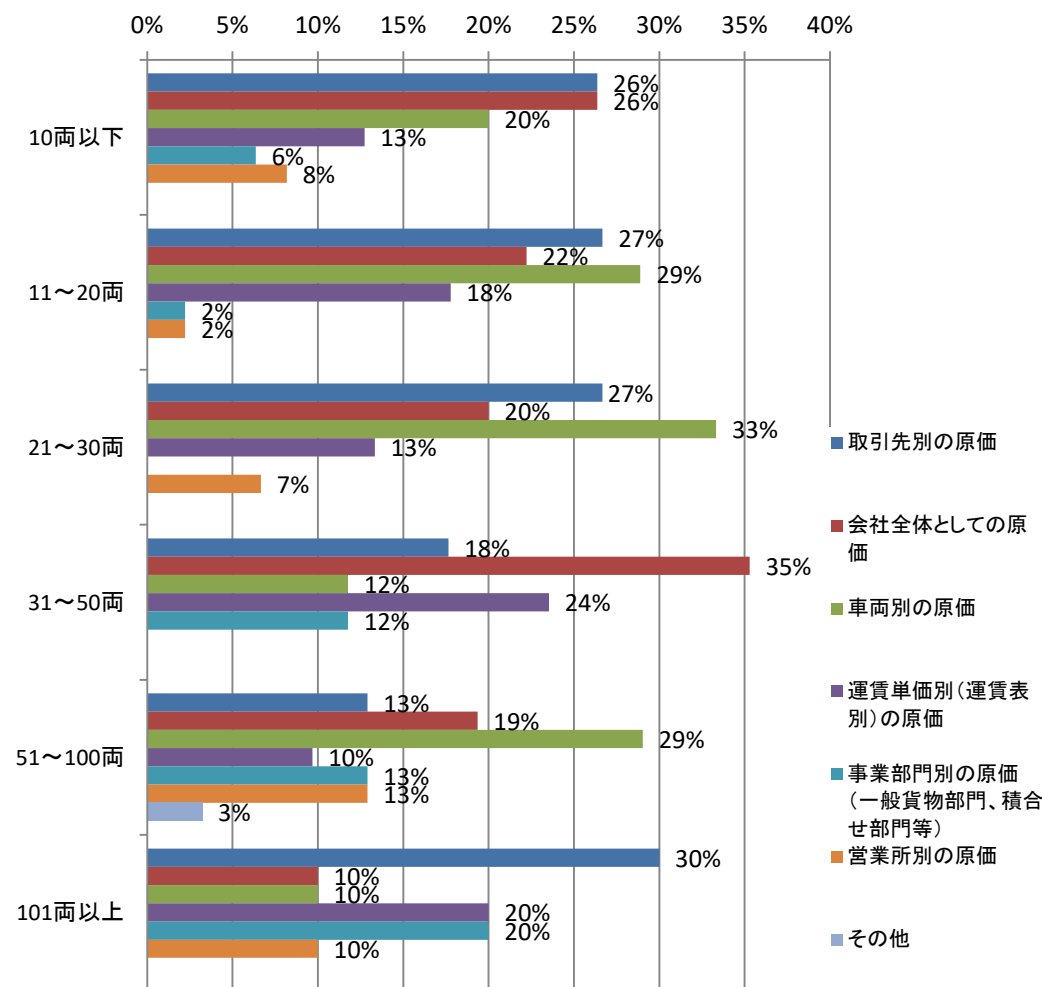
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

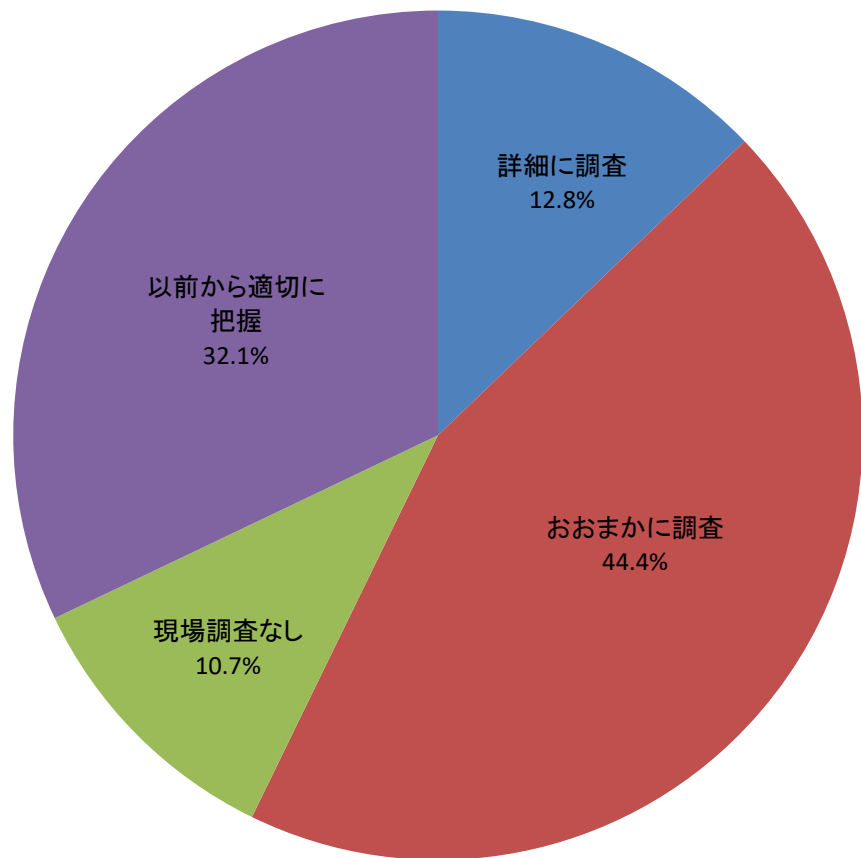


7 現場調査の実施状況

○運賃・料金の見直し、取引条件の見直しに向け、積込・取卸作業の時間、待機時間、その他附帯作業の内容、所要時間等について、現場を確認し、調査を実施しましたか。

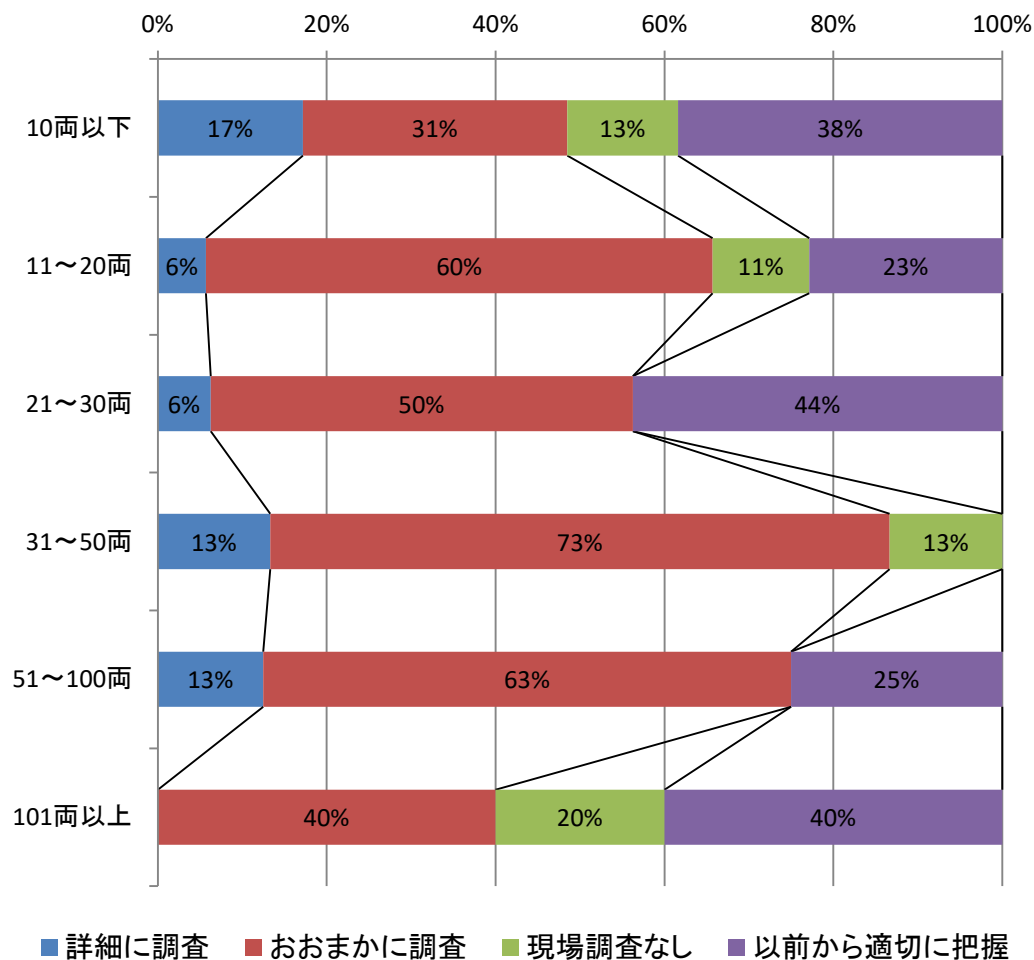
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

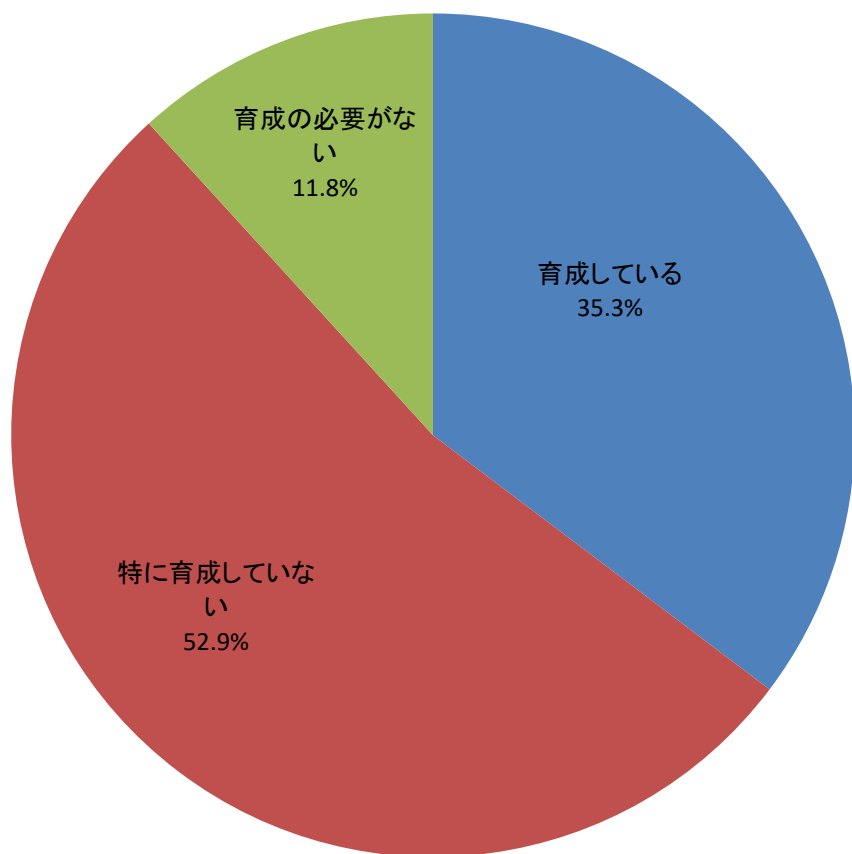


8 営業担当者等の育成

○適切な見積を作成できるよう、営業担当者、営業ドライバー等の育成を実施していますか。

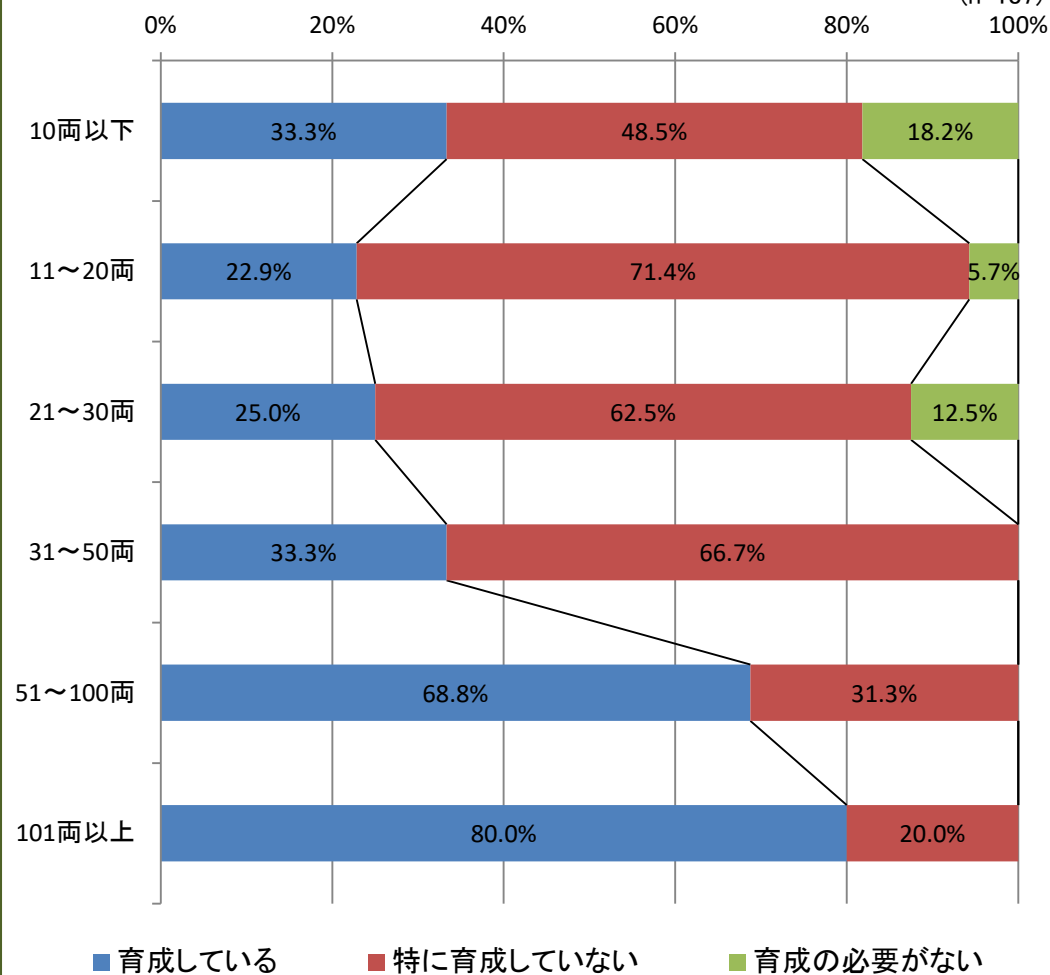
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

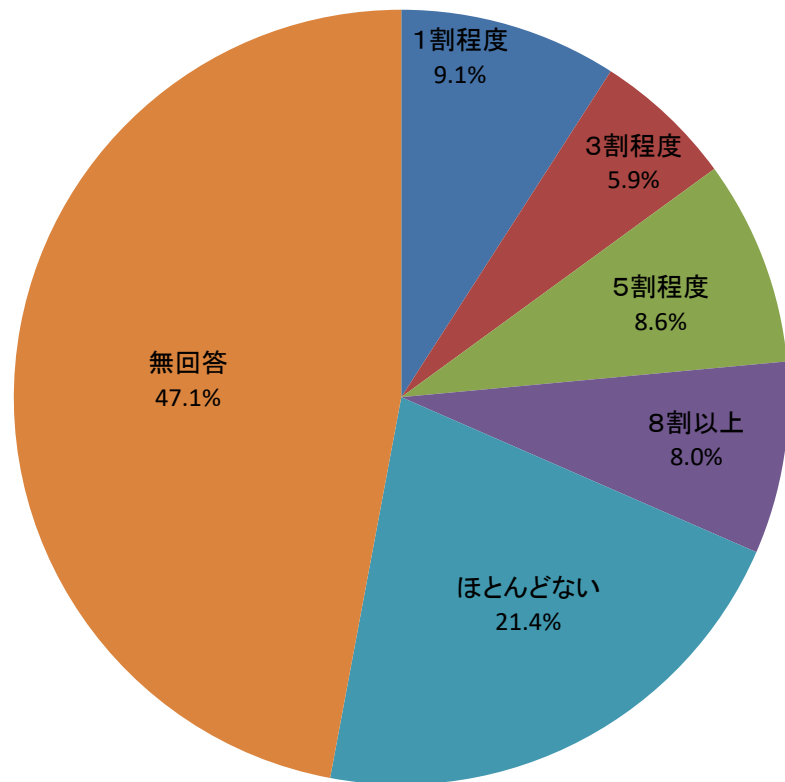


9 取卸後、帰り荷を速やかに積込みして地元に戻ることができる運行割合

○長距離輸送で、帰り荷確保の待機時間がなく、貨物を取卸し後、すぐに帰り荷を積込みして地元に戻ることができる運行は、長距離輸送全体の何割くらいありますか。

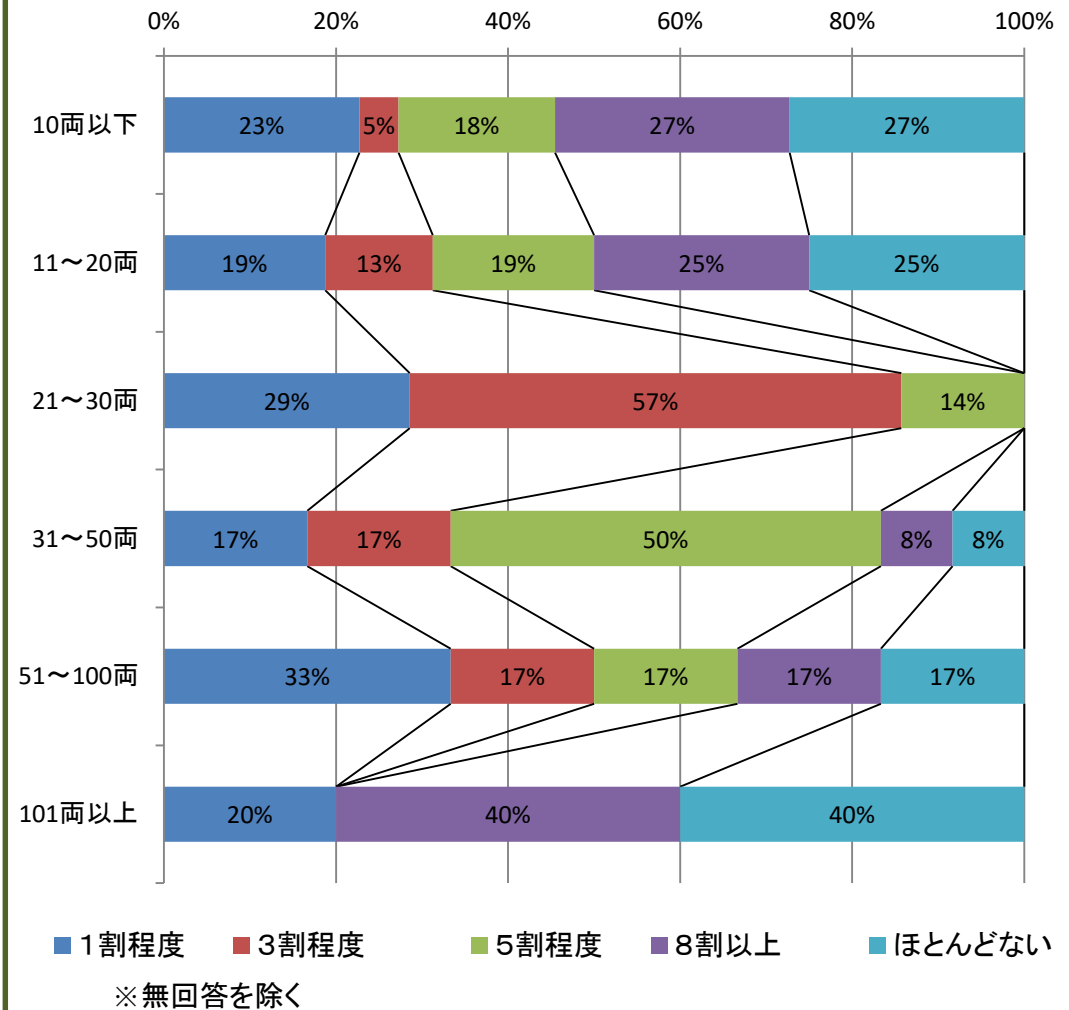
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

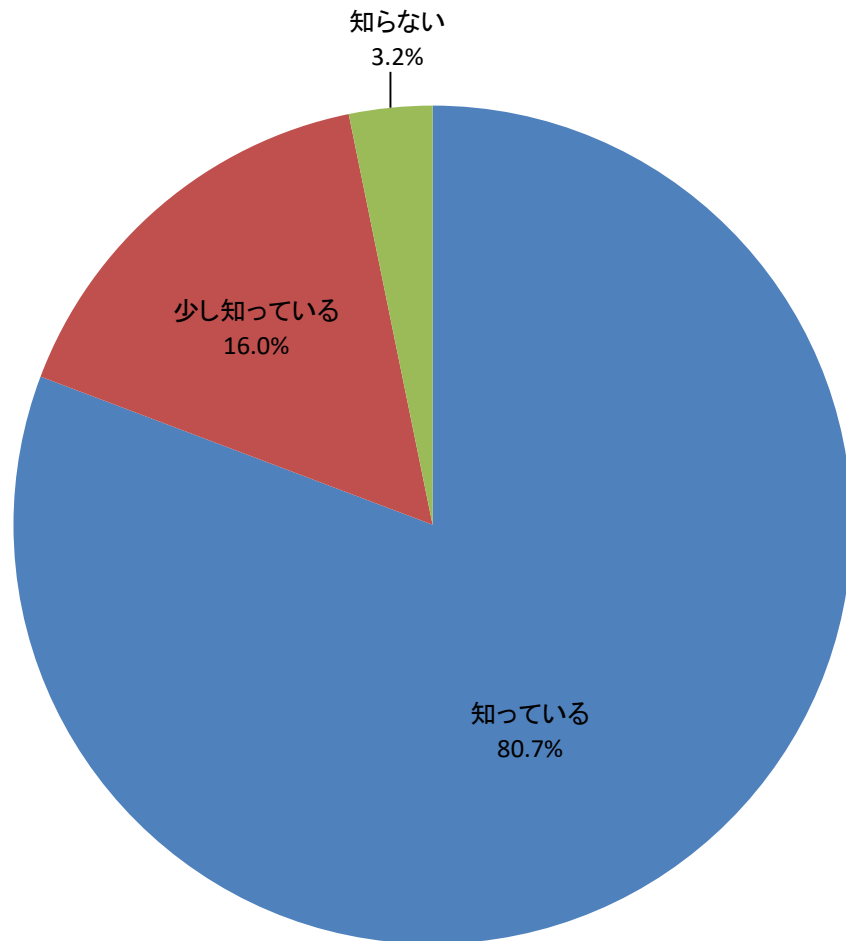


10 標準運送約款の改正内容の認知状況

○標準運送約款の改正内容(平成29年11月)をご存知ですか。

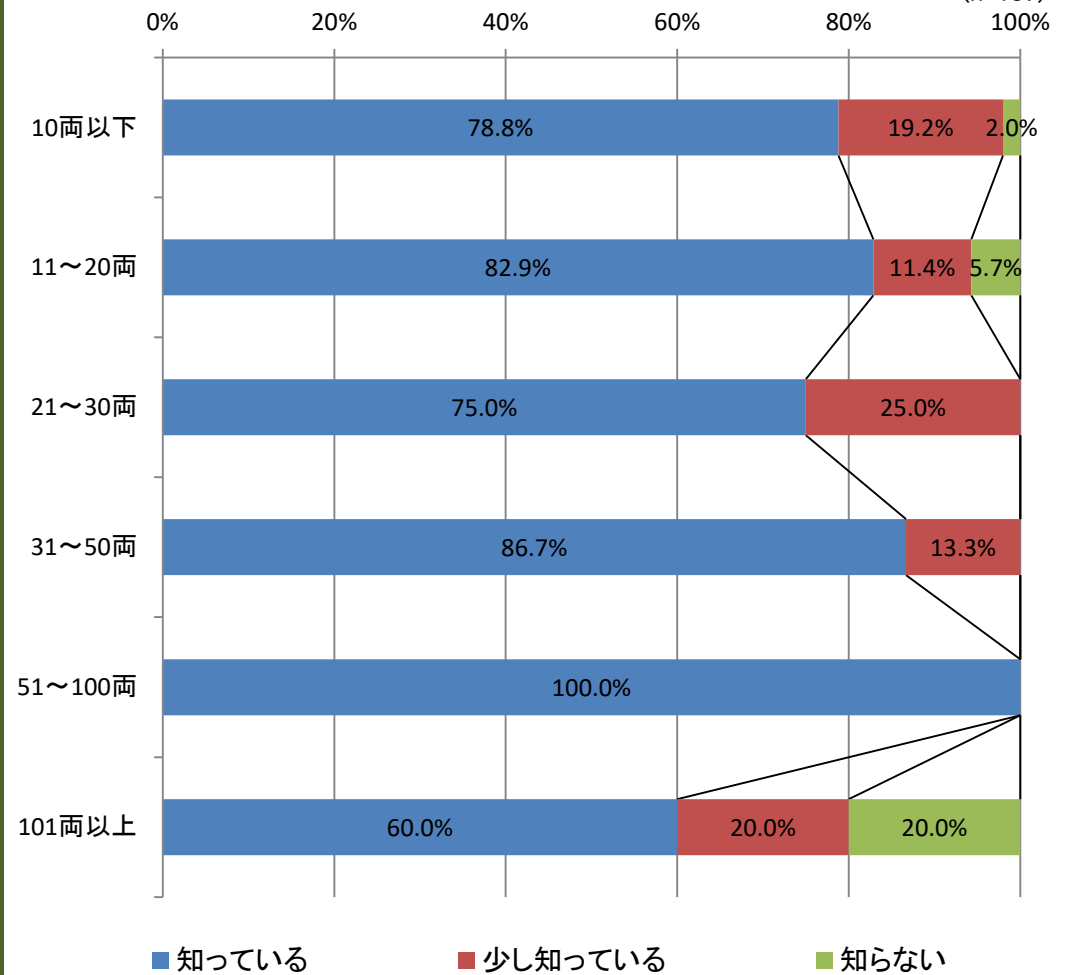
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

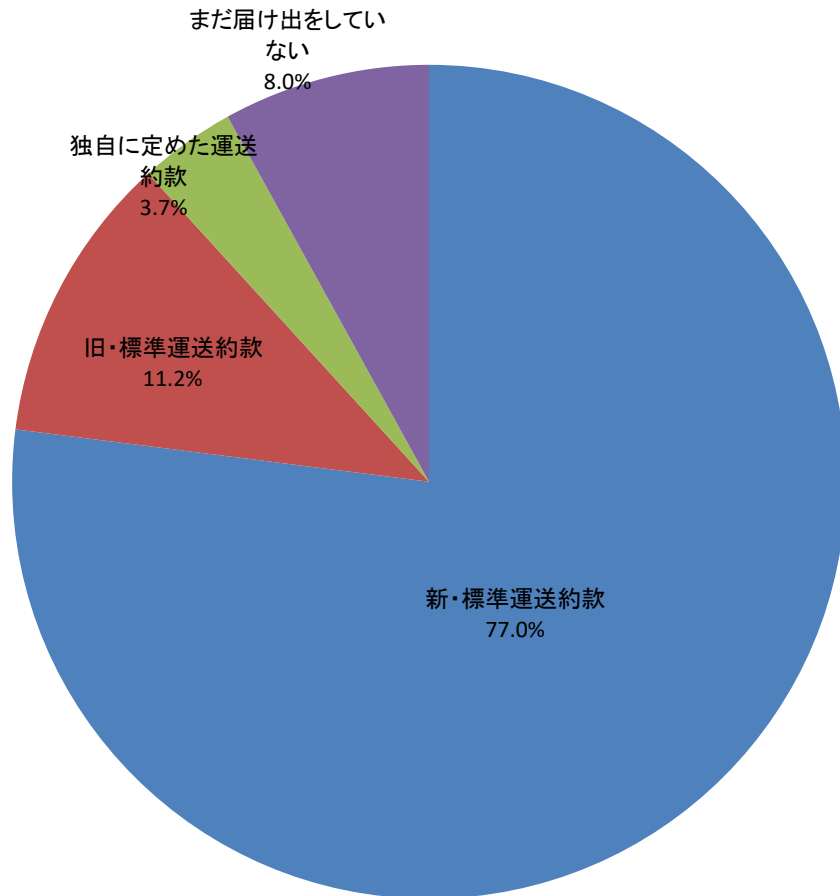


11 標準運送約款の届出状況

○標準運送約款の改正を踏まえ、どのような届出をしましたか。

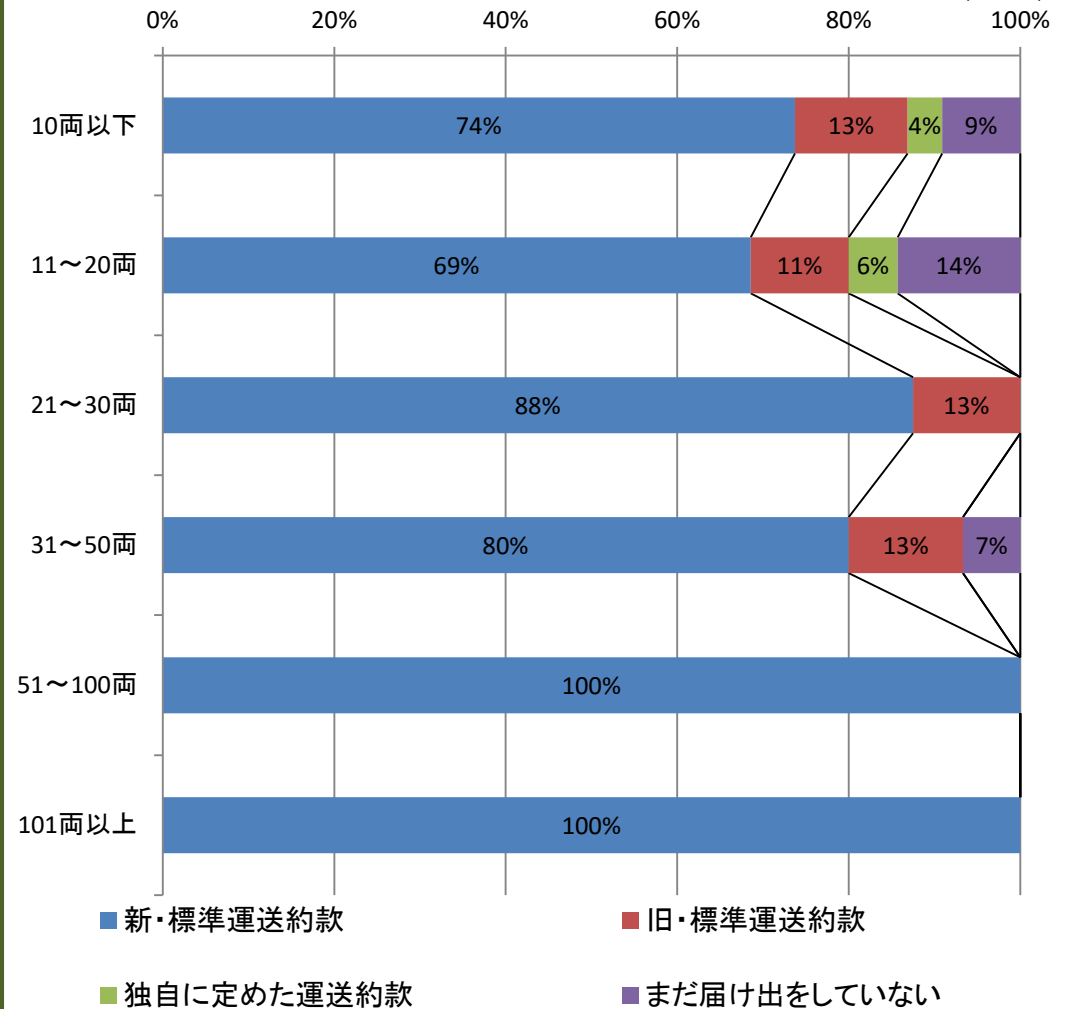
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

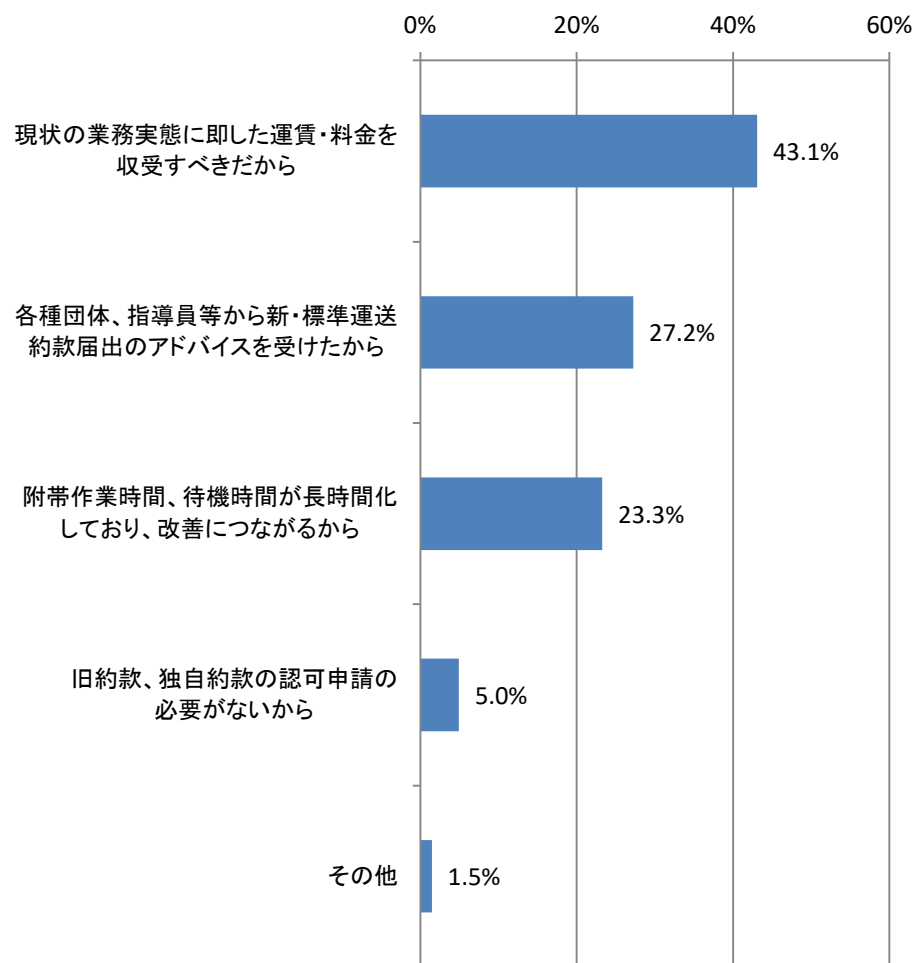


12 新・標準運送約款の使用する届け出をした理由

○上記設問2で、「①新・標準運送約款」と回答した方にお聞きします。どのような理由で、新・標準運送約款の使用する届け出をしましたか。
(該当するもの全て)

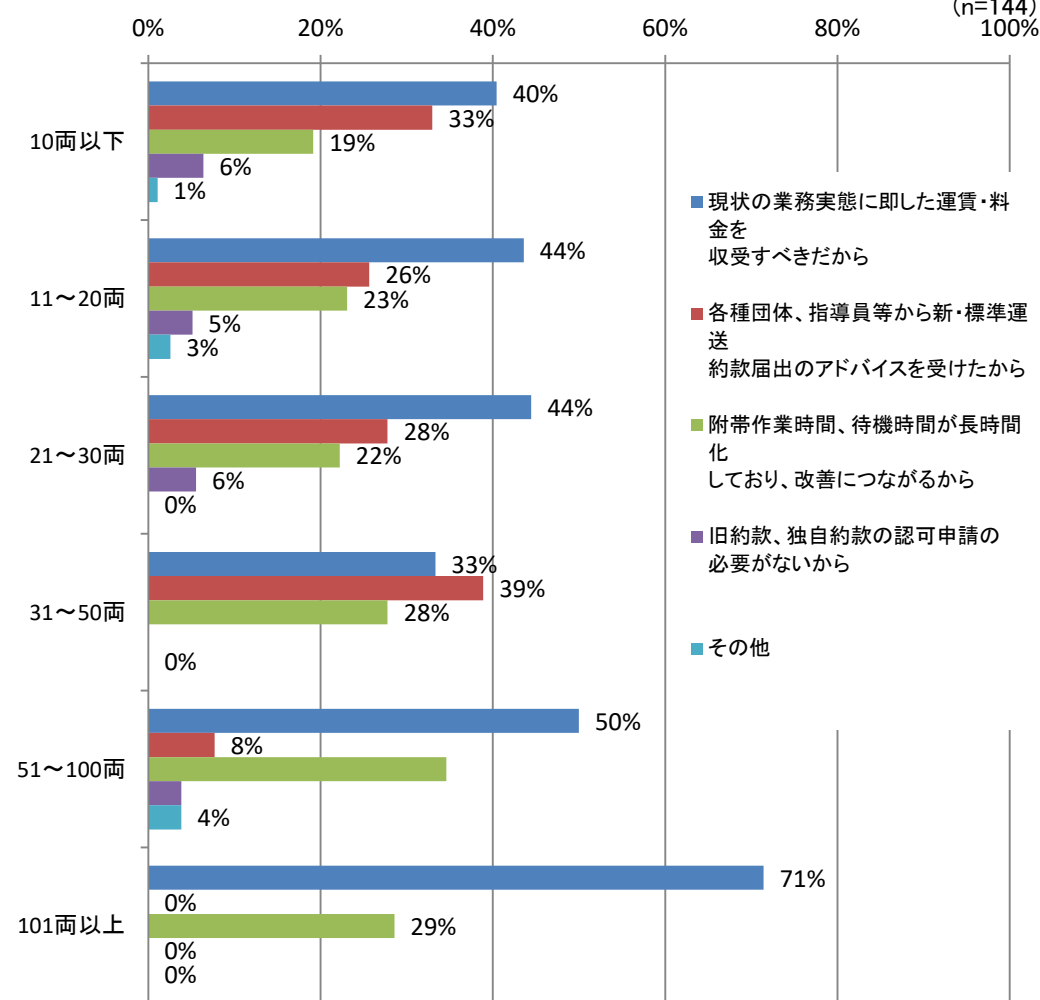
石川県 全体集計

(n=144)



石川県 保有車両規模別集計

(n=144)

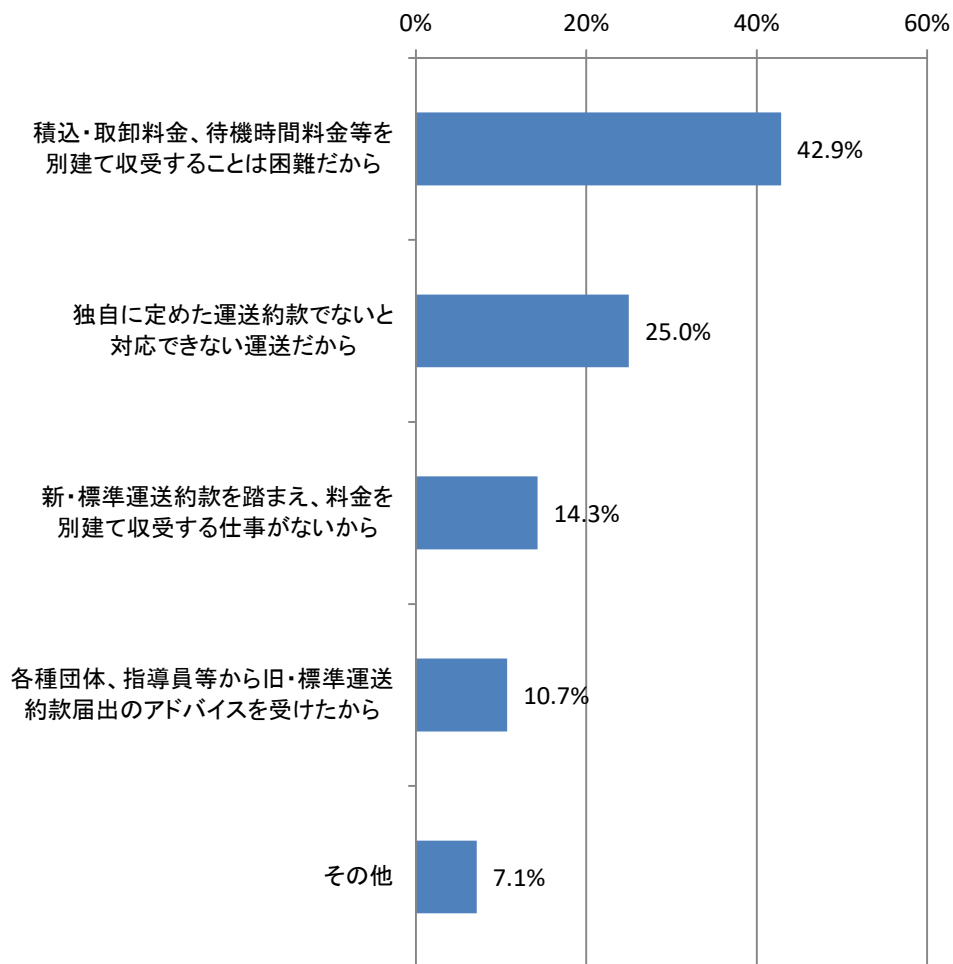


13 新・標準運送約款の使用をしない理由

○上記設問2で、「②旧・標準運送約款」または「③独自に定めた運送約款」と回答した方にお聞きします。「新・標準運送約款の使用をしない理由」について、教えてください。

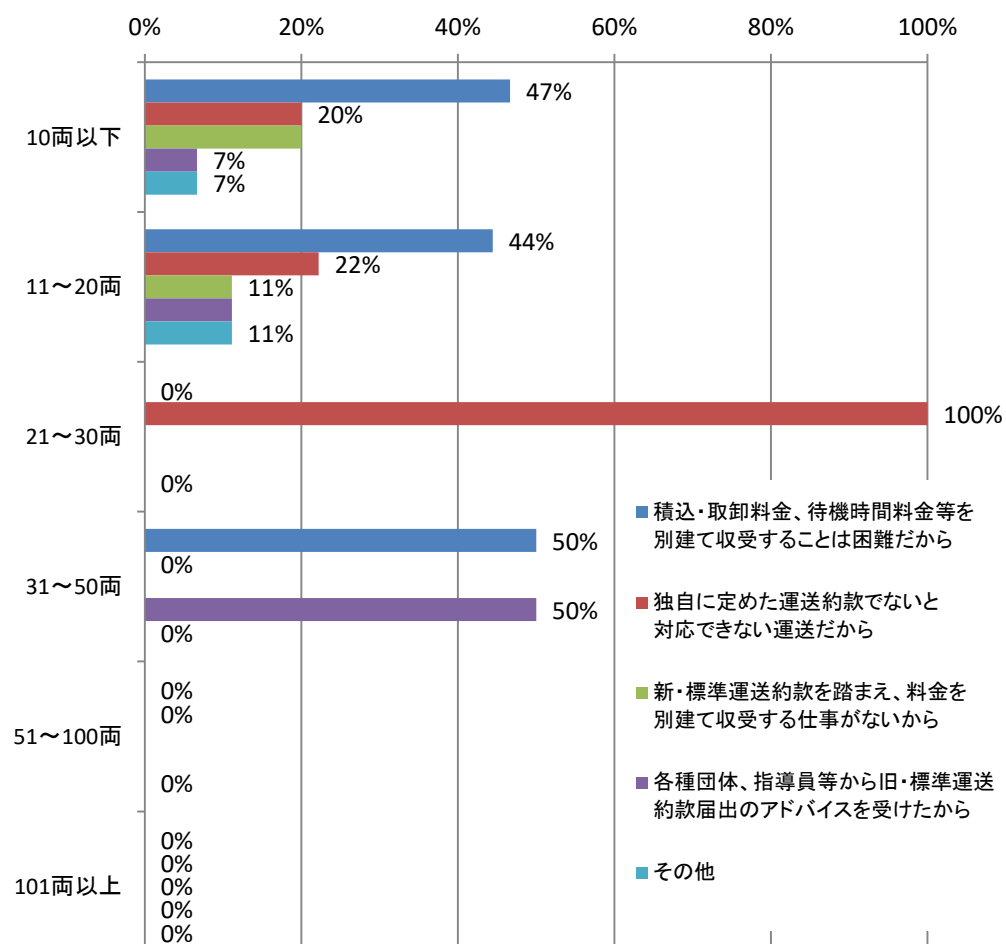
石川県 全体集計

(n=28)



石川県 保有車両規模別集計

(n=28)

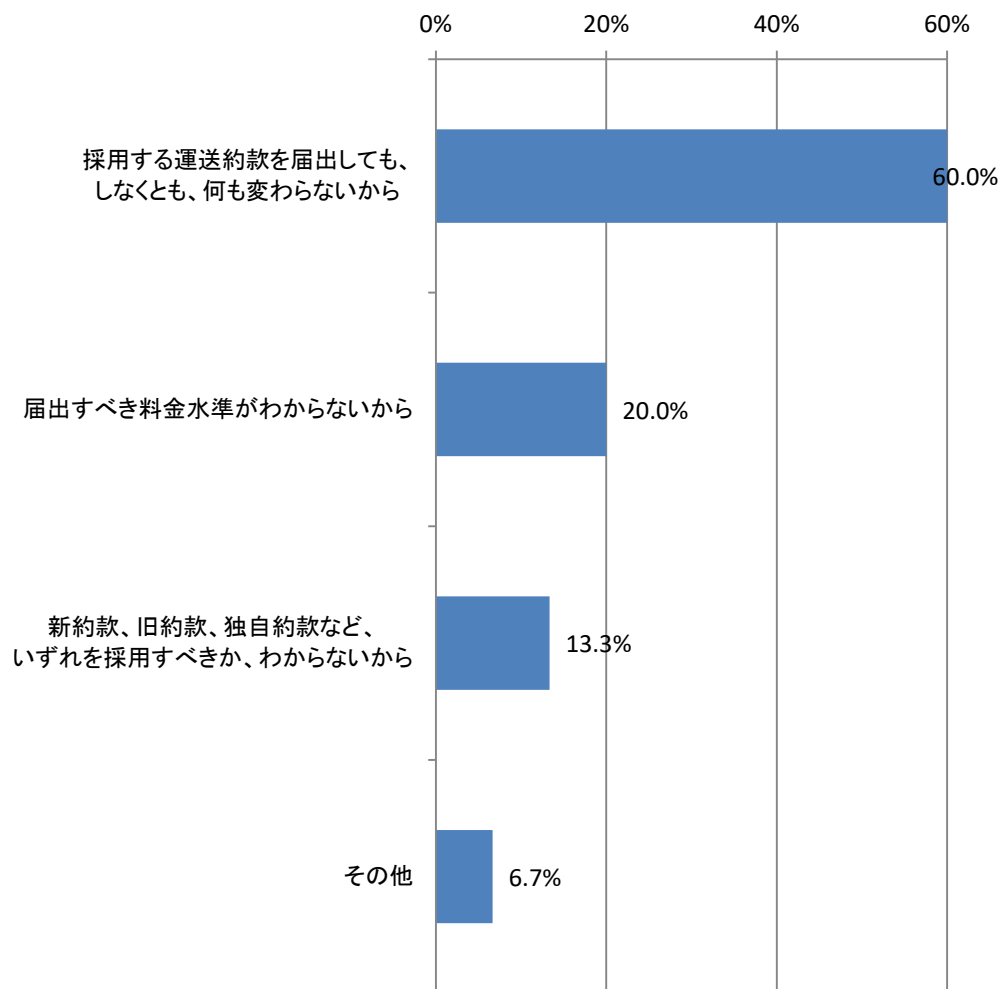


14 届出をしない理由

○上記設問2で、「④まだ届け出をしていない」と回答した方にお聞きします。
届出しない理由をお教えてください。

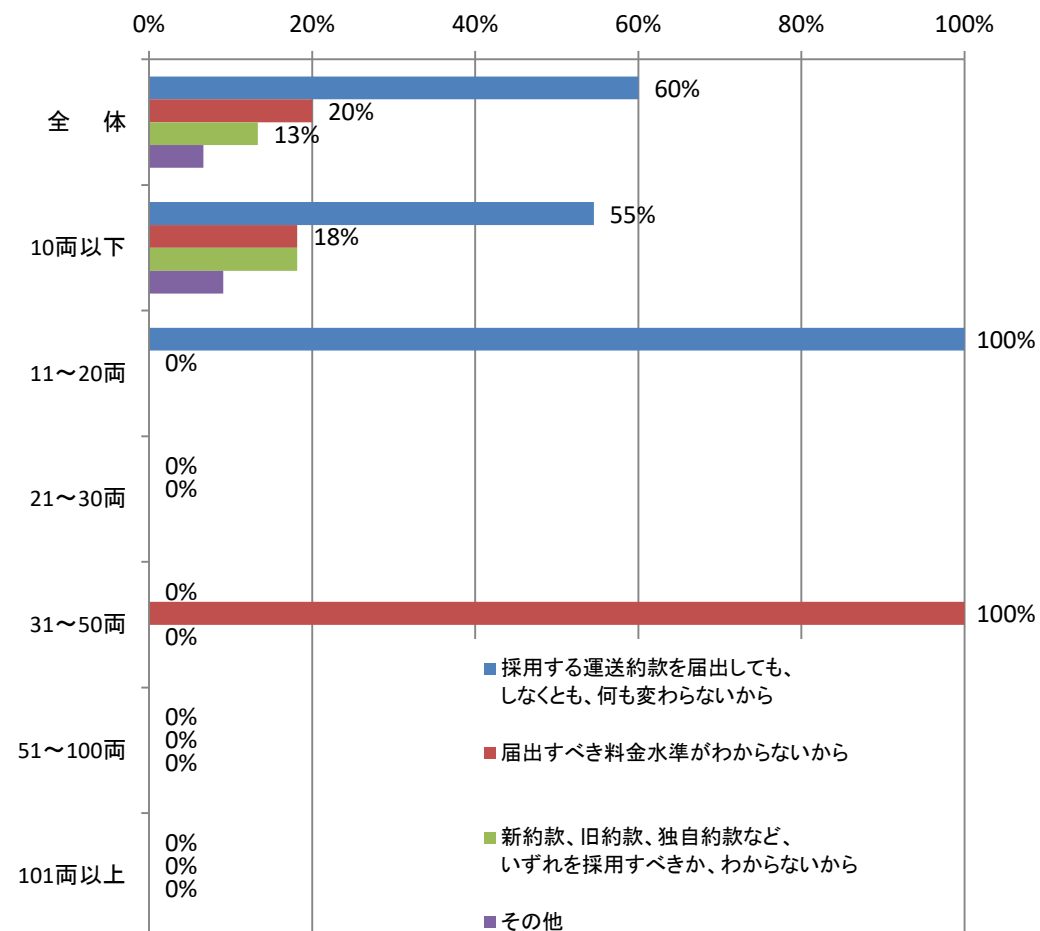
石川県 全体集計

(n=15)



石川県 保有車両規模別集計

(n=15)

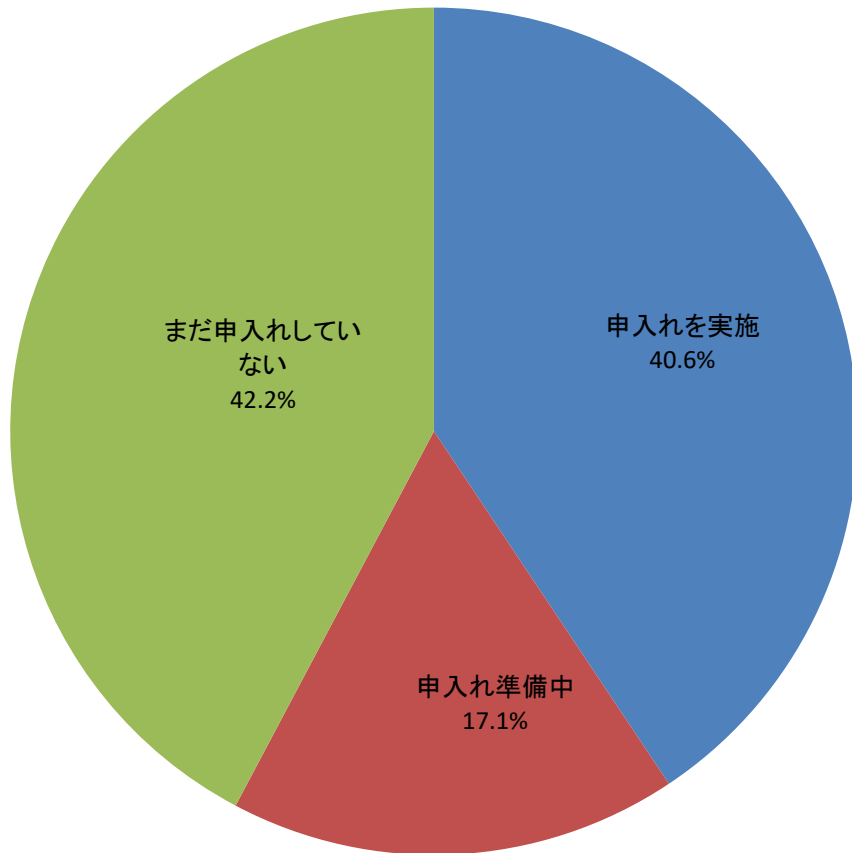


15 取引先に対する申入れ、交渉の実施状況

○平成29年11月から現在まで、運賃・料金の別建て収受等に向けて、取引先に対して申入れ、交渉を実施しましたか。

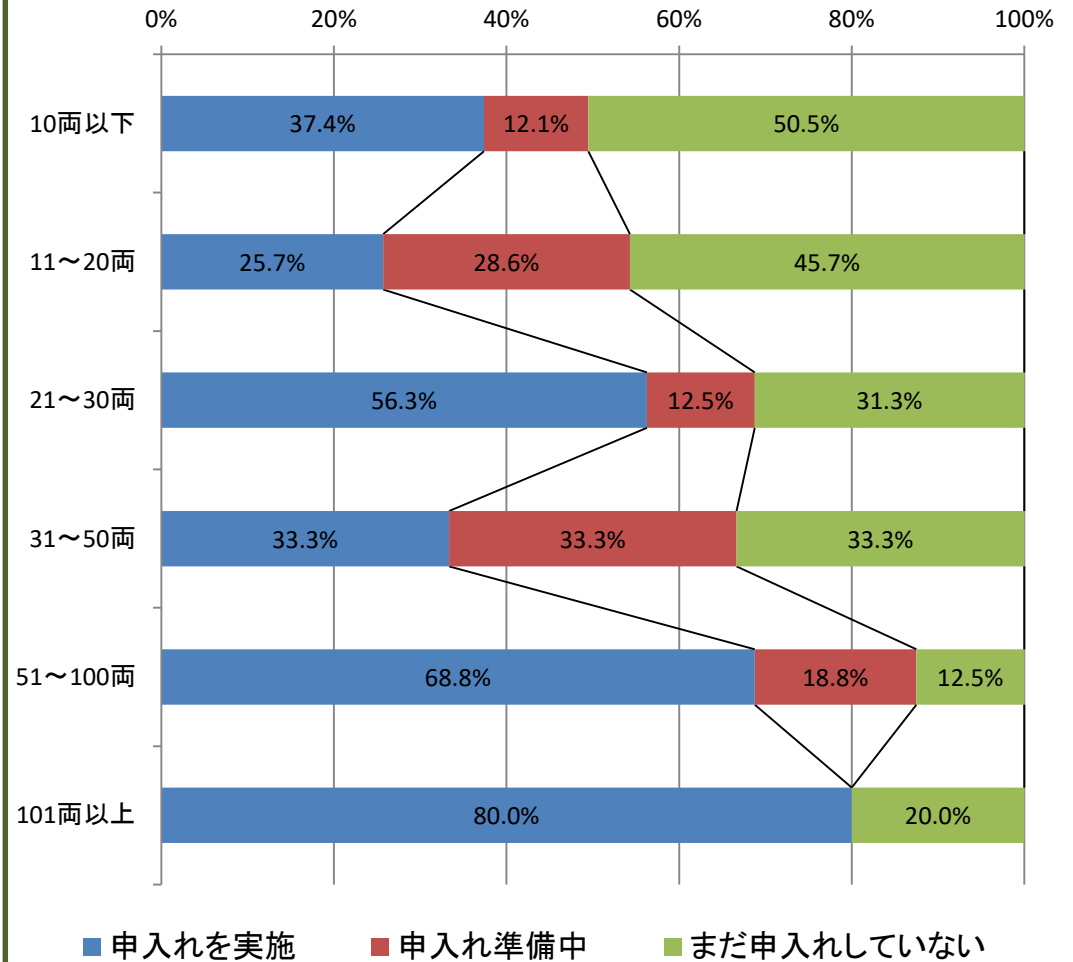
石川県 全体集計

(n=144)



石川県 保有車両規模別集計

(n=144)



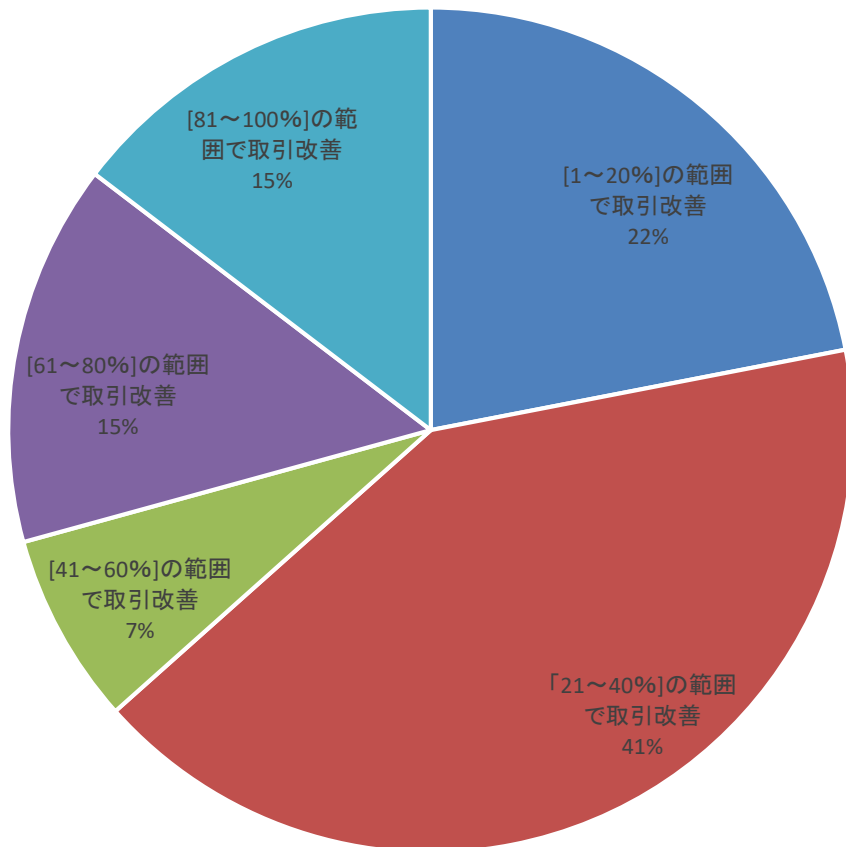
16 申入れ、交渉した結果、見直しができた割合

○上記で「①運賃・料金の申入れを実施」と回答した方にお聞きます。

取引先に対して、申入れ、交渉した結果、見直しをしてくれた割合はどのくらいですか。(取引全体に対する改善比率)

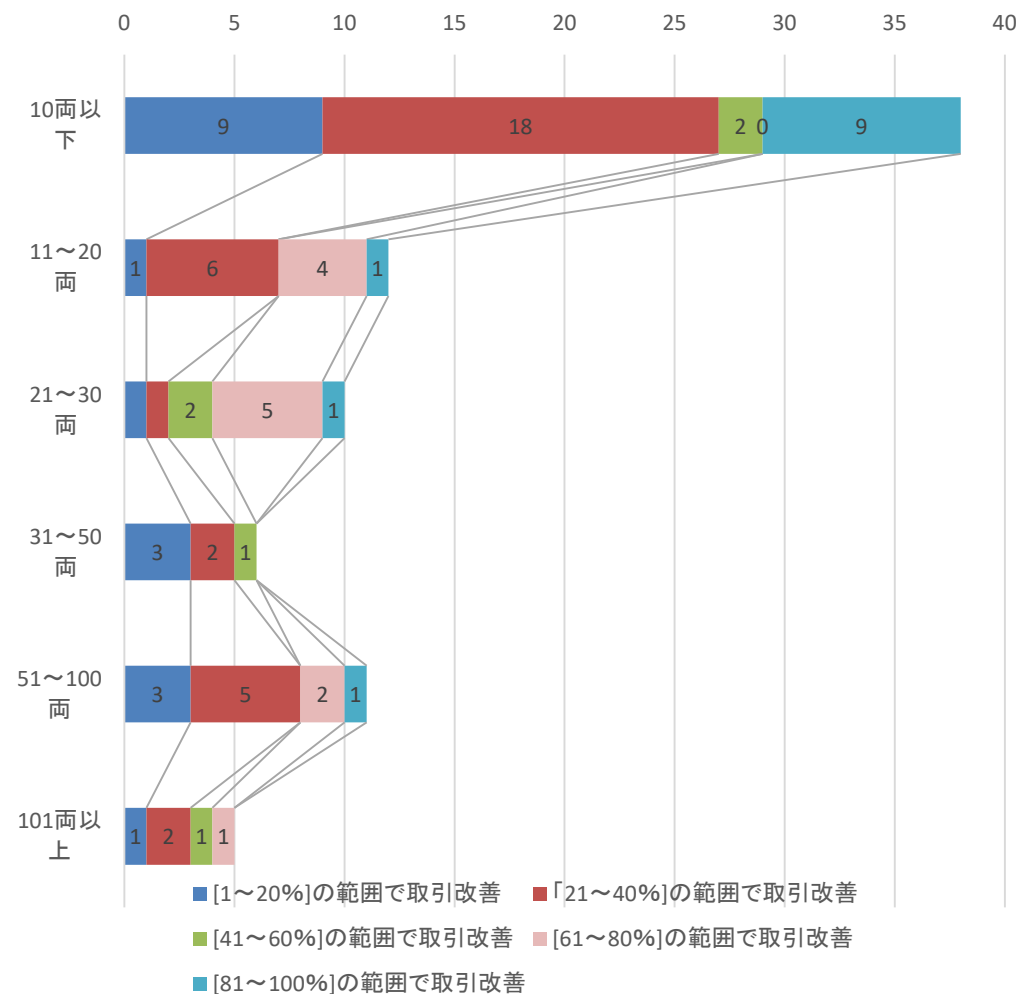
石川県 全体集計

(n=70)



石川県 保有車両規模別集計

(n=70)

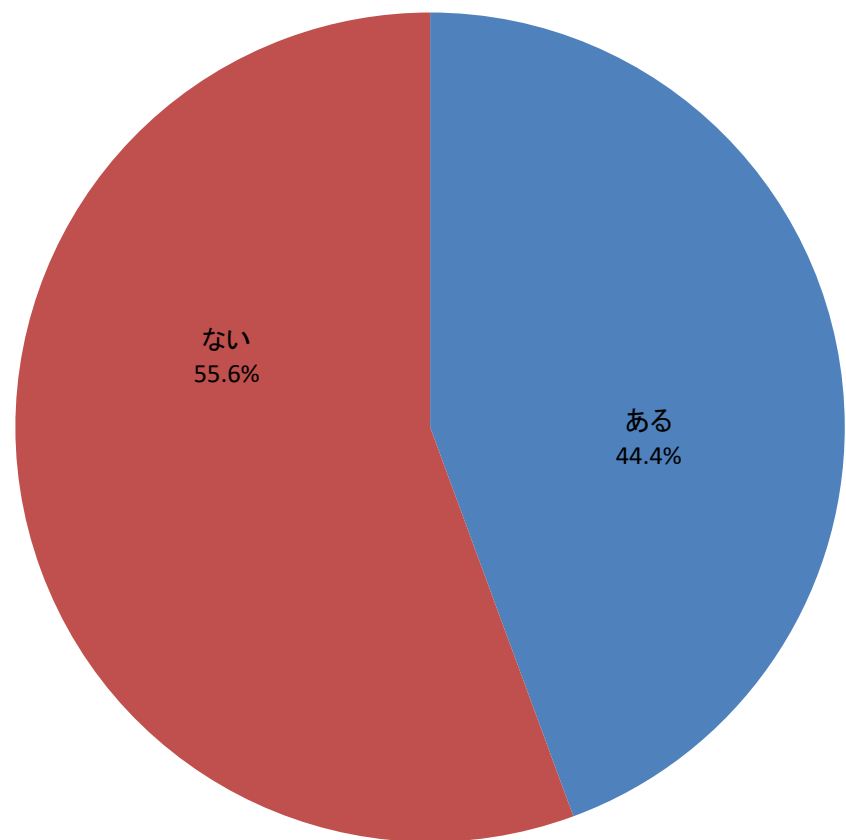


17 運賃・料金等の見直しの有無

○標準運送約款の改正後(平成29年11月)、運賃とは別に待機時間料、積込・取卸料、附带作業料、燃料サーチャージ、高速道路利用料金などを新たに収受できた事例はありますか。

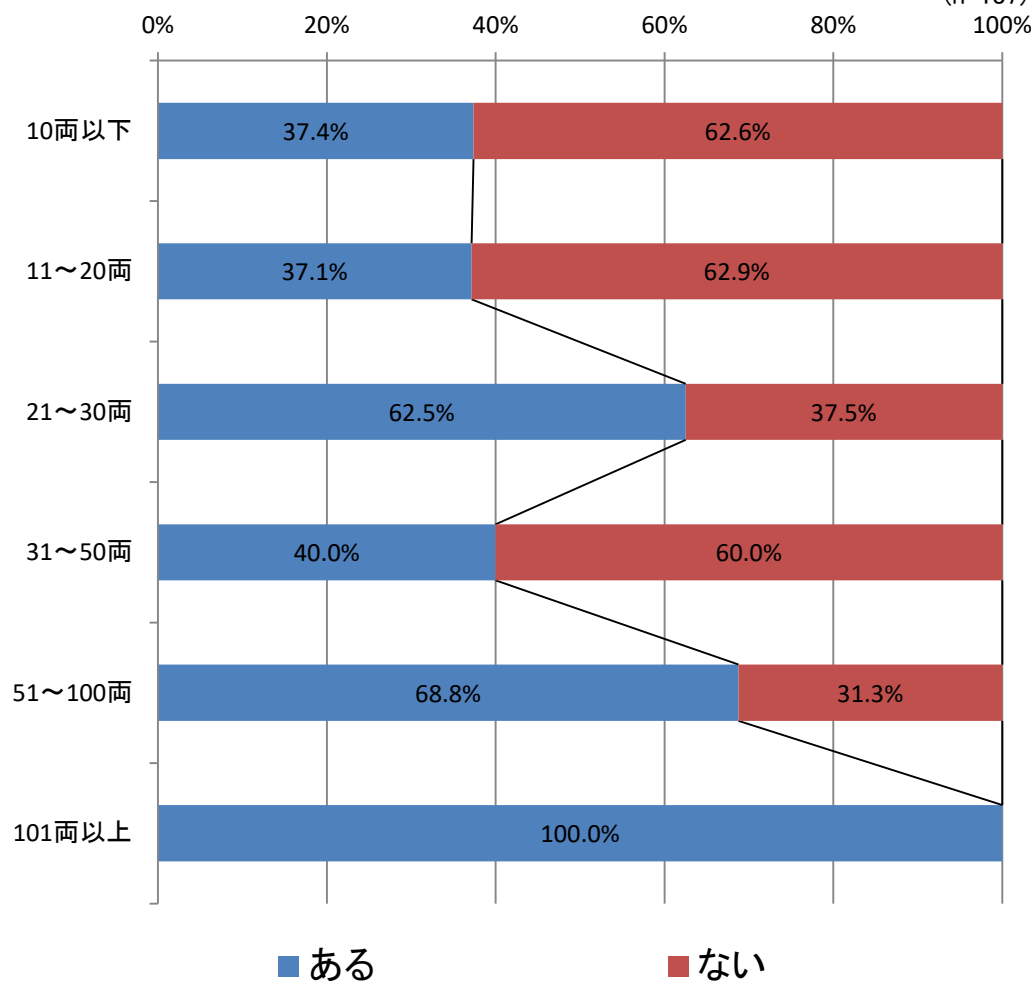
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

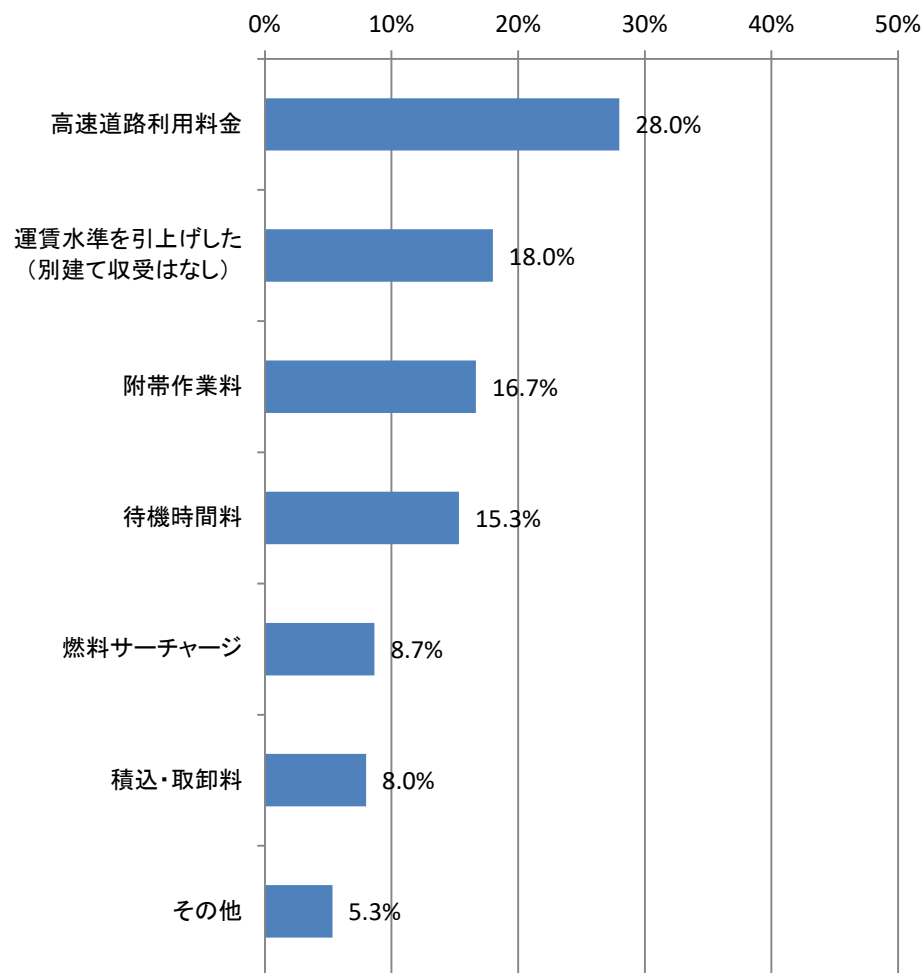


18 運賃・料金等の具体的な見直し内容

○上記設問5で「①ある」と回答した方にお聞きします。標準運送約款の改正後(平成29年11月)、運賃とは別に新たに収受できたものは次のうちどれですか。

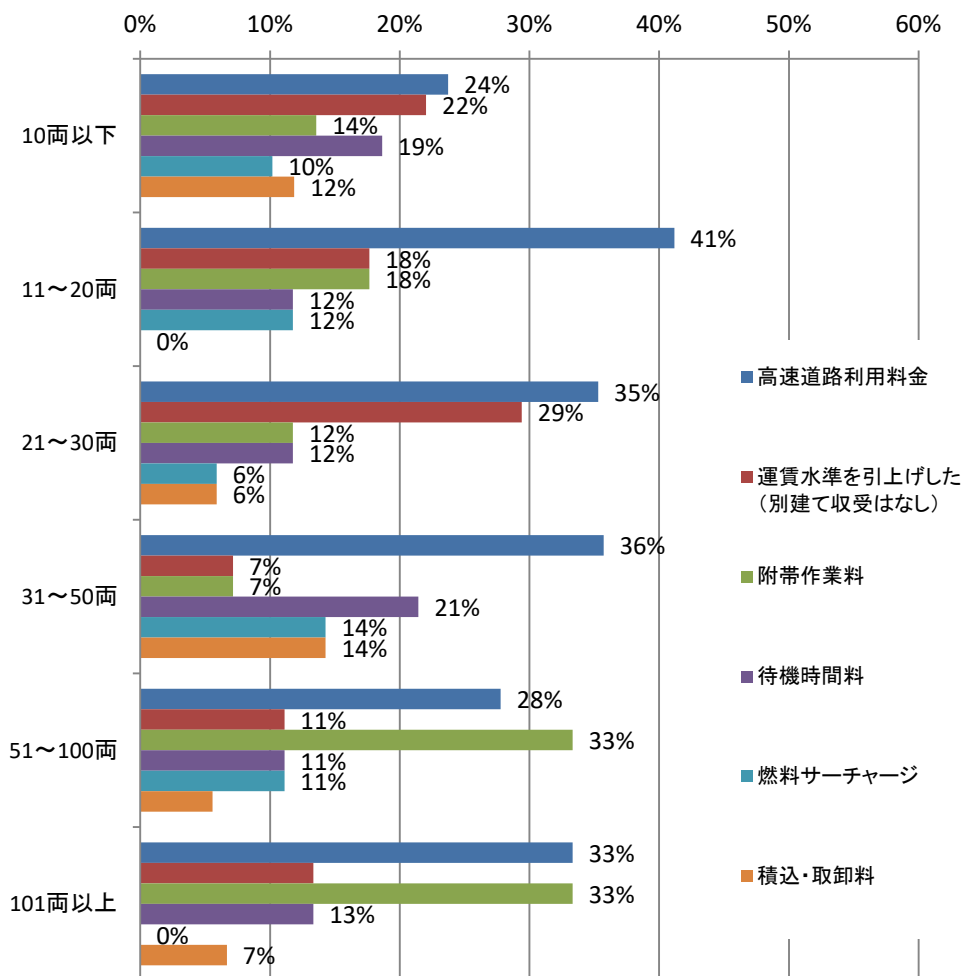
石川県 全体集計

(n=83)



石川県 保有車両規模別集計

(n=83)

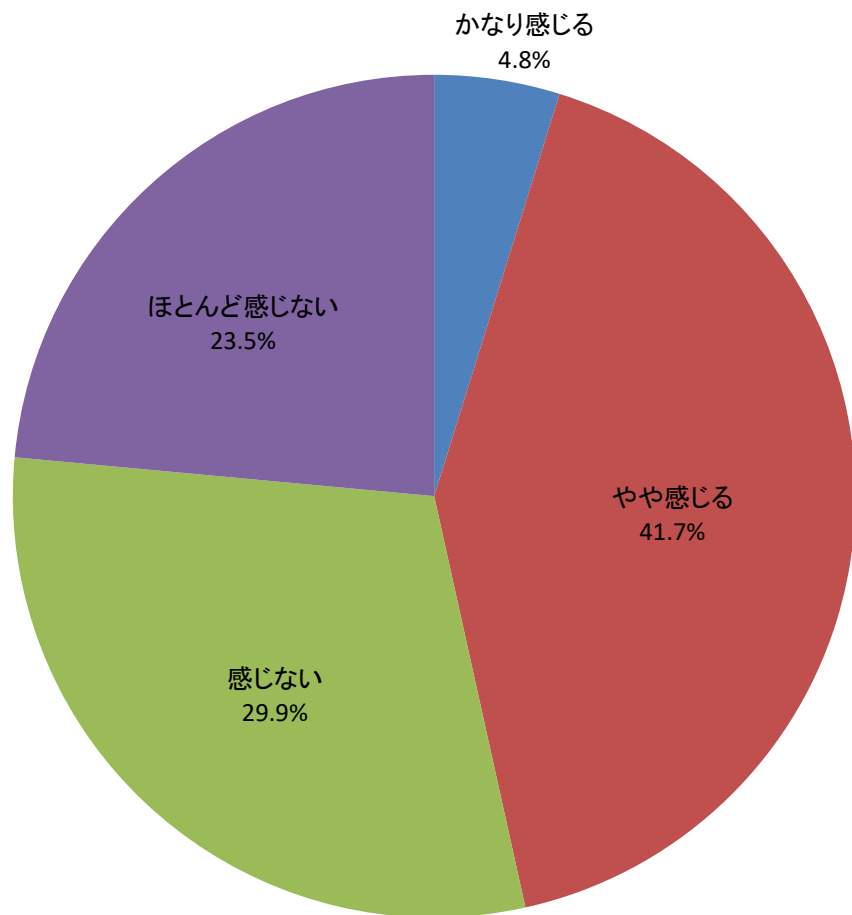


19 荷主側の意識変化

○標準運送約款が改正(平成29年11月)され、各種作業、待機時間等の改善の必要性について、「荷主側の意識」が変化してきたと感じますか。

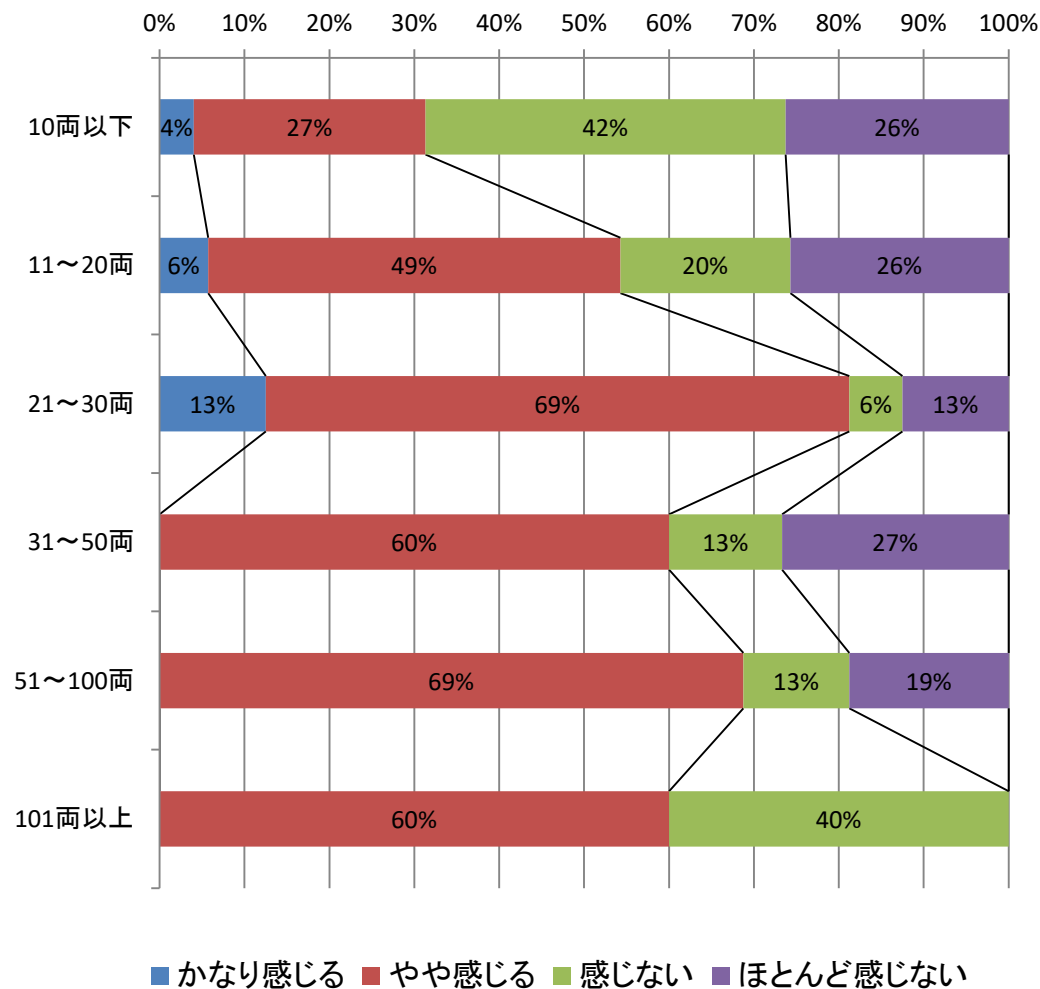
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

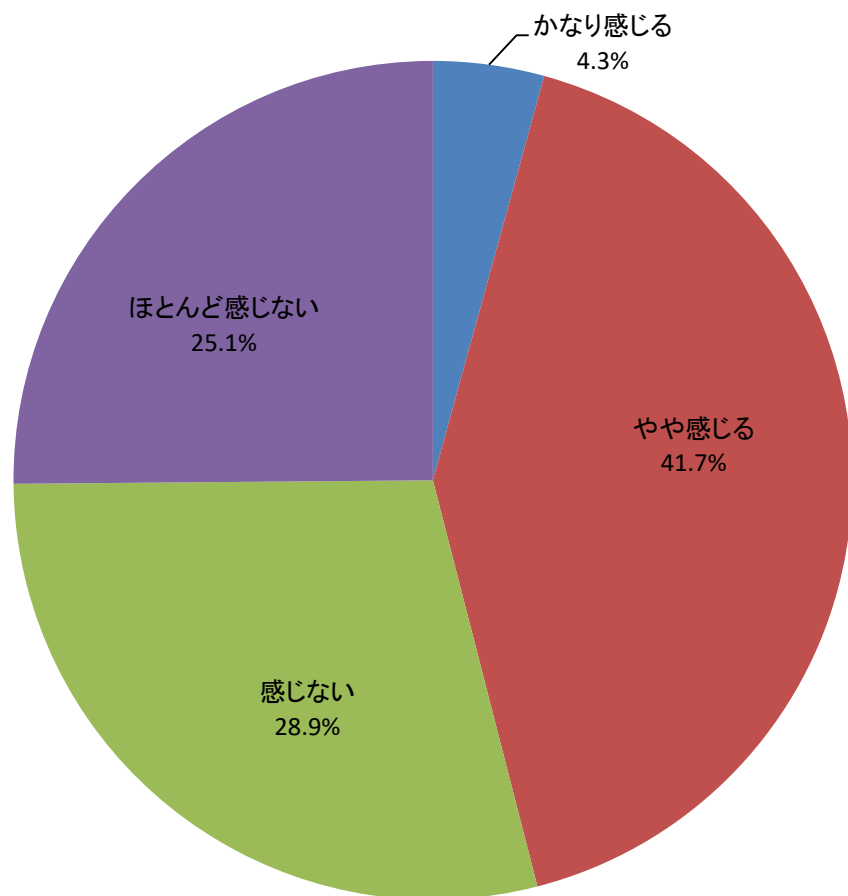


20 元請事業者側の意識変化

○標準運送約款が改正(平成29年11月)され、各種作業、待機時間等の改善の必要性について「元請事業者側の意識」が変化してきたと感じますか。

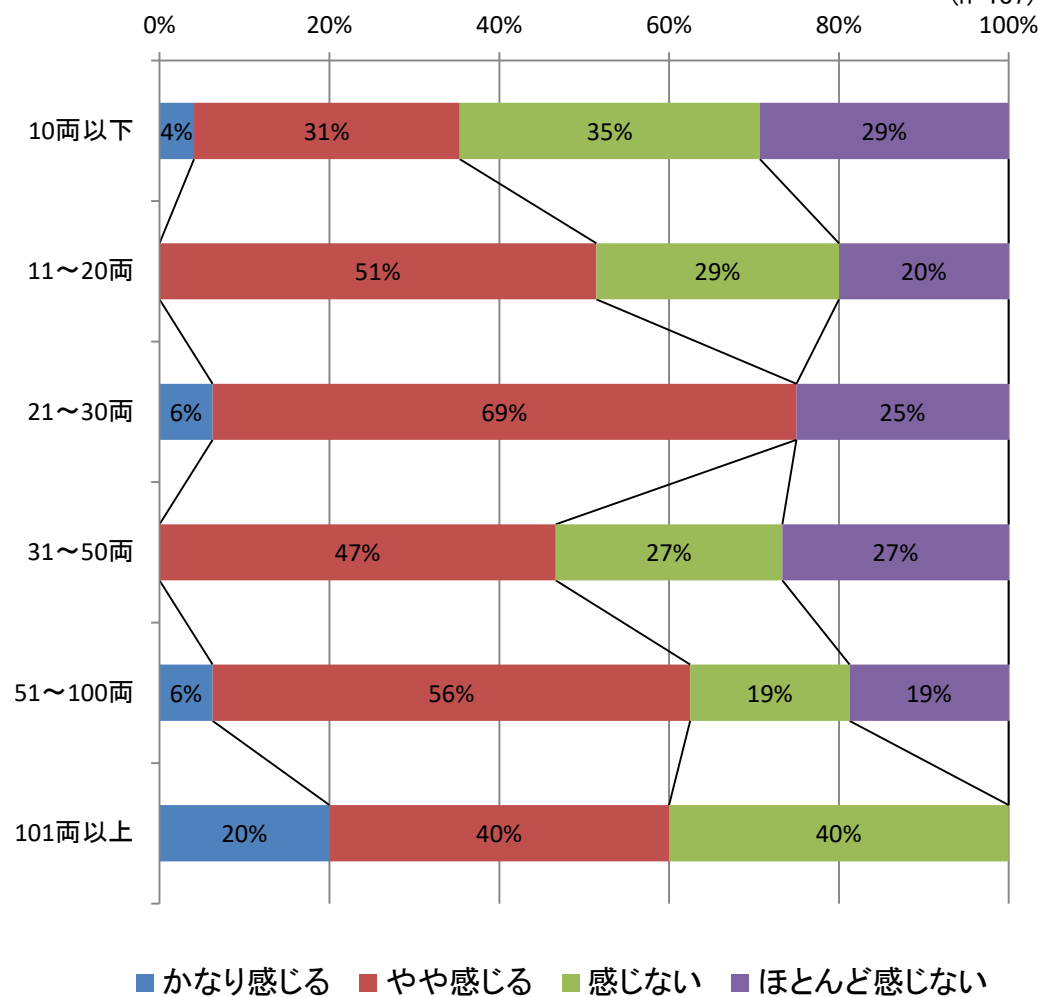
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

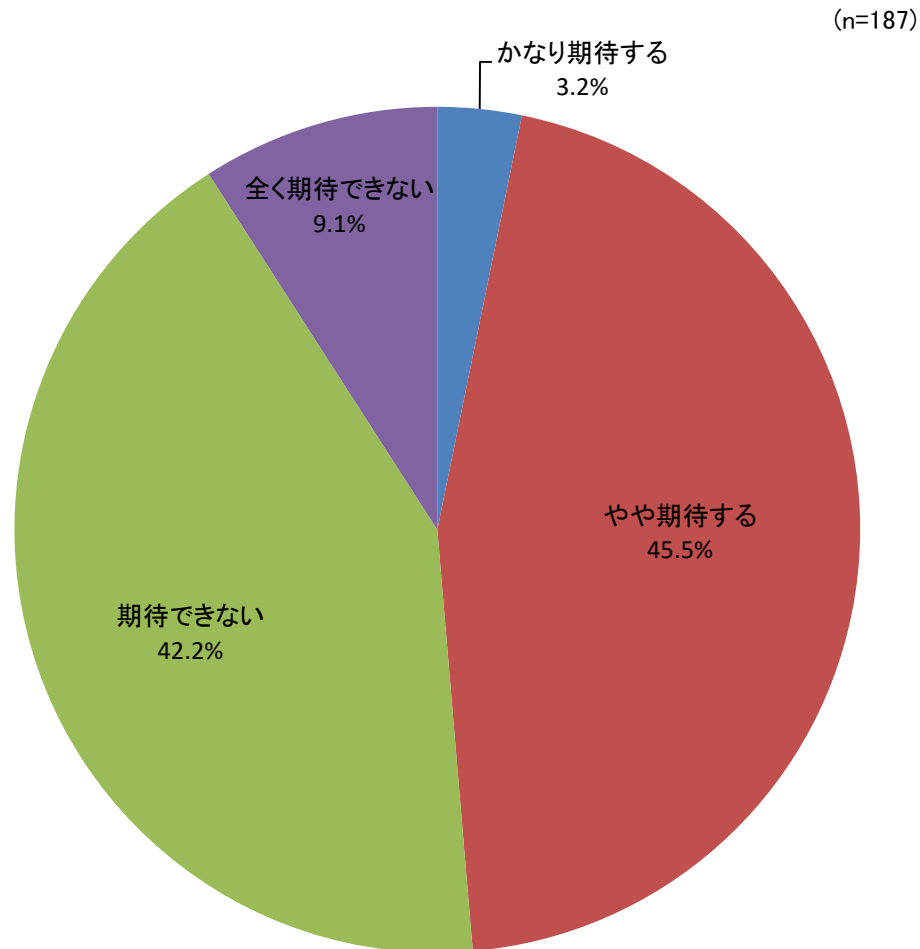
(n=187)



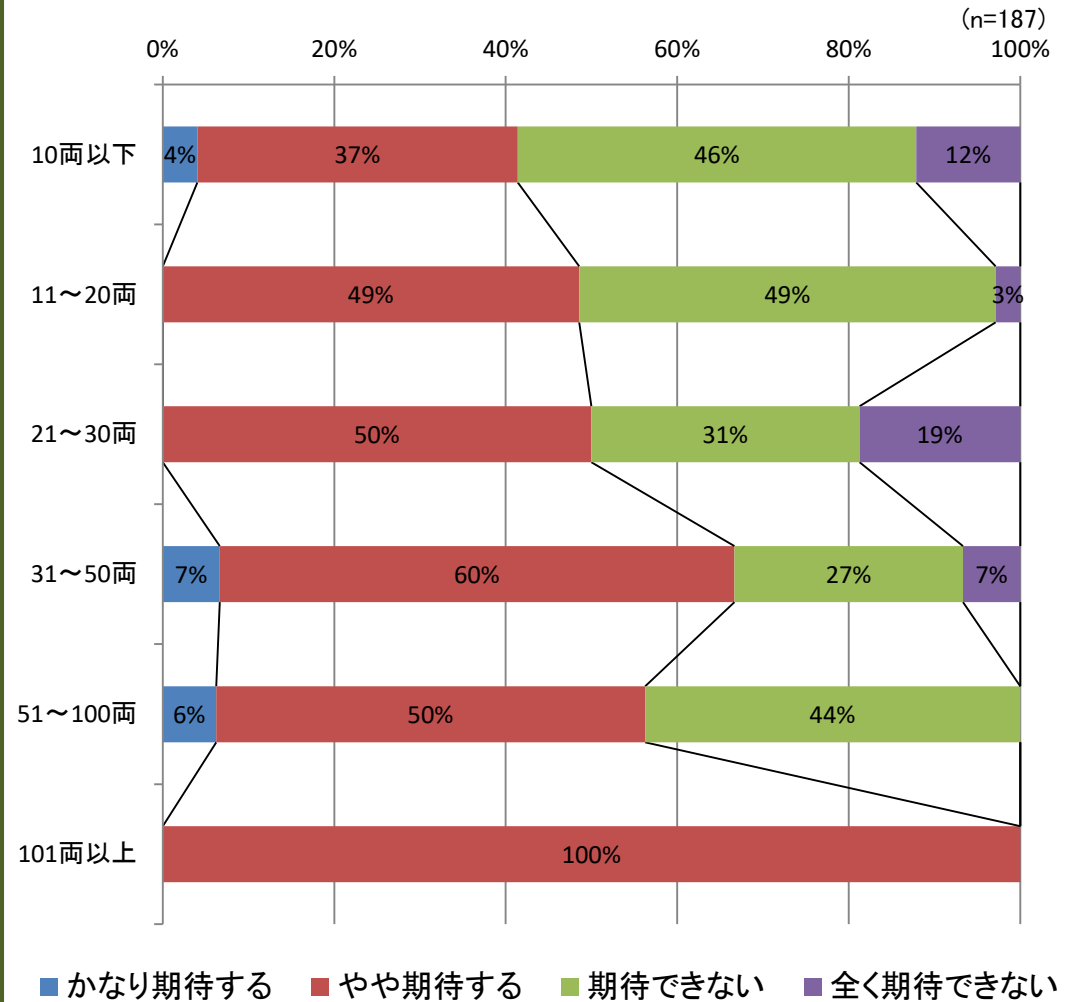
21 標準改正約款の改正による改善等への期待

○標準運送約款が改正(平成29年11月)により、取引条件の改善、運転者の賃金引上げ、長時間時間の抑制などの効果が期待できますか。

石川県 全体集計



石川県 保有車両規模別集計

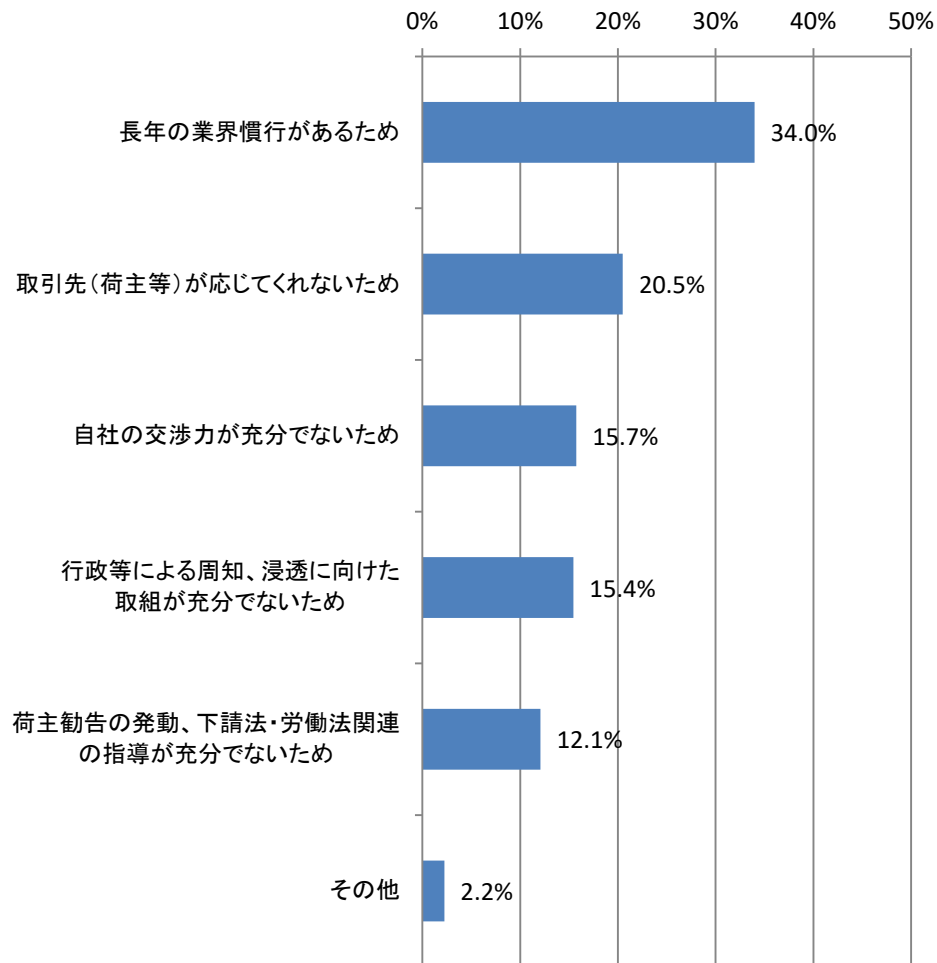


22 運賃・料金の別建て收受等、見直しができない原因

○: 運賃・料金の別建て收受など、見直しができない原因として、どのようなことがありますか。

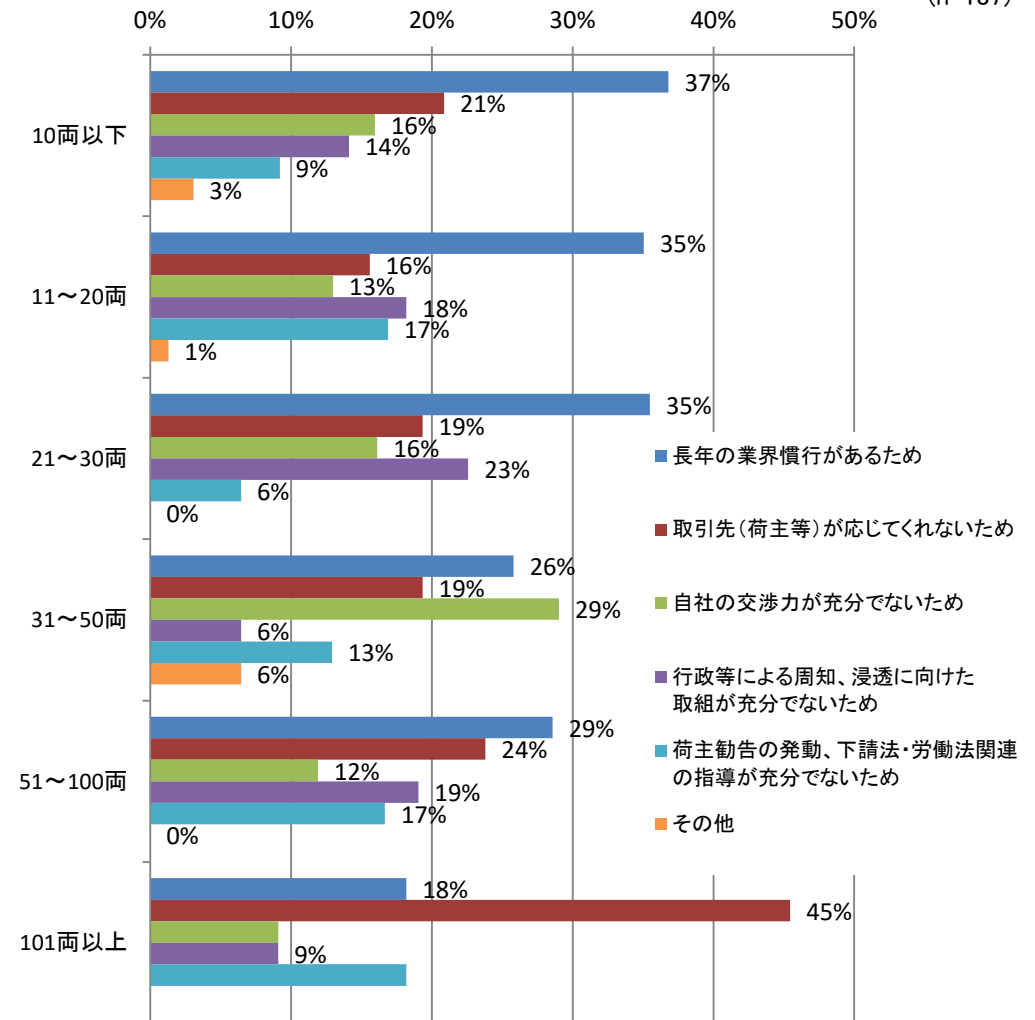
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

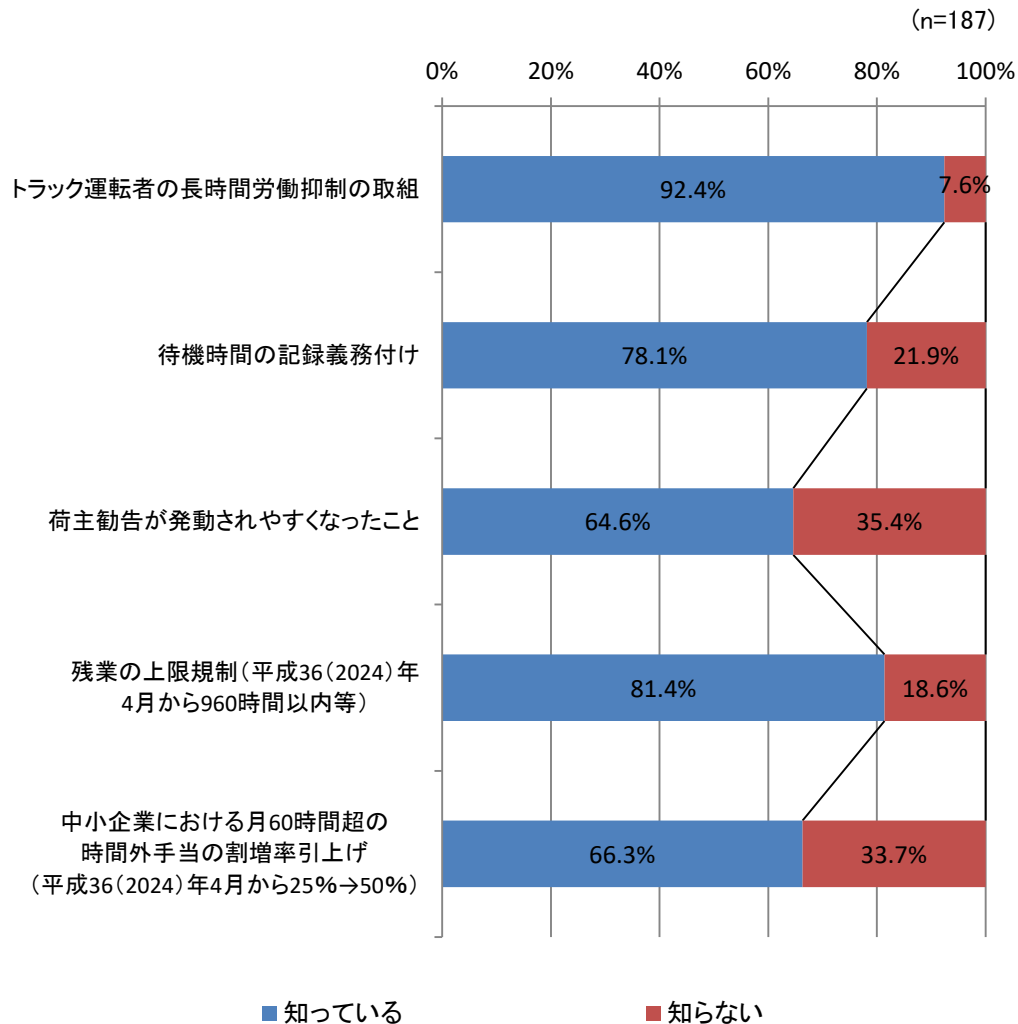
(n=187)



23 国土交通省、厚生労働省における施策に関する認知状況①

○トラック運転者の長時間労働の抑制に向けて、国土交通省、厚生労働省では以下の取組を実施していますが、ご存知ですか。

石川県 全体集計

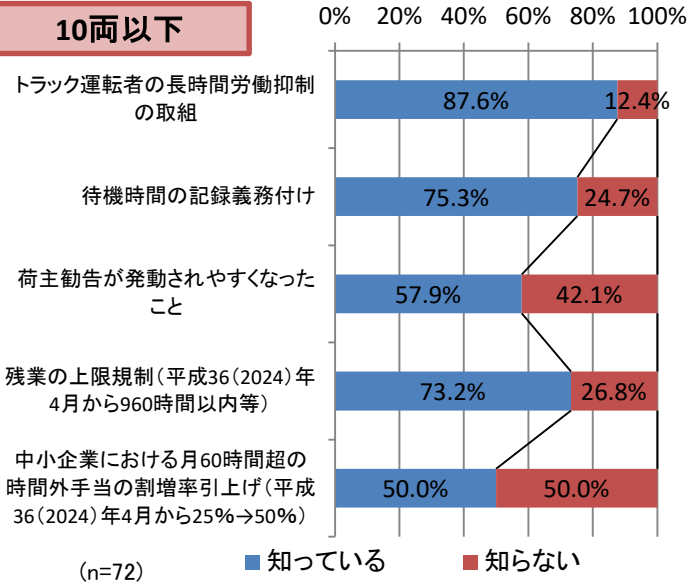


23 国土交通省、厚生労働省における施策に関する認知状況②

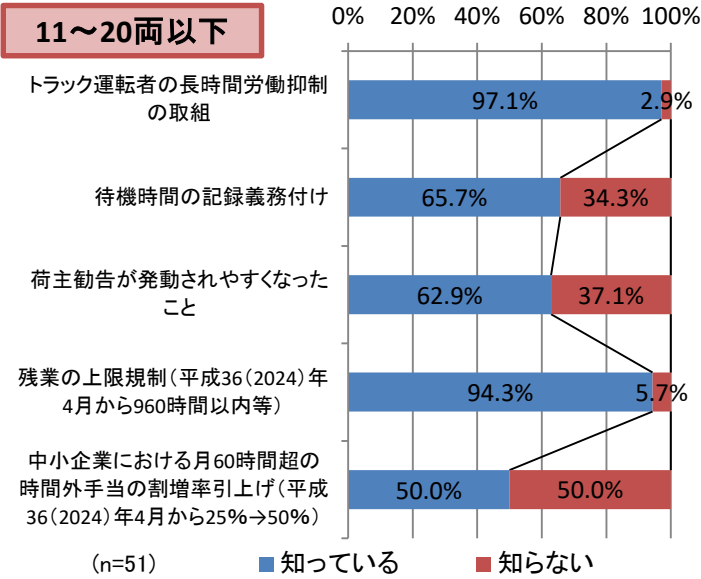
○トラック運転者の長時間労働の抑制に向けて、国土交通省、厚生労働省では以下の取組を実施していますが、ご存知ですか。

石川県 保有車両規模別集計

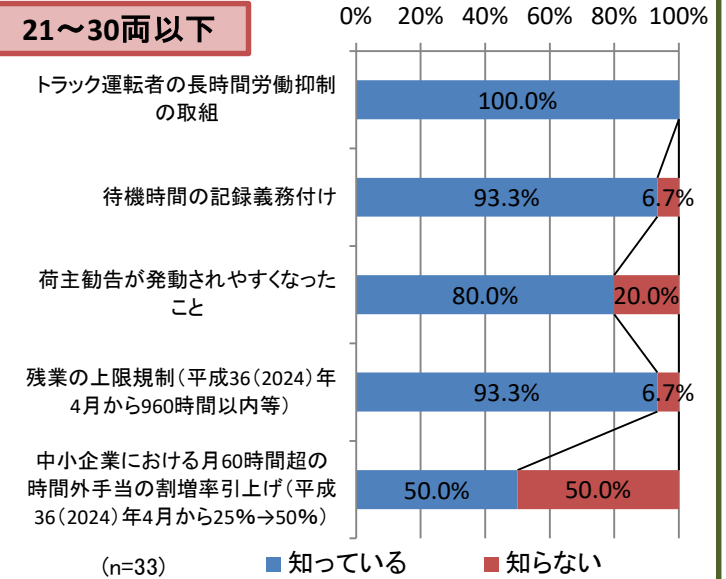
10両以下



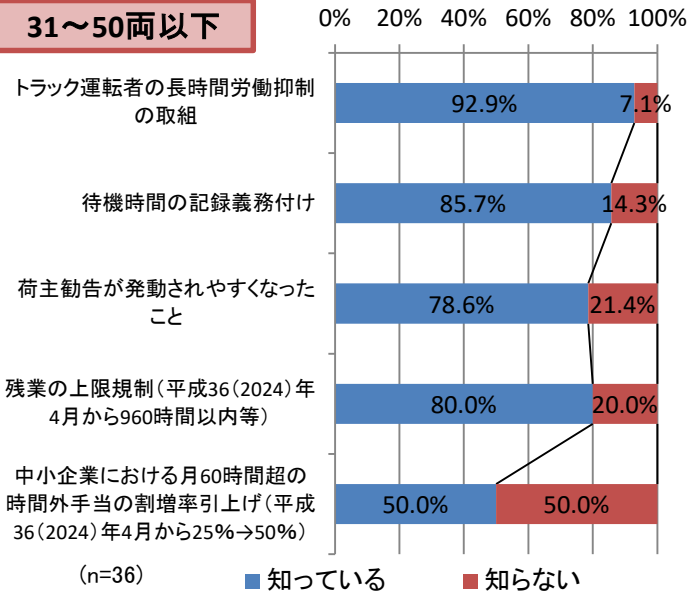
11～20両以下



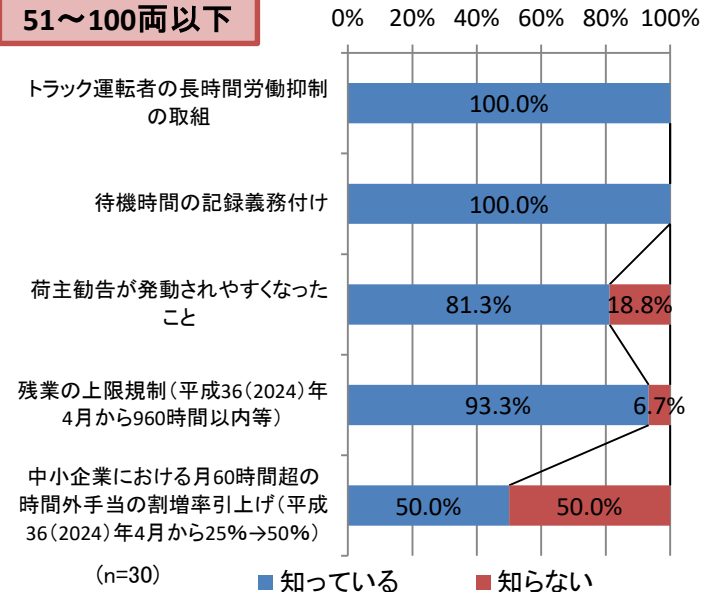
21～30両以下



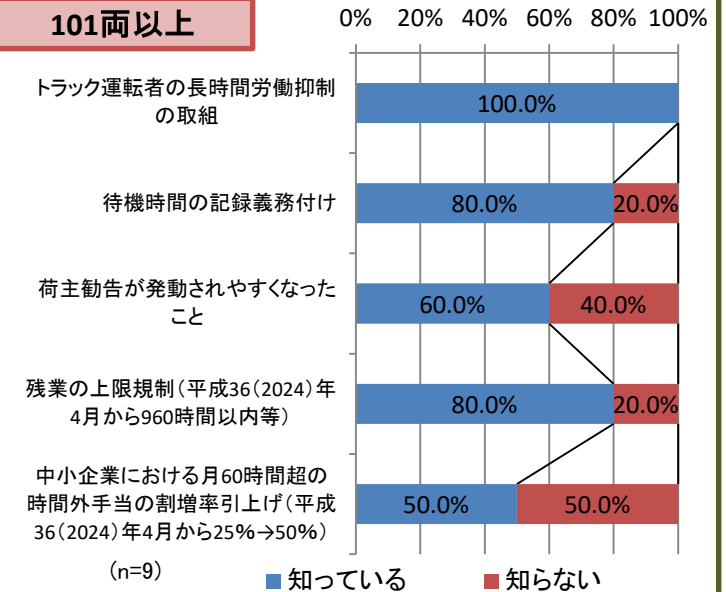
31～50両以下



51～100両以下



101両以上

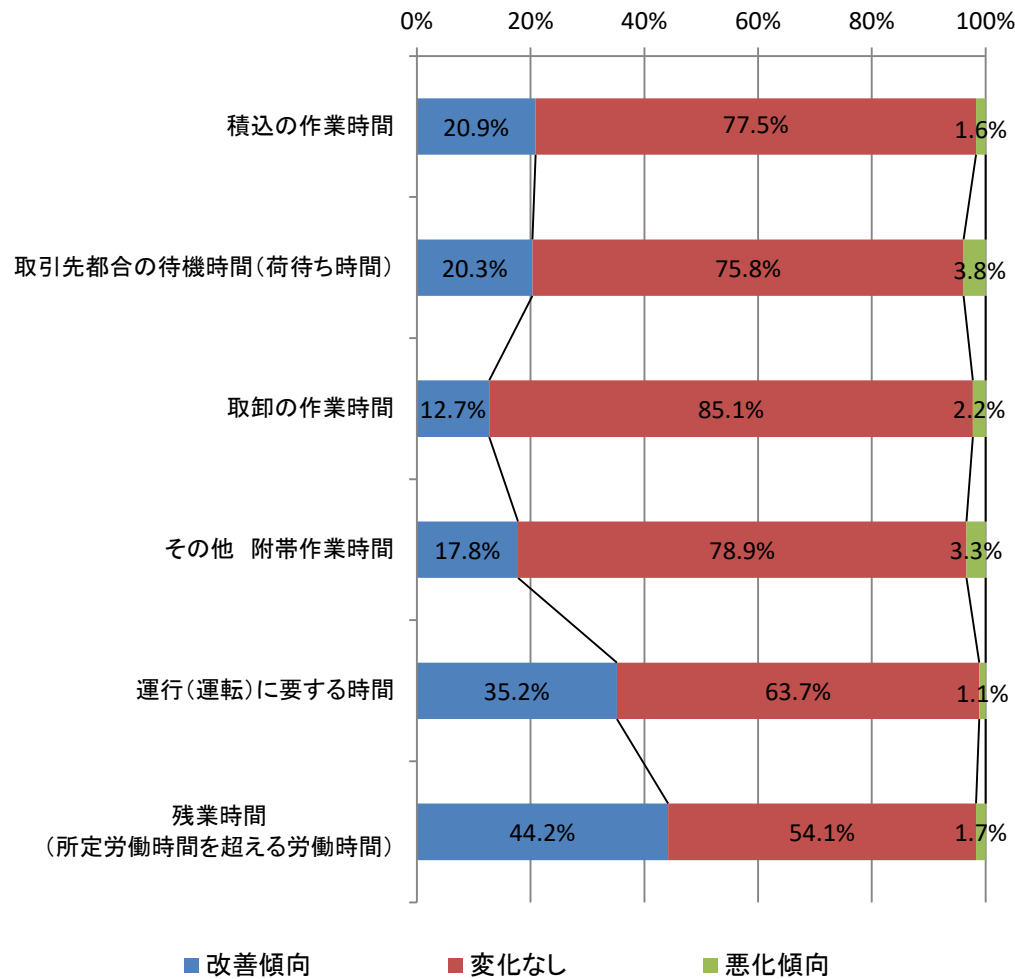


24 2年前と比較した待機時間、作業時間等の改善等の傾向①

○2年前と比較して、「運転者」の積込の作業時間など、以下の時間について、改善、悪化など、どのような傾向ですか。

石川県 全体集計

(n=187)

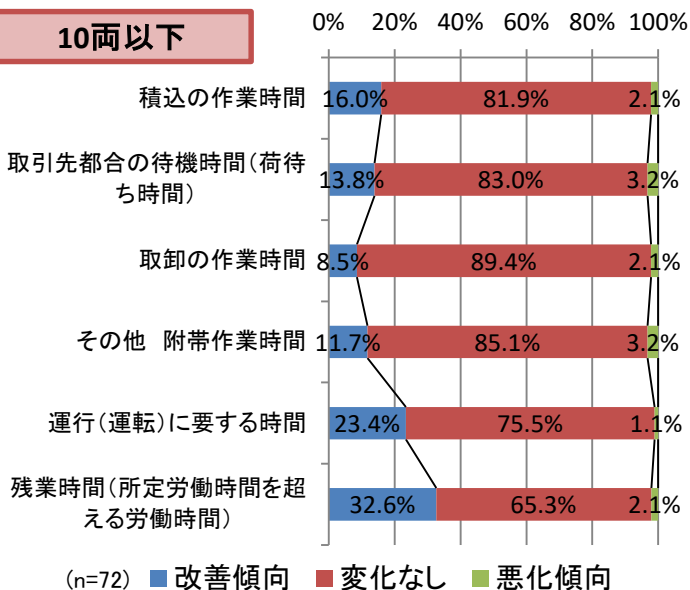


24 2年前と比較した待機時間、作業時間等の改善等の傾向②

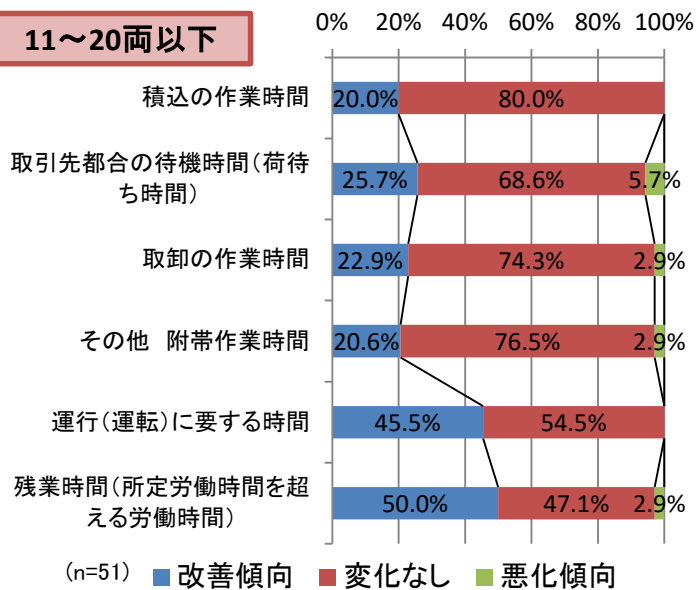
〇2年前と比較して、「運転者」の積込の作業時間など、以下の時間について、改善、悪化など、どのような傾向ですか。

石川県 保有車両規模別集計

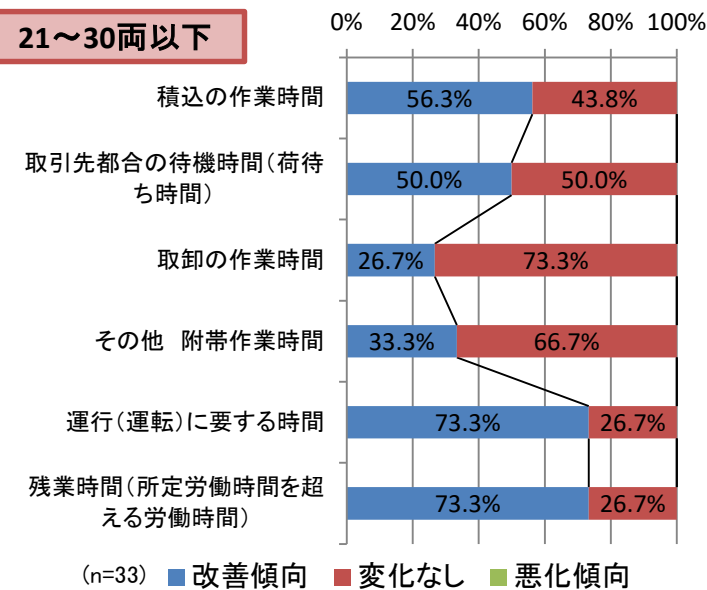
10両以下



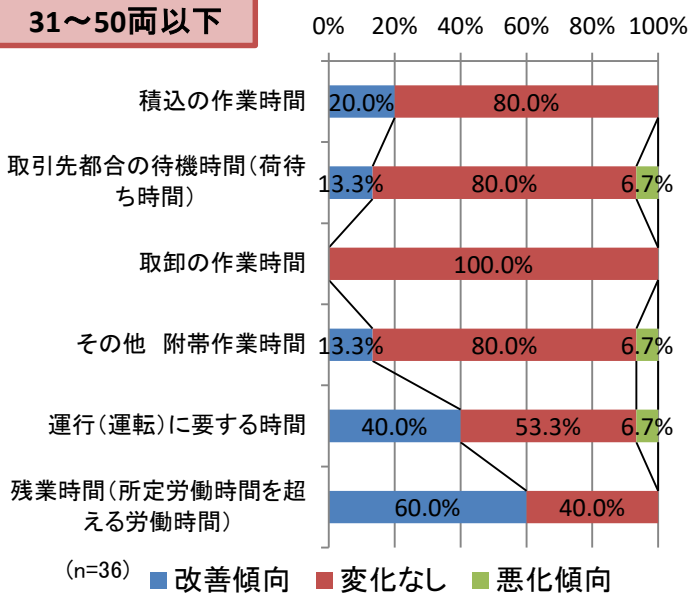
11~20両以下



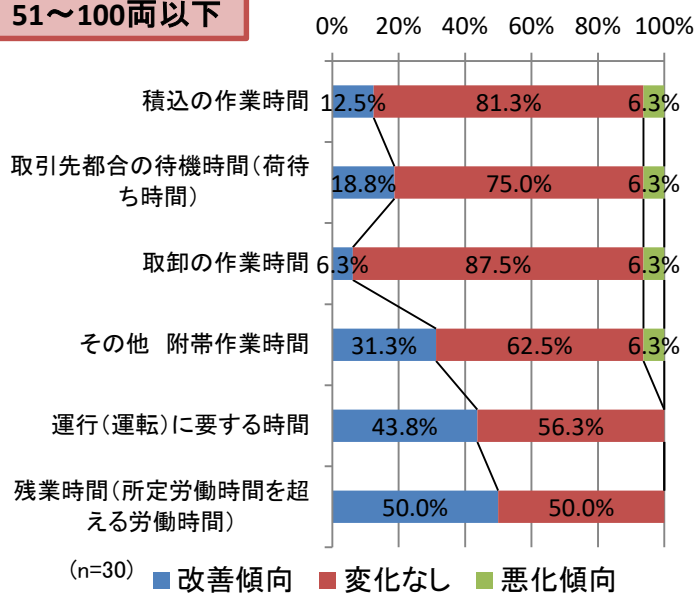
21~30両以下



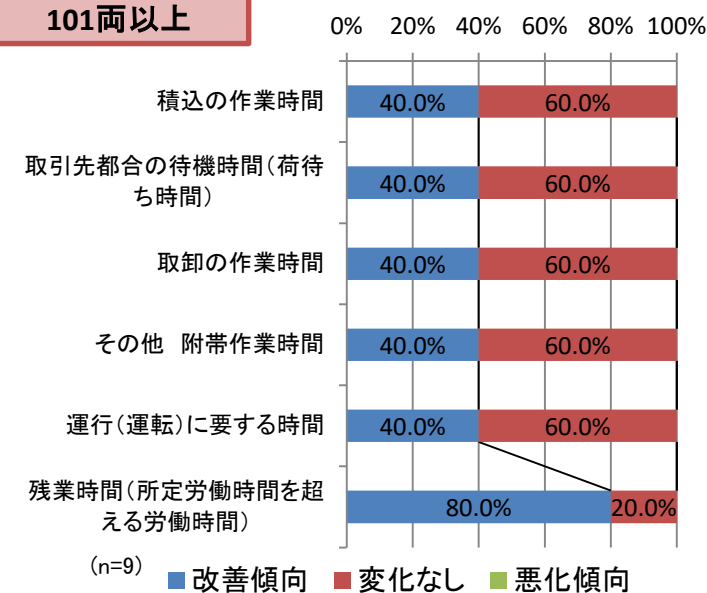
31~50両以下



51~100両以下



101両以上

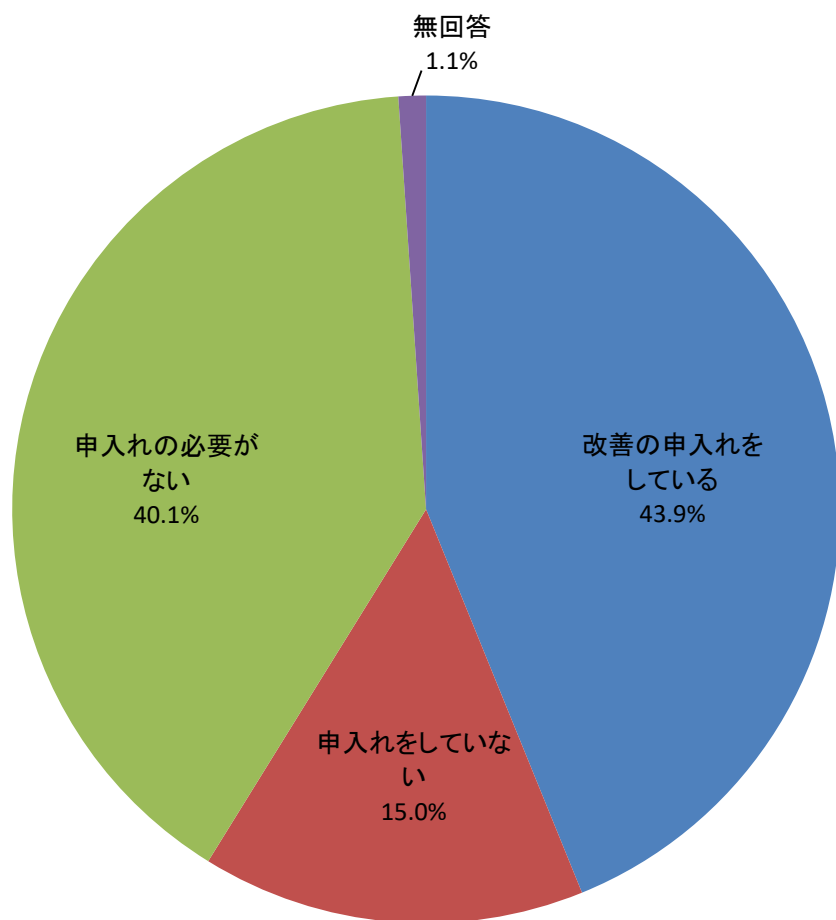


25 荷主、元請運送事業者に対する改善申入れ状況

○運転者が長時間労働により過労運転、作業事故等が懸念される場合に、荷主、元請運送事業者に対して改善の申入れをしましたか。

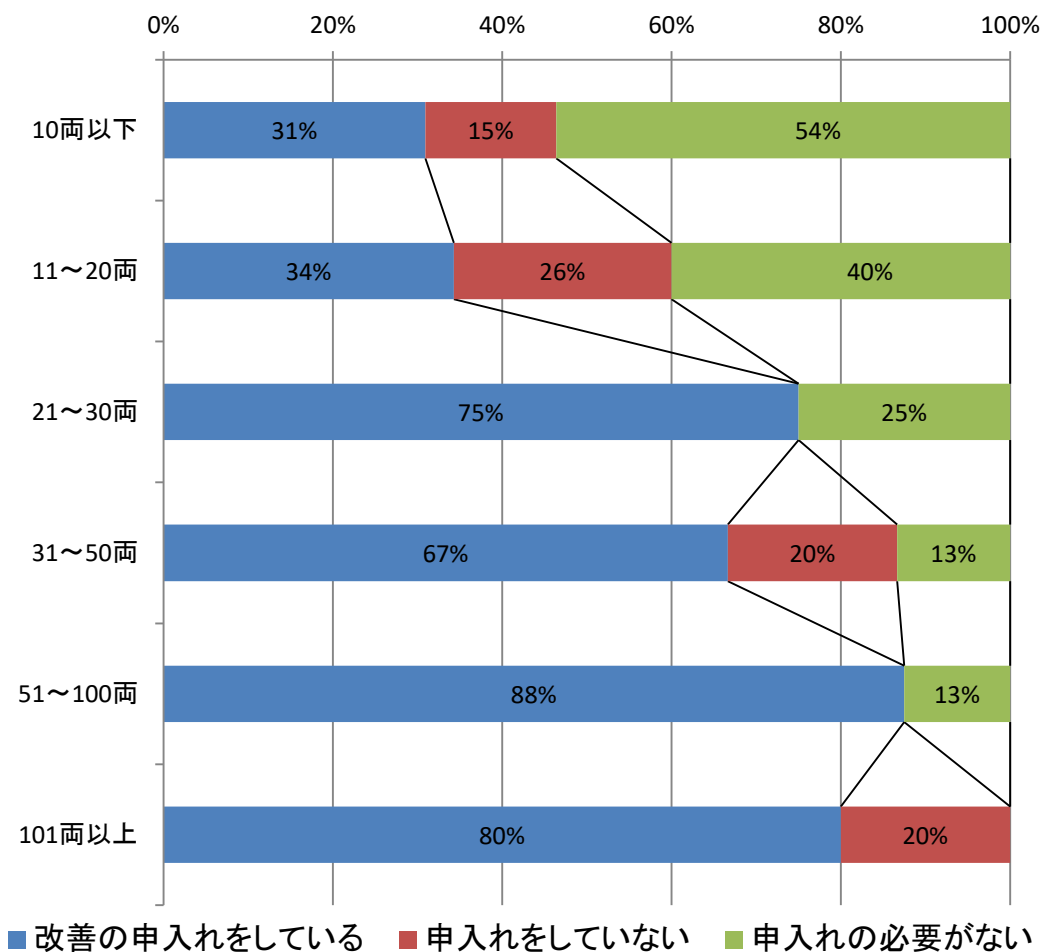
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

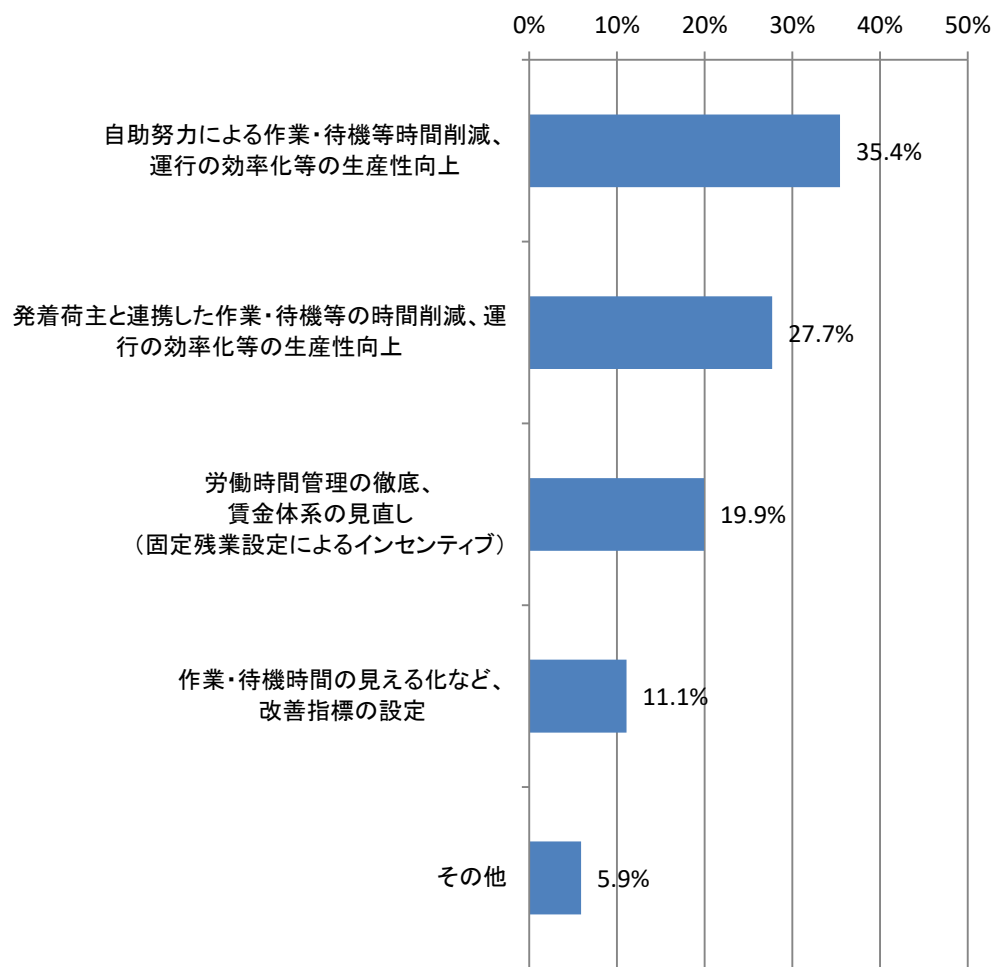


26 長時間労働抑制に向けた具体的な取組内容

○長時間労働抑制に向けた取組として、具体的にどのようなことに取り組んでいますか。

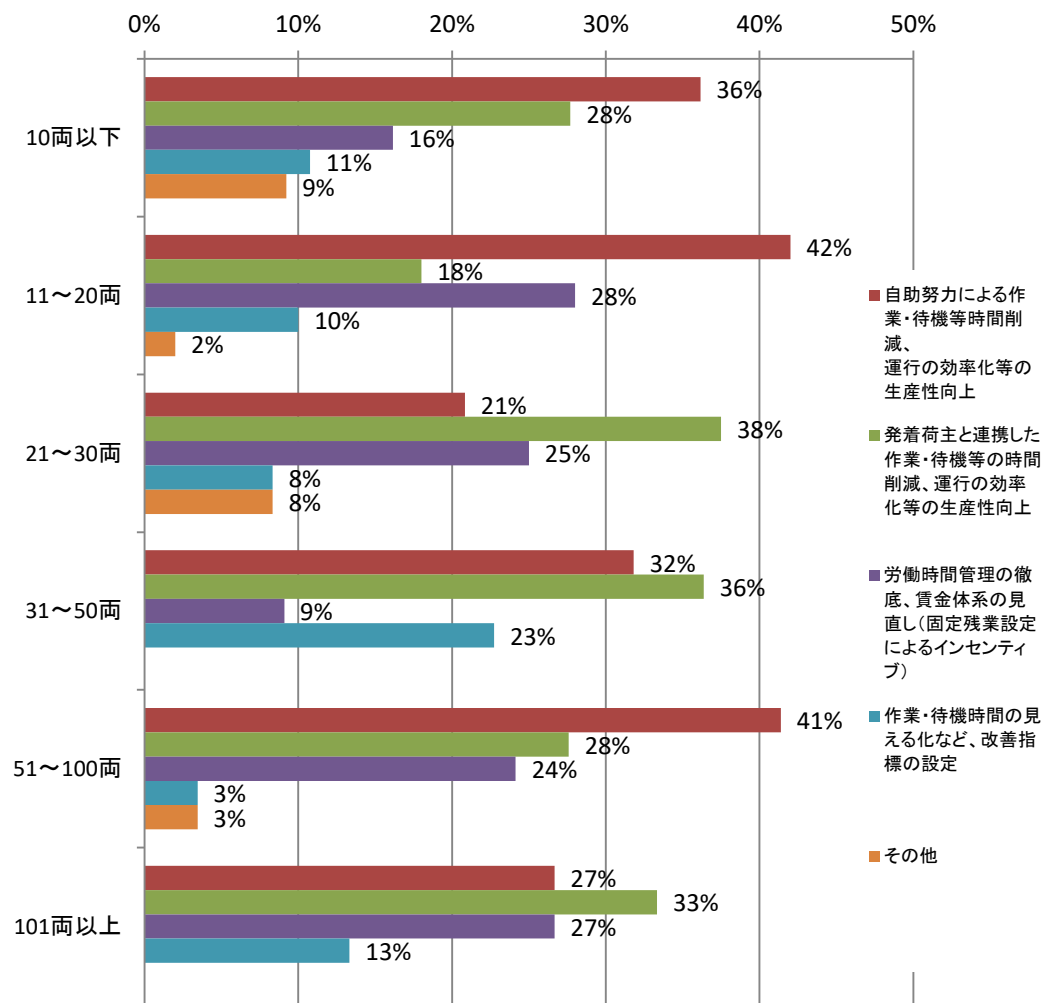
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

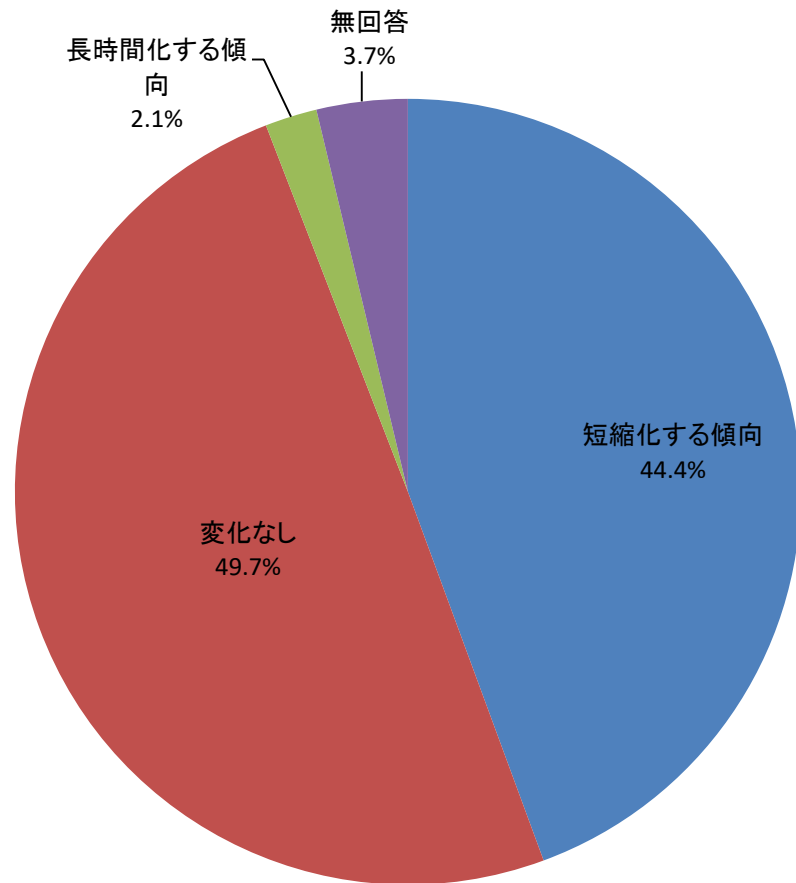


27 運転者の労働時間の短縮化等の傾向(過去1年前との比較)

○運転者の労働時間は過去1年前と比較してどのような状況ですか。

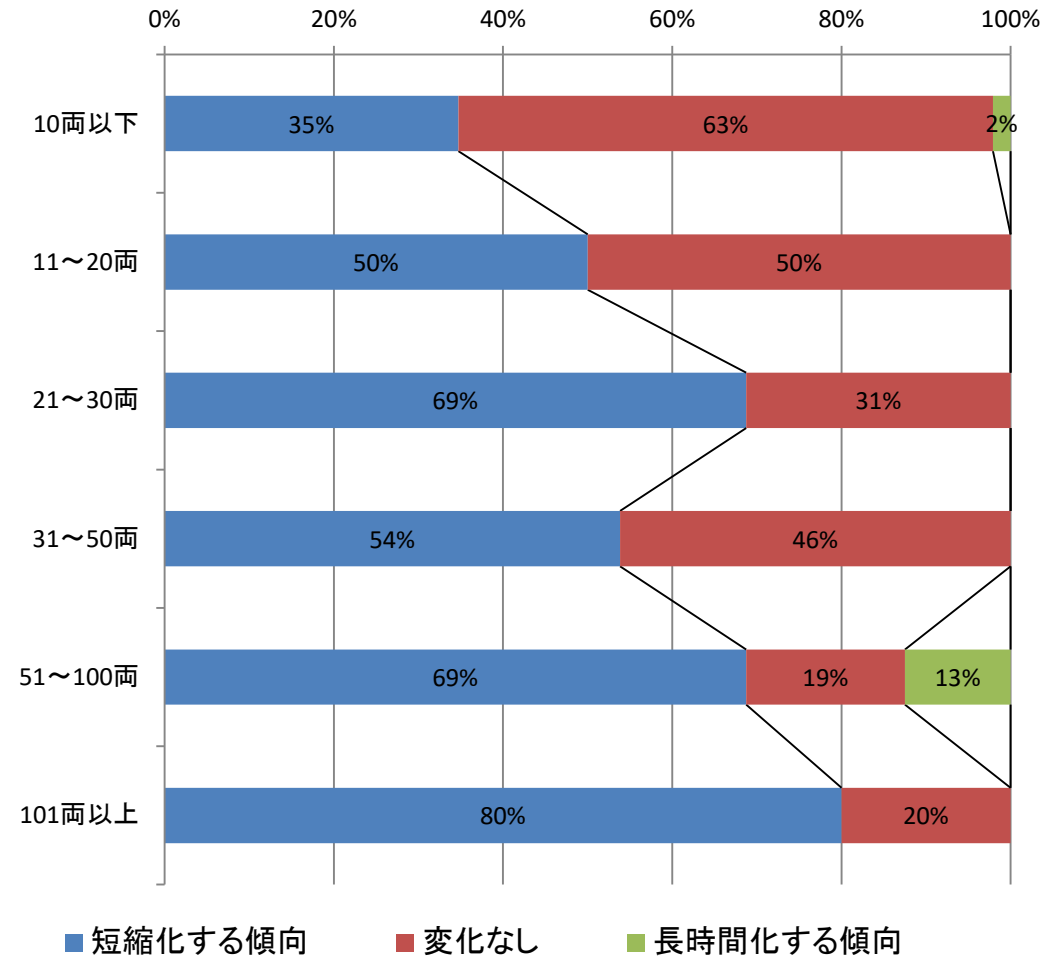
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

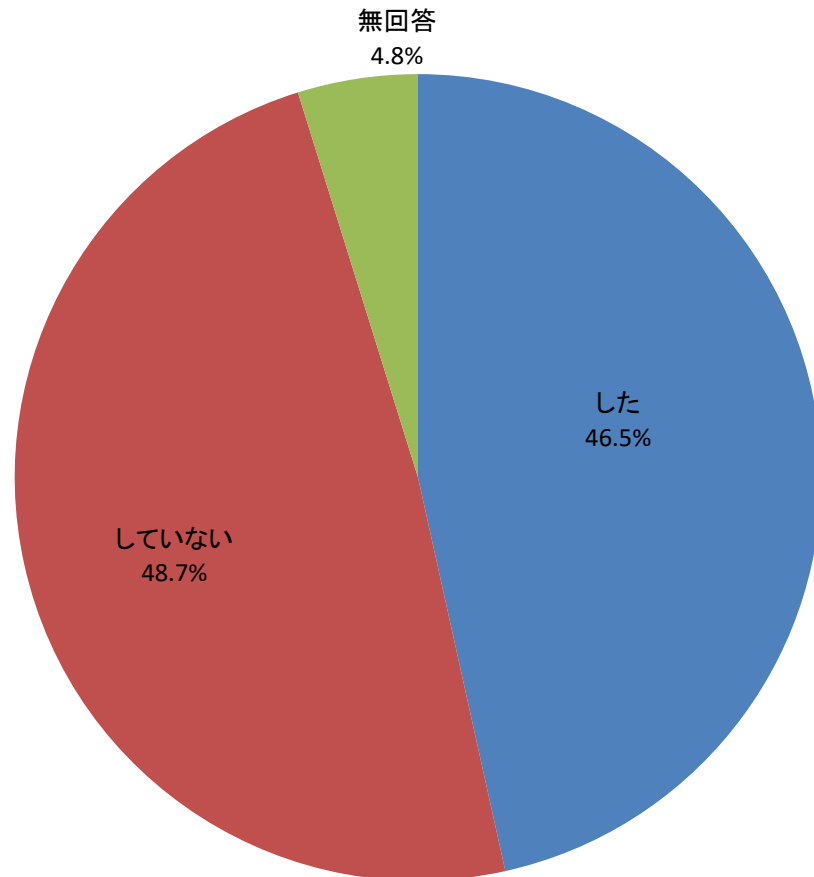


28 運転者労働時間の短縮に向けた提案、申入れの有無(過去2年間)

○:過去2年間に、取引先(荷主、元請等)に対して、運転者の労働時間の短縮に向けた取組について、提案、申入れをしたことがありますか。

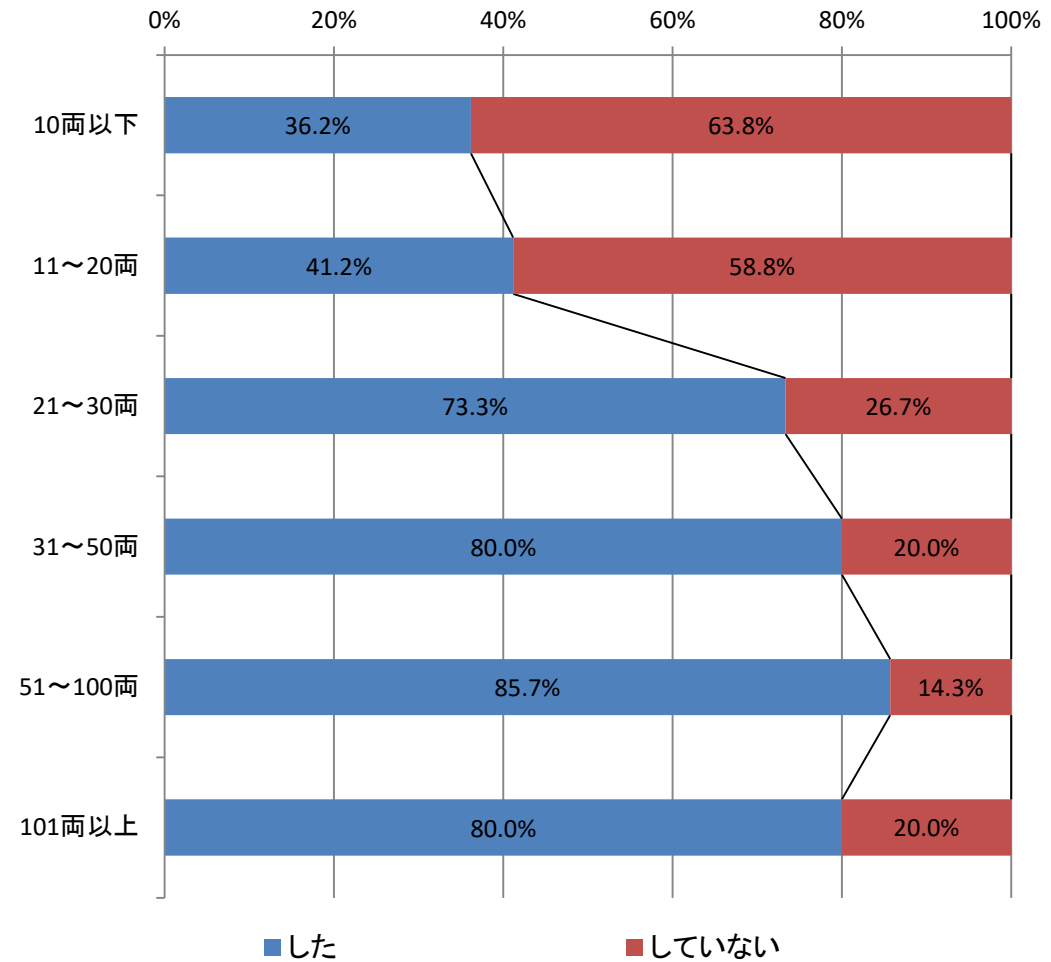
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

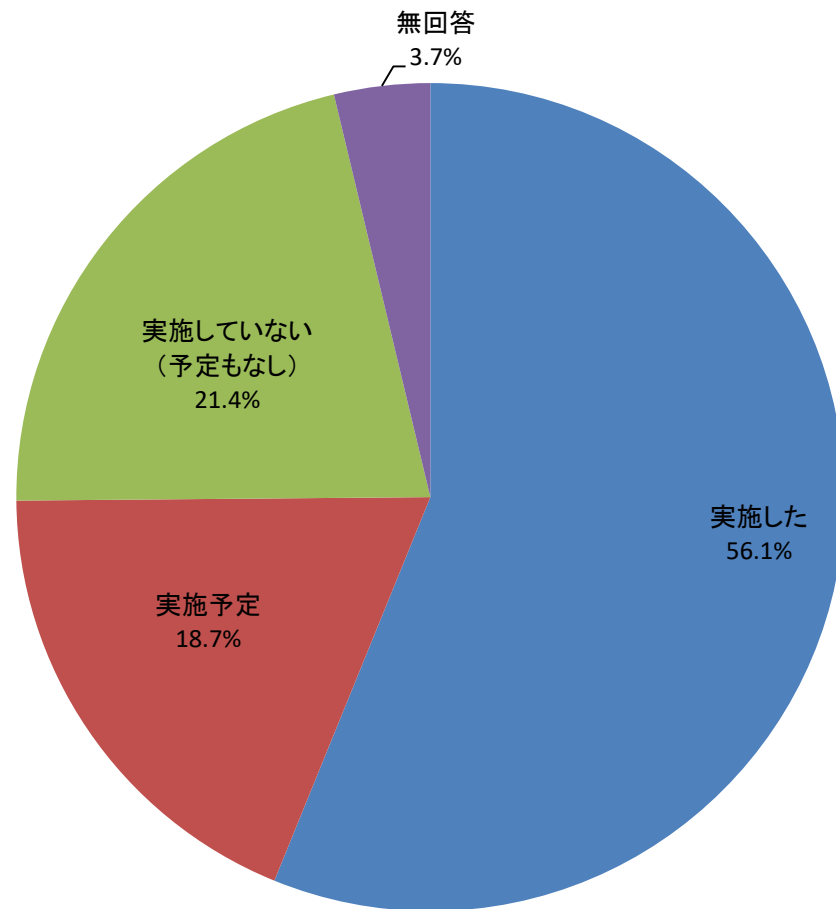


29 自助努力による労働時間短縮の取組(過去2年間)

○過去2年間に、労働時間短縮に向けて、自社の自助努力として、勤務時間、シフト調整、配車繰り、出発時間・到着時間等の見直しを実施しましたか。

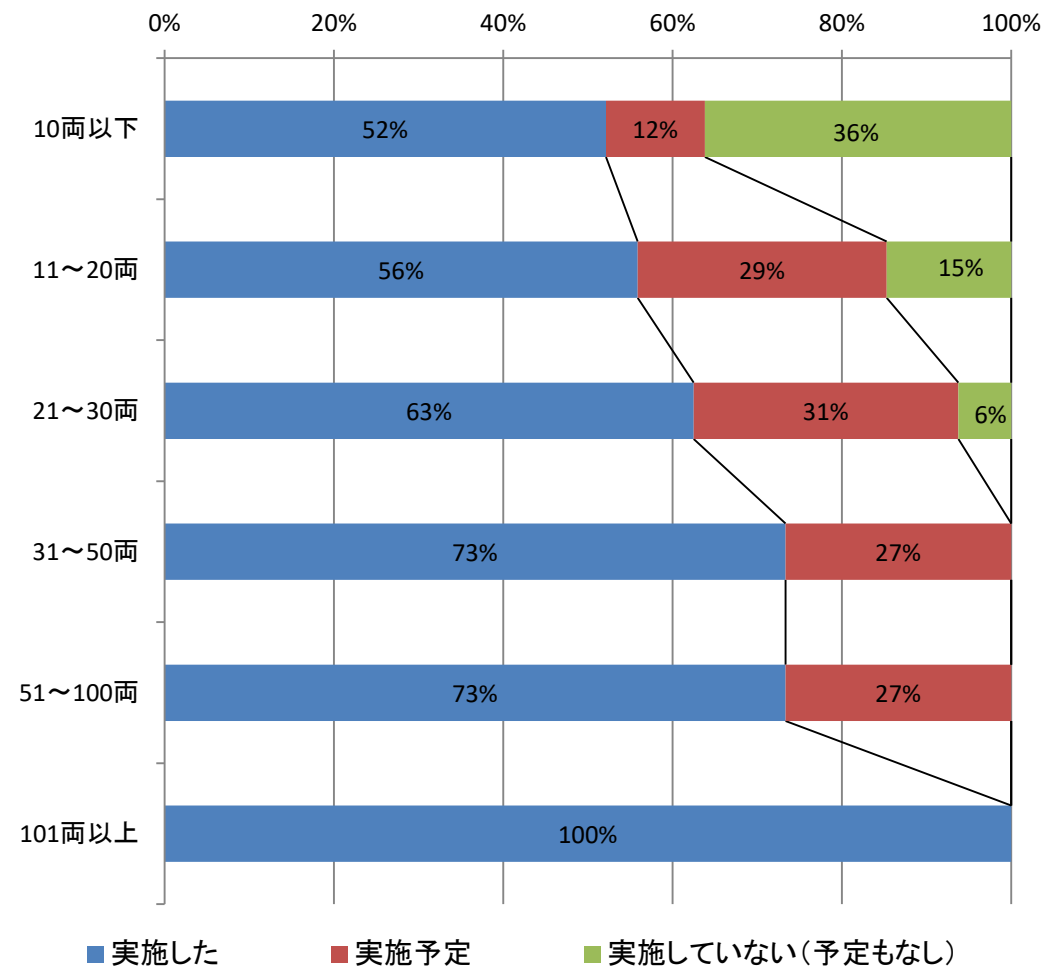
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

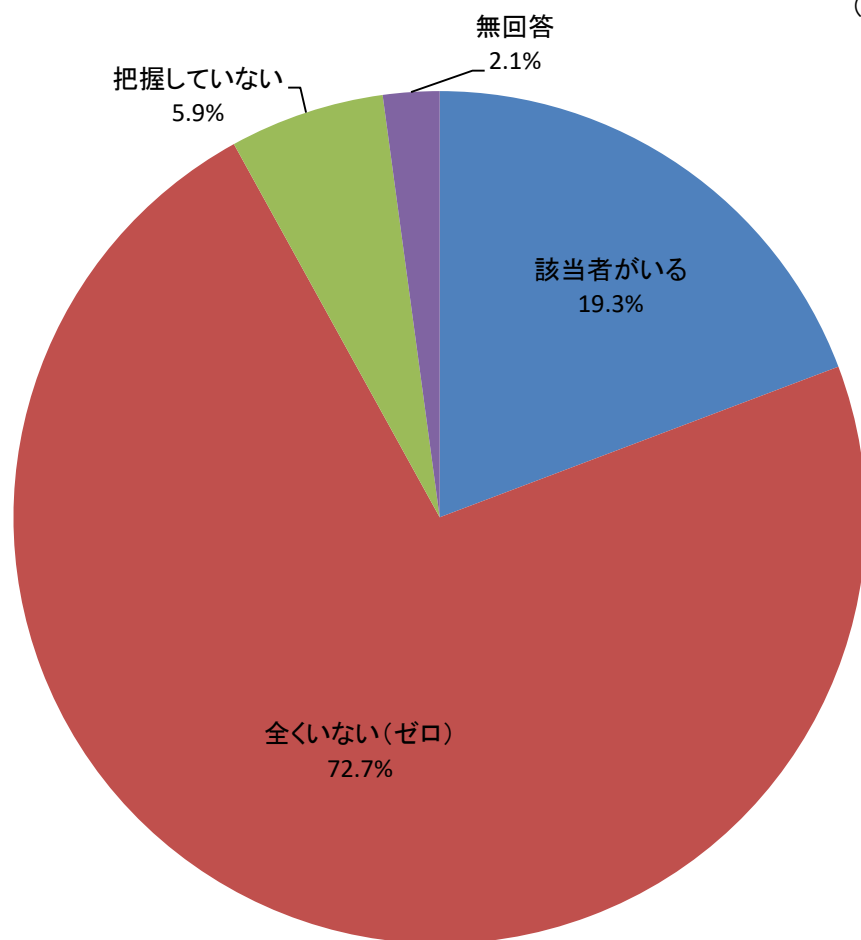


30 1年間の残業時間が960時間以上の運転者の有無

○現時点で、1年間の残業時間が960時間以上の運転者はいますか。(1人以上であれば、「①」をご回答ください)

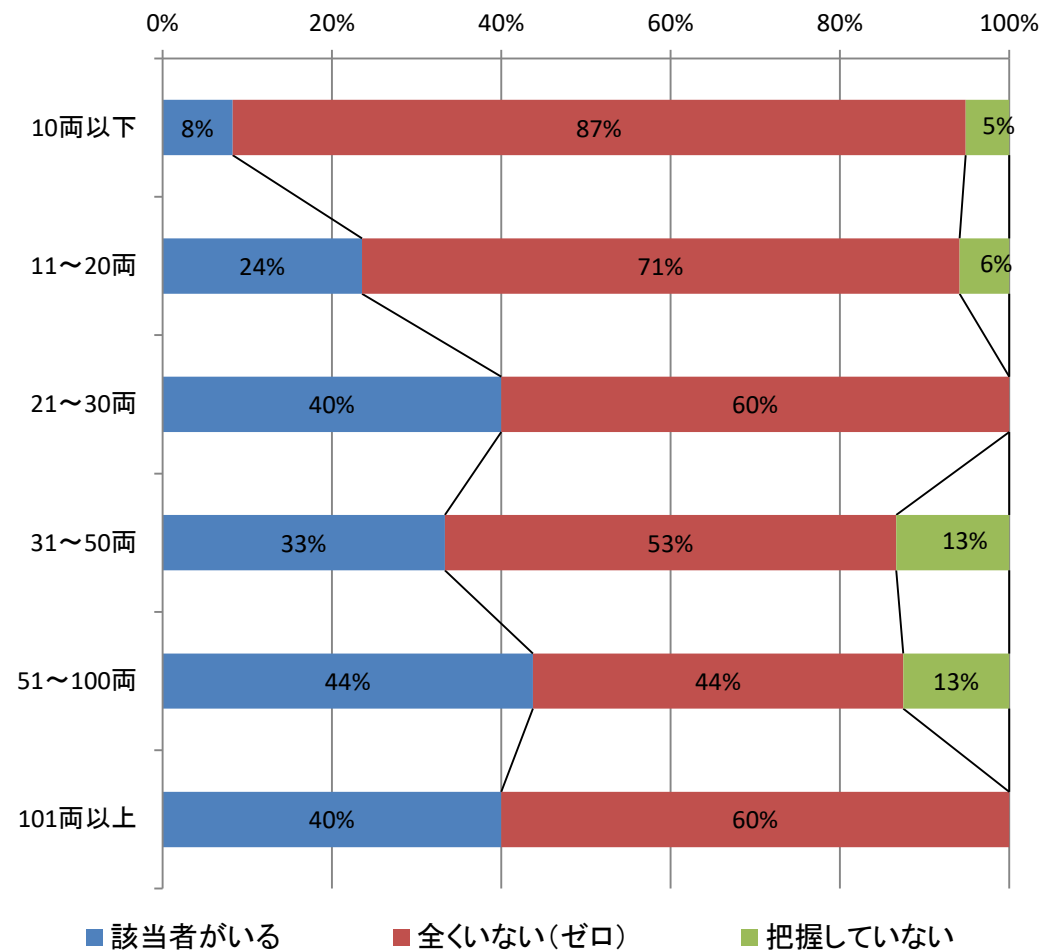
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

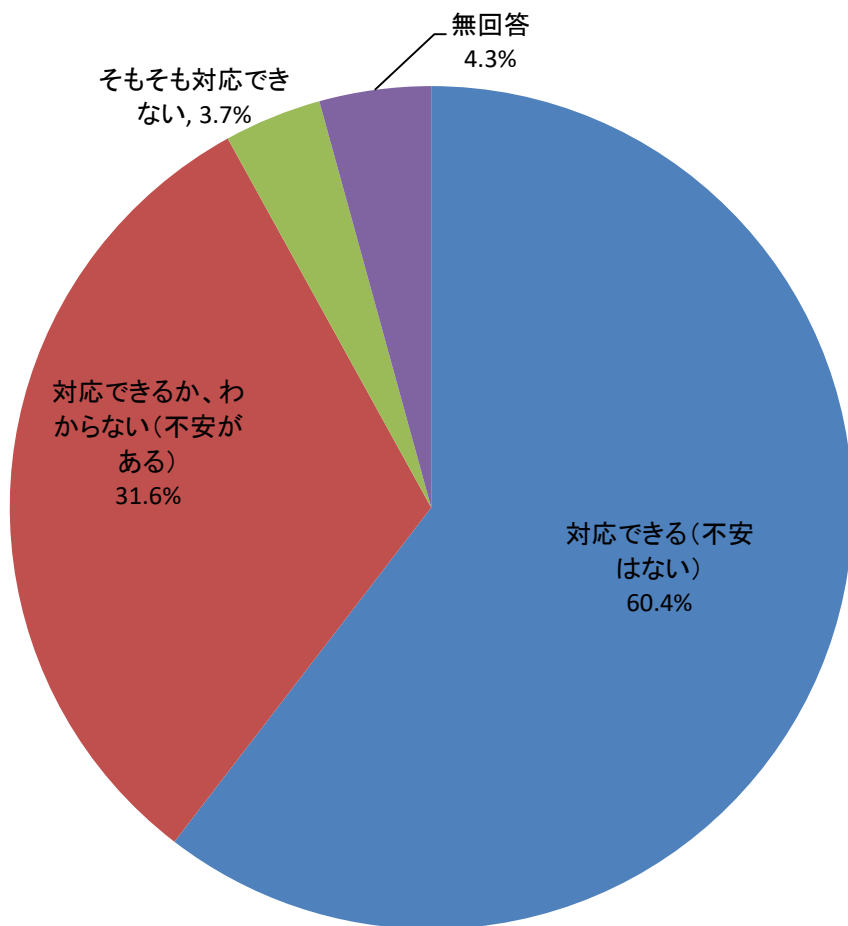


31 残業時間の上限規制への対応の見込み

○2024年度より適用される残業時間の上限規制(上限年960時間)、について、どのようにお考えですか。

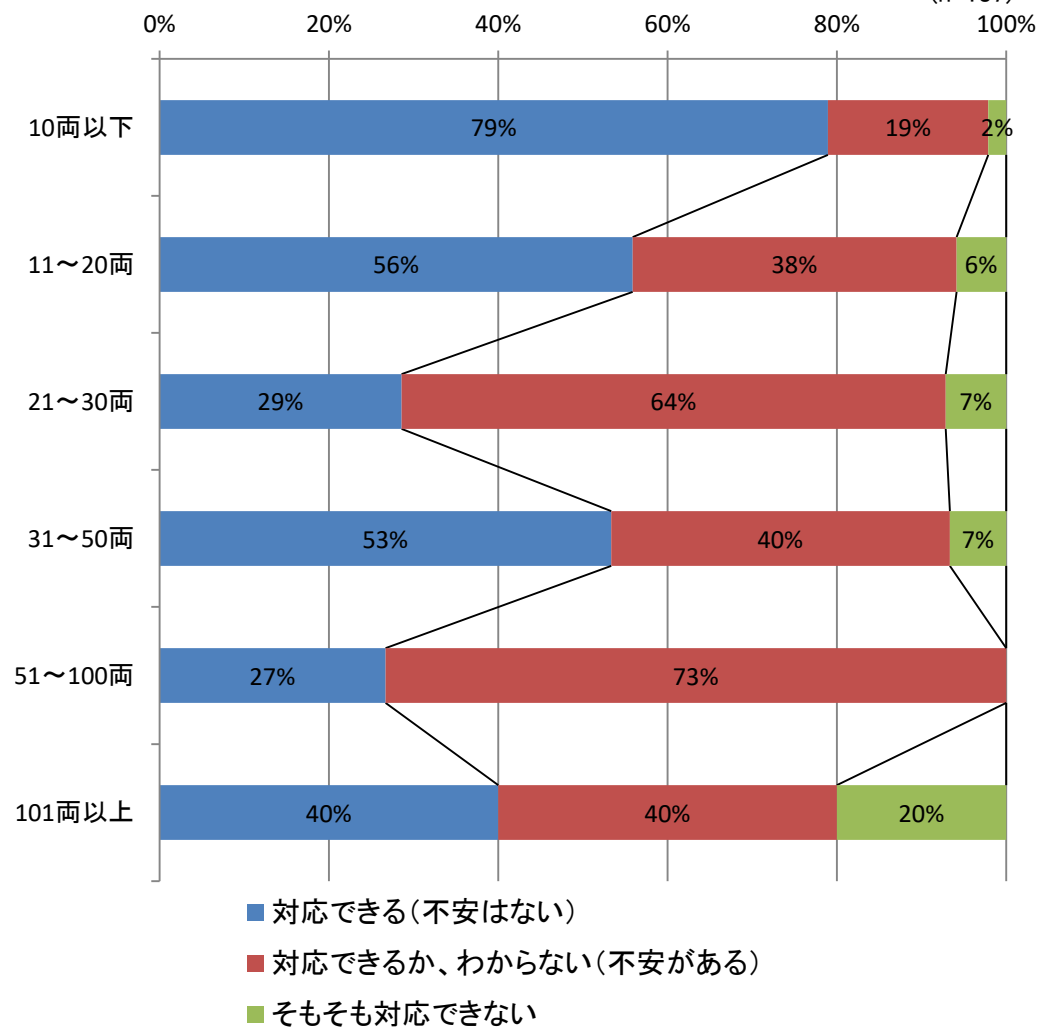
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

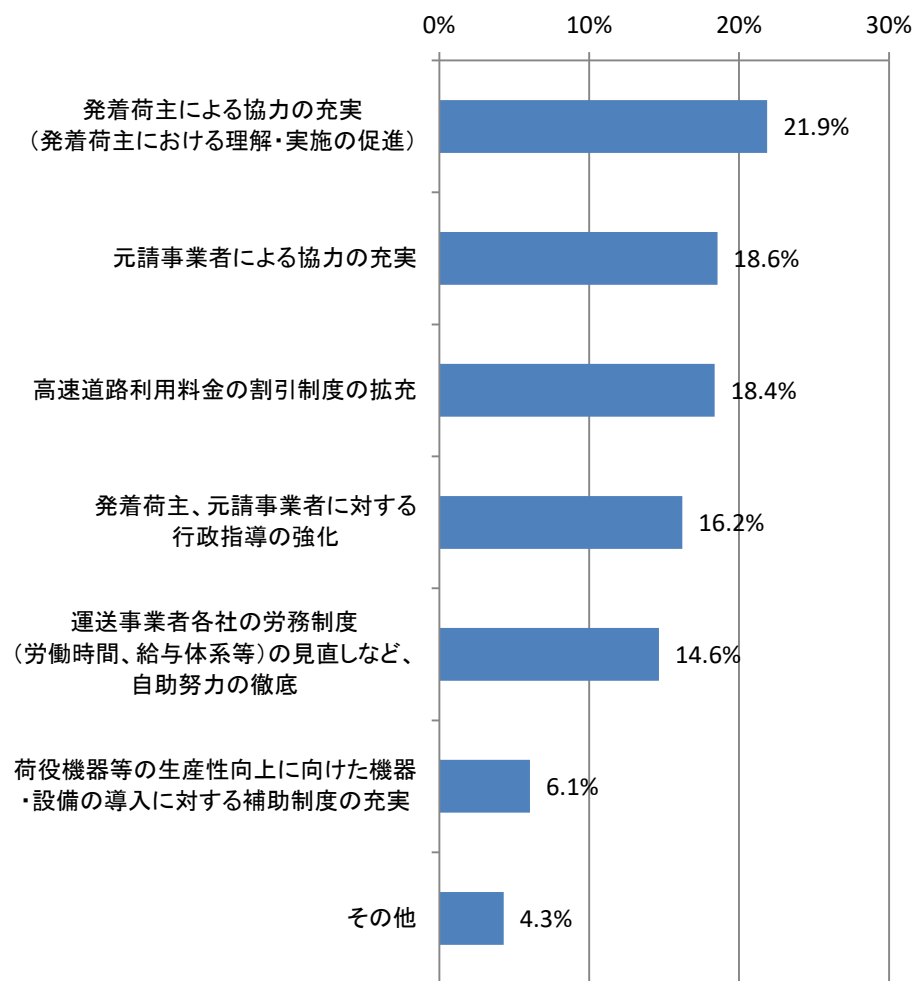


32 残業時間の上限規制に対応するための条件

○2024年度より適用される残業時間の上限規制(上限年960時間)に対応できるようにするためには、どのような条件が必要ですか。

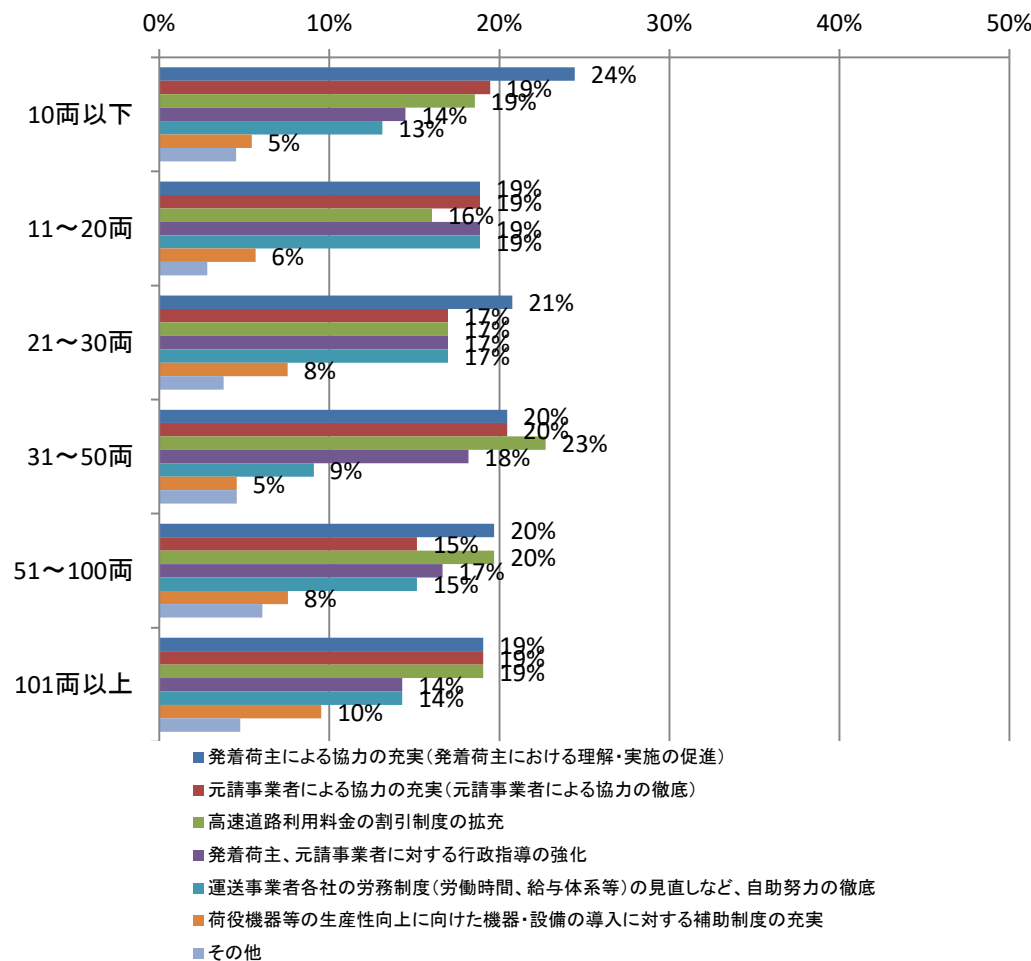
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

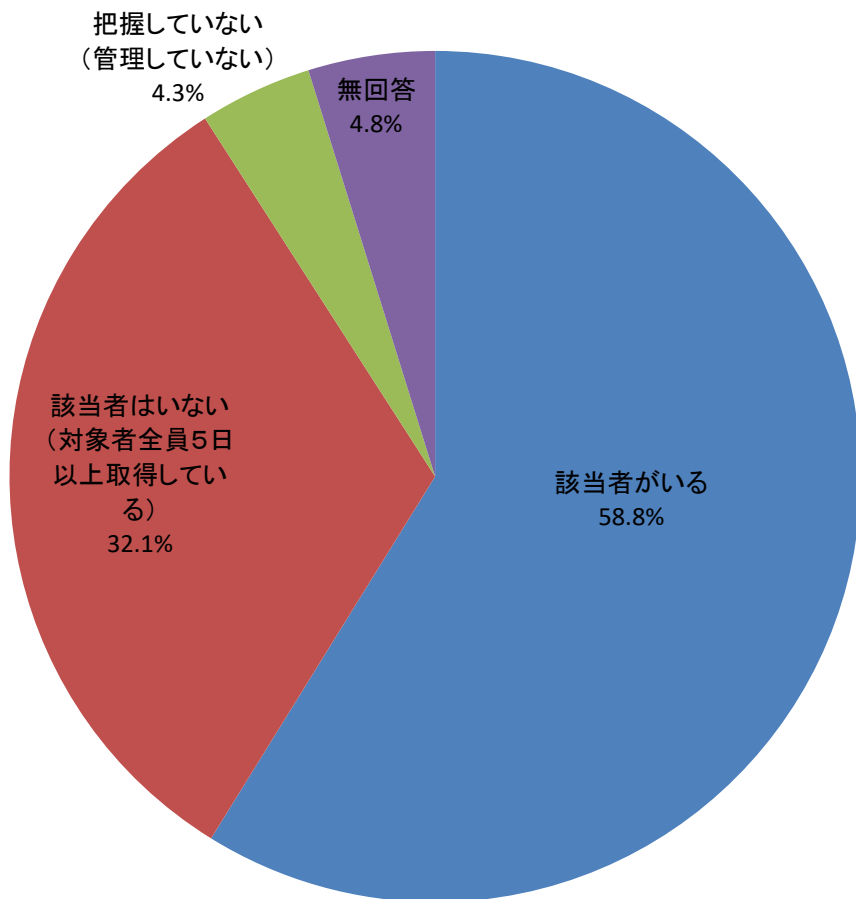


33 有給休暇取得日数が5日未満の運転者の有無

○年間10日以上有給休暇を取得できる運転者のなかで、昨年1年間の有給休暇の取得日数が5日未満の運転者はいますか。

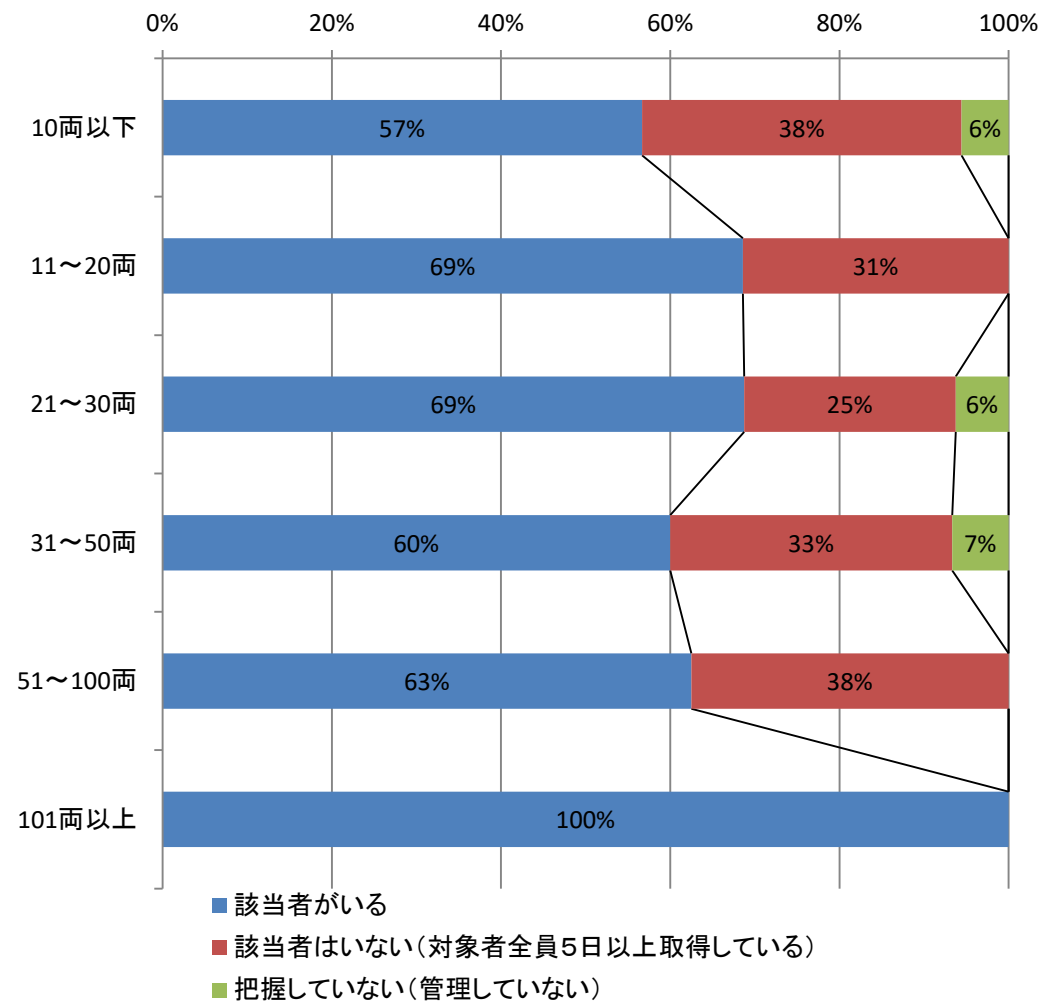
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)

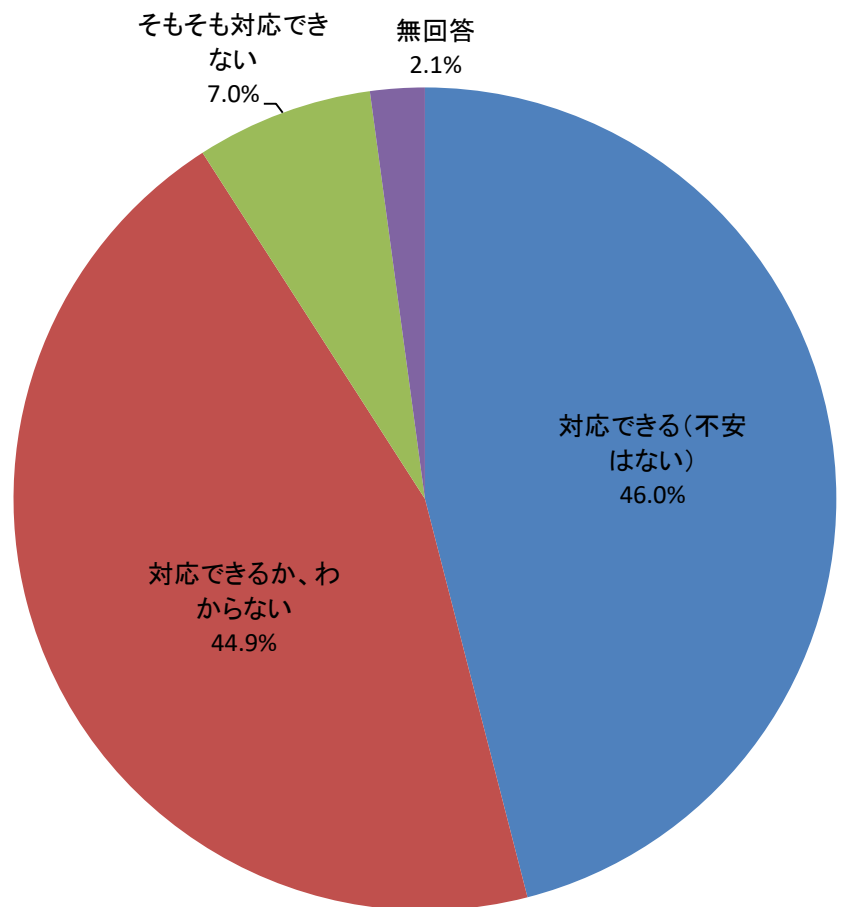


34 年次有給休暇取得の義務化への対応見込み

○来年度から適用される年5日の年次有給休暇取得の義務化について、どのようにお考えですか。

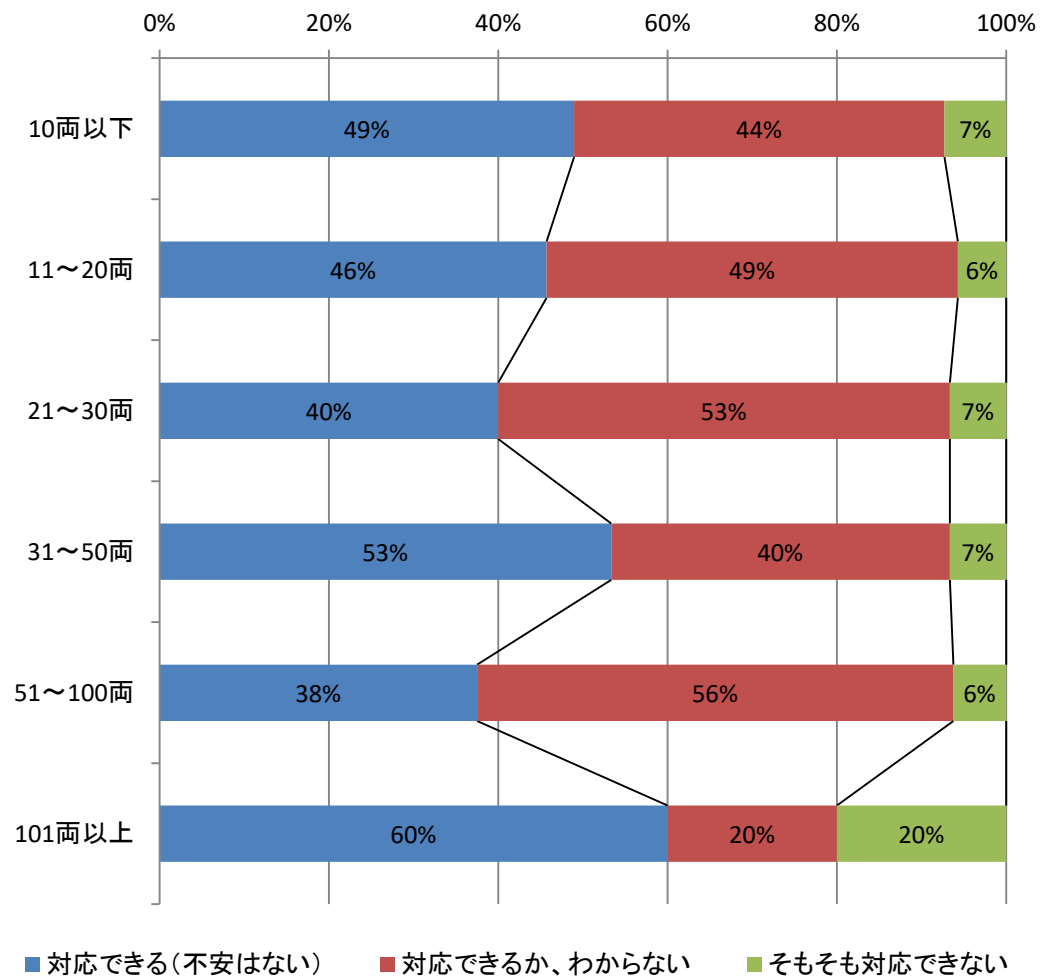
石川県 全体集計

(n=187)



石川県 保有車両規模別集計

(n=187)



Ⅲ 荷主に対する調査結果

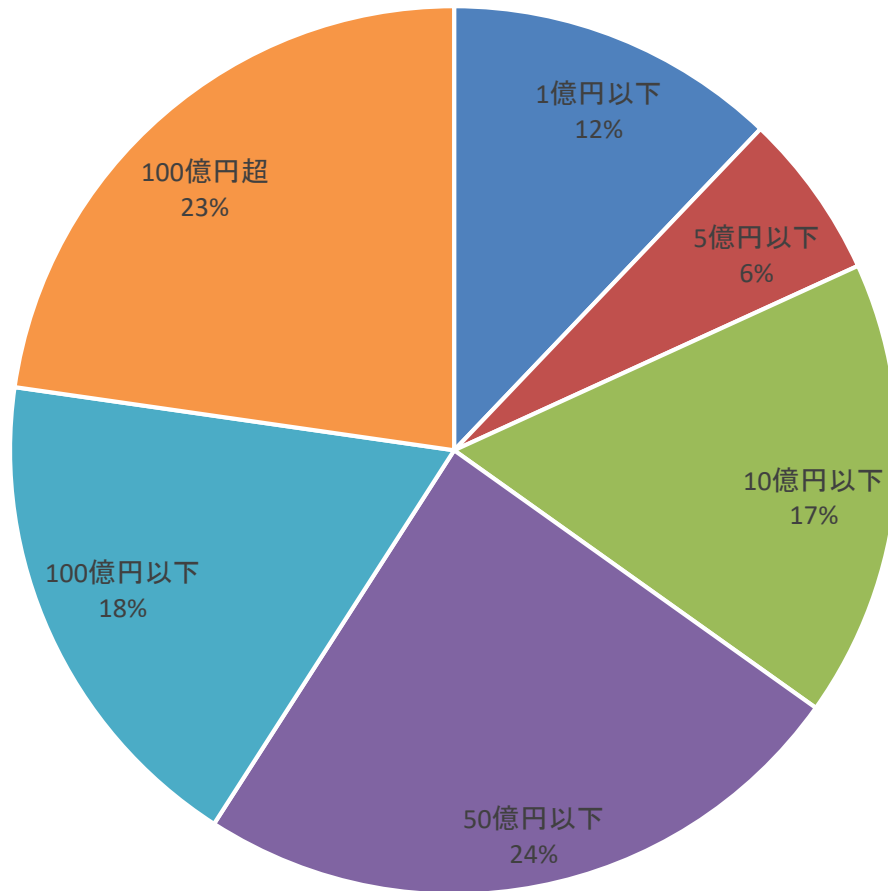
1 年間営業収益(売上高)、輸送品

○1年間の営業収益(売上高)をご記入ください。

○「貴社の輸送品(完成品、調達品等)」についてご回答ください。

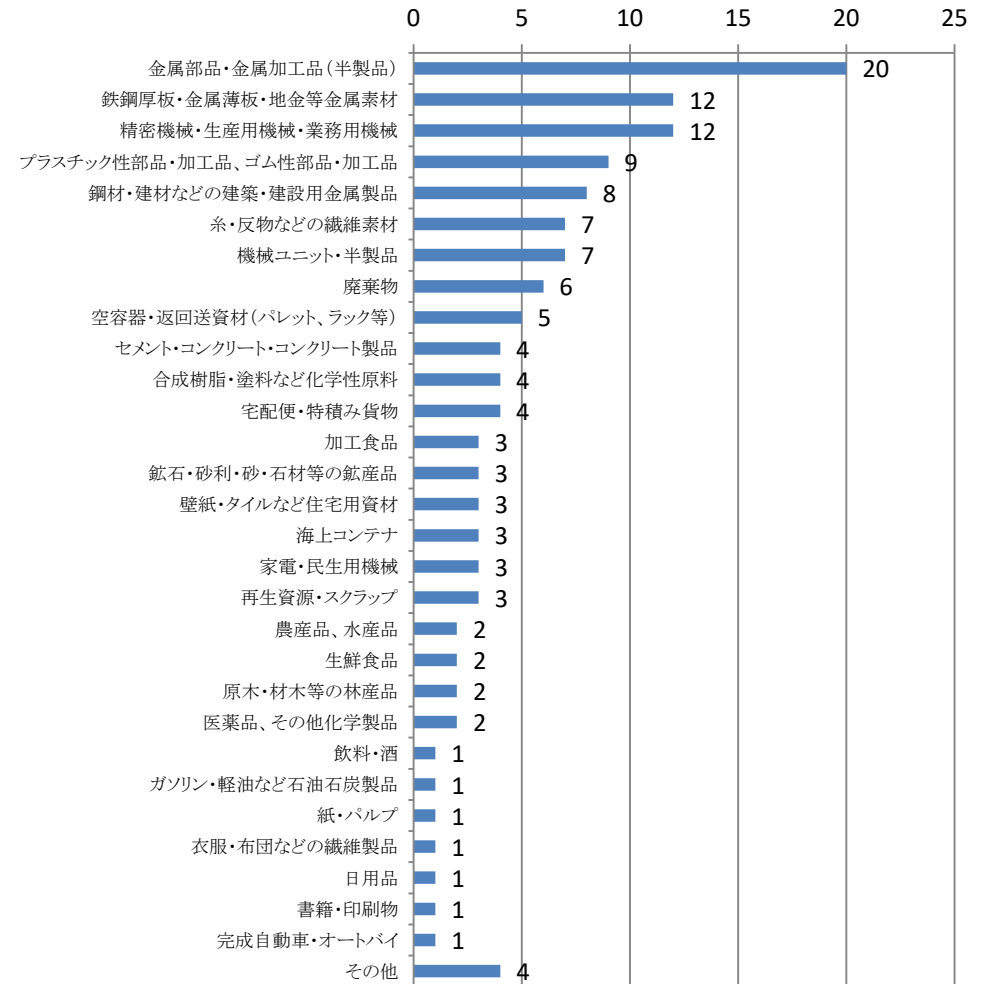
1年間の営業収益(売上高)

(n=66)



輸送品(完成品、調達品等)

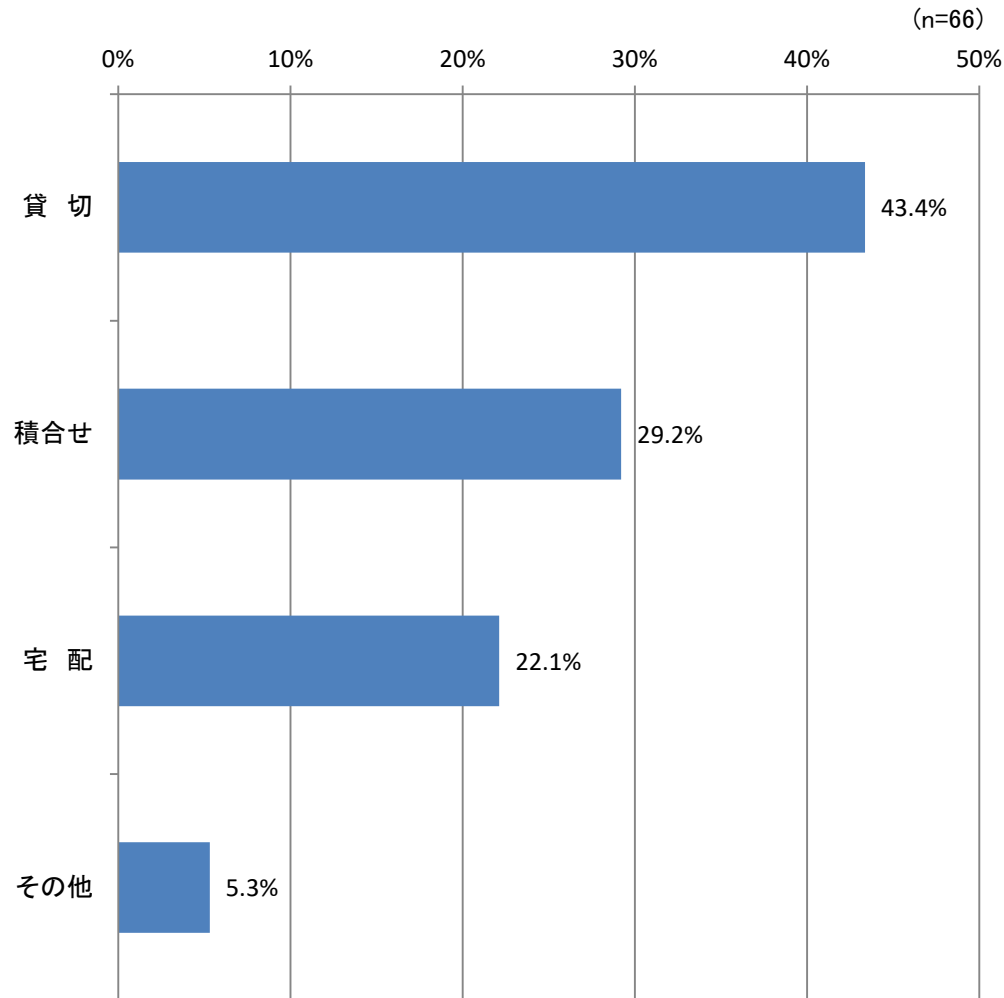
(n=66)



2 主な発注形態、車両確保の状況

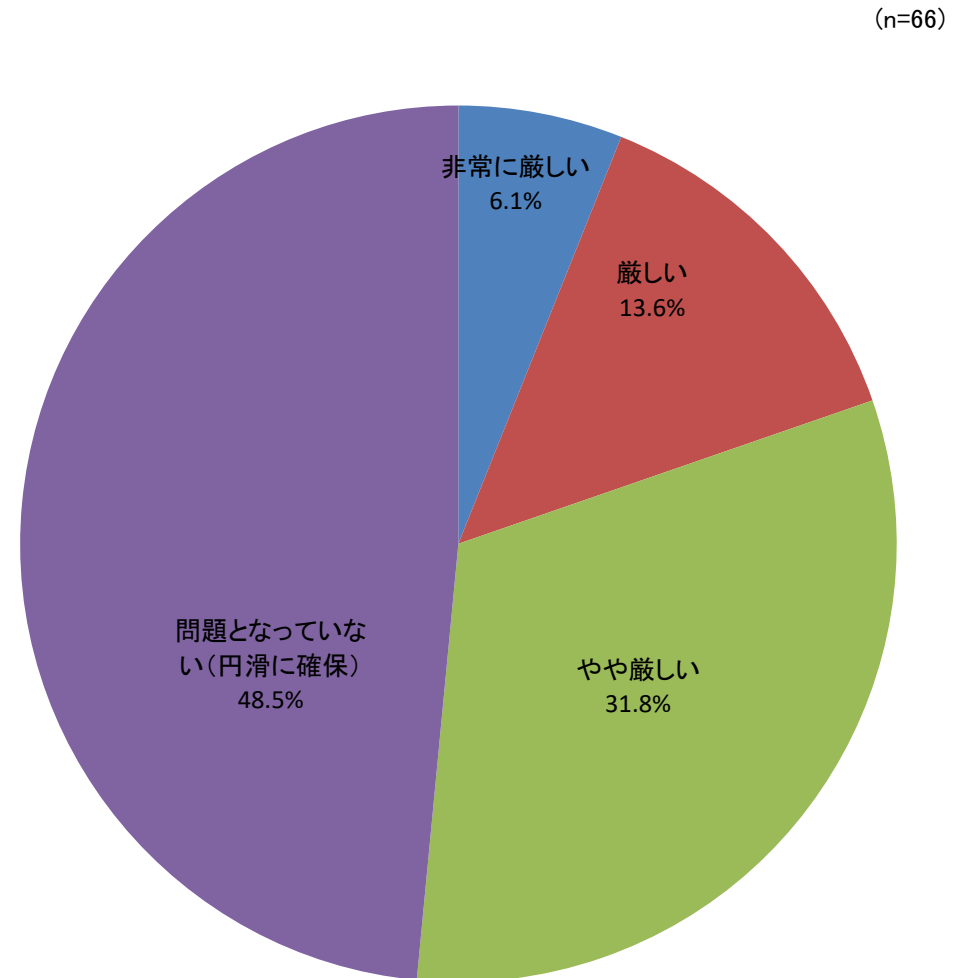
○トラック運送事業者への主な発注形態をお教えてください。

トラック運送事業者への主な発注形態



○現在、必要な車両台数を円滑に確保できますか。

車両台数を円滑に確保できているか

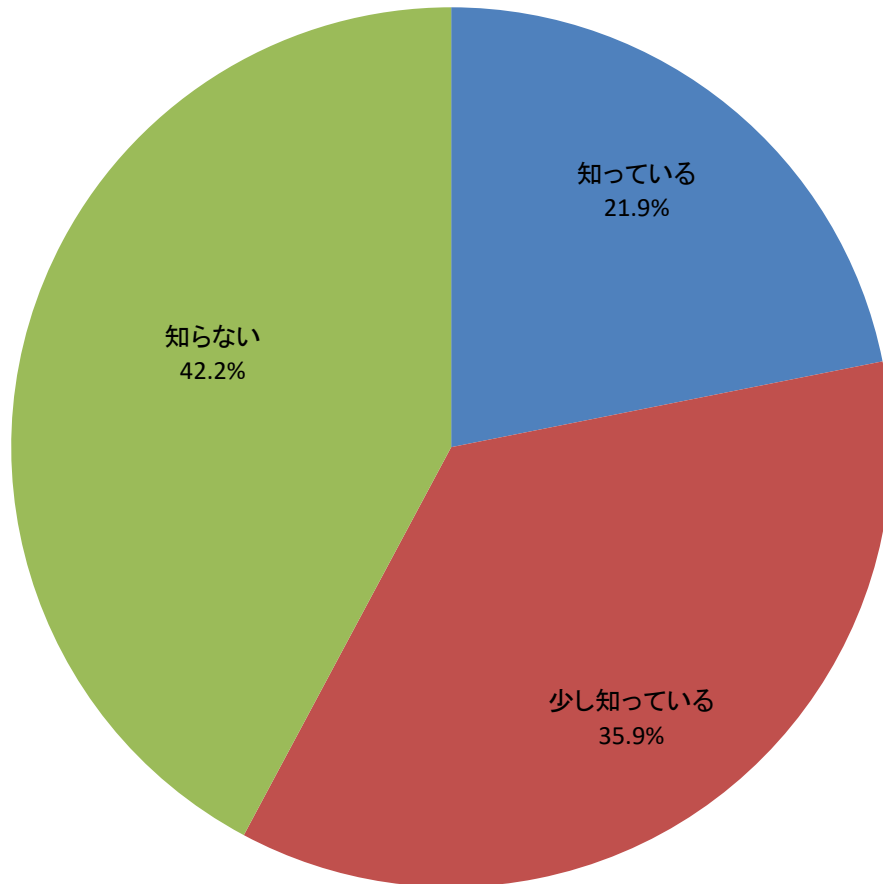


3 標準運送約款の改正内容認知と委託先事業者の届出内容の認知

○標準運送約款の改正内容(平成29年11月)をご存知ですか。

標準運送約款の改正内容の認知

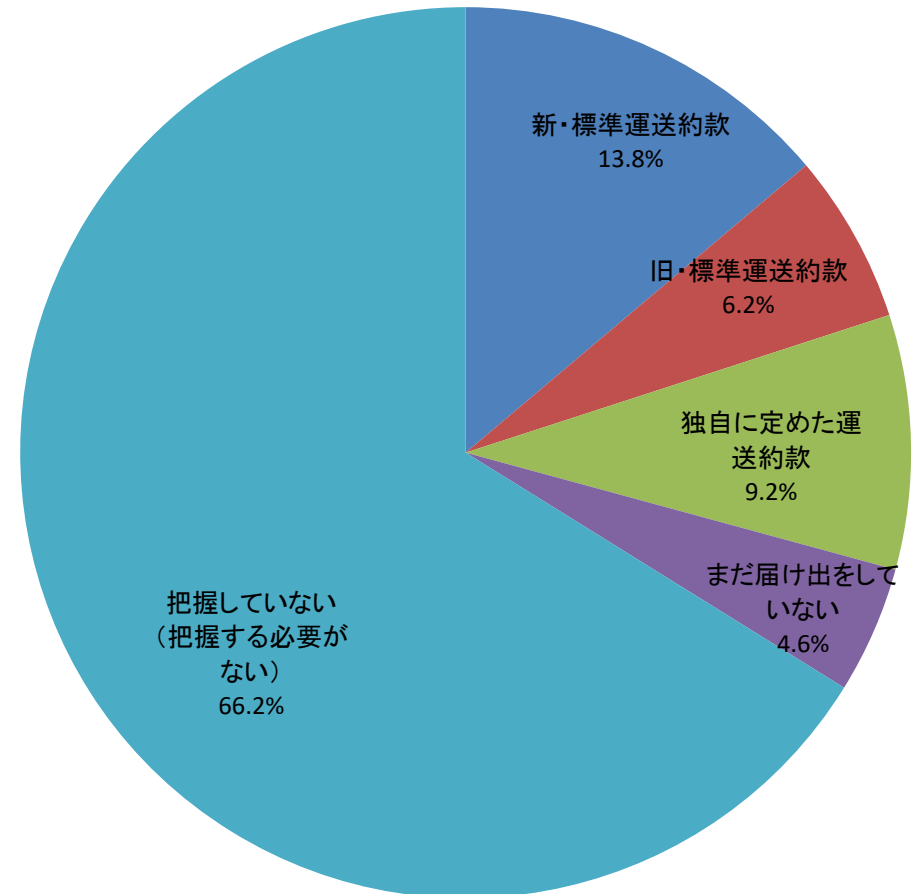
(n=66)



○委託先の運送事業者は、どのような運送約款を届出していますか。

委託先の運送約款の種類

(n=66)



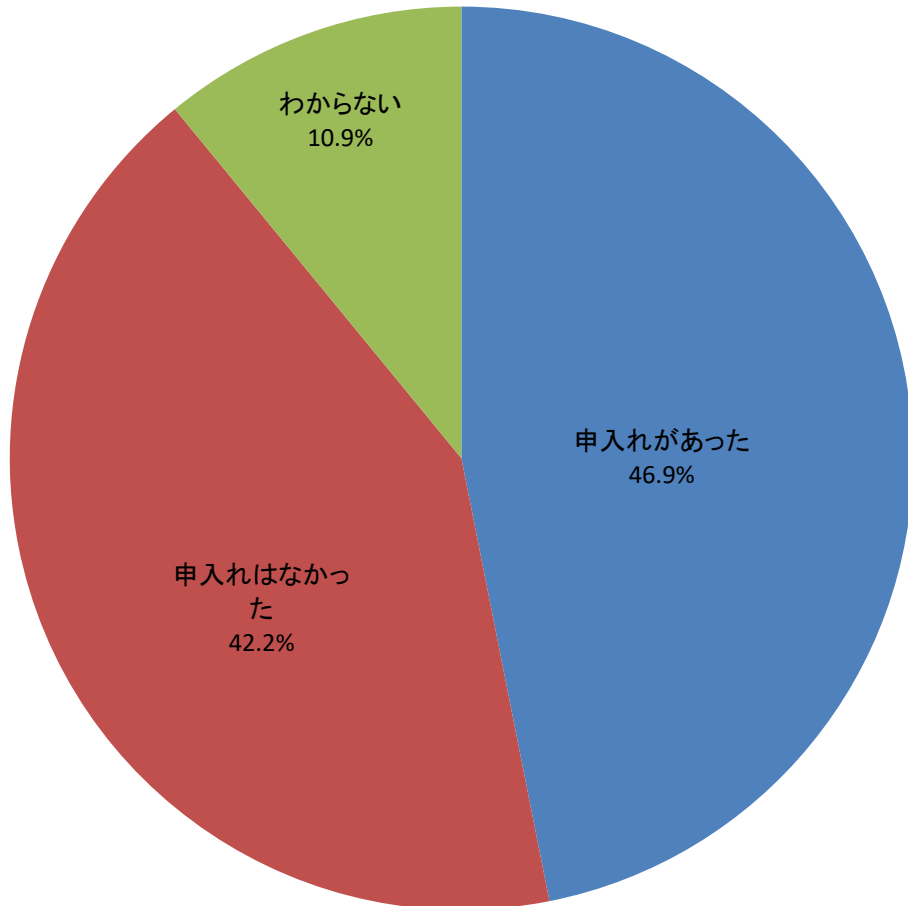
4 運賃改定等の申入れの有無、現場実態の把握状況

○平成29年11月から現在まで、トラック運送事業者から貴社に対して、運賃・料金の別建て等申入れがありましたか。

○運賃・料金の見直し、取引条件の見直しに向け、現場における積込・取卸作業の時間、待機時間、その他附帯作業の内容、所要時間等の実態を把握していますか。

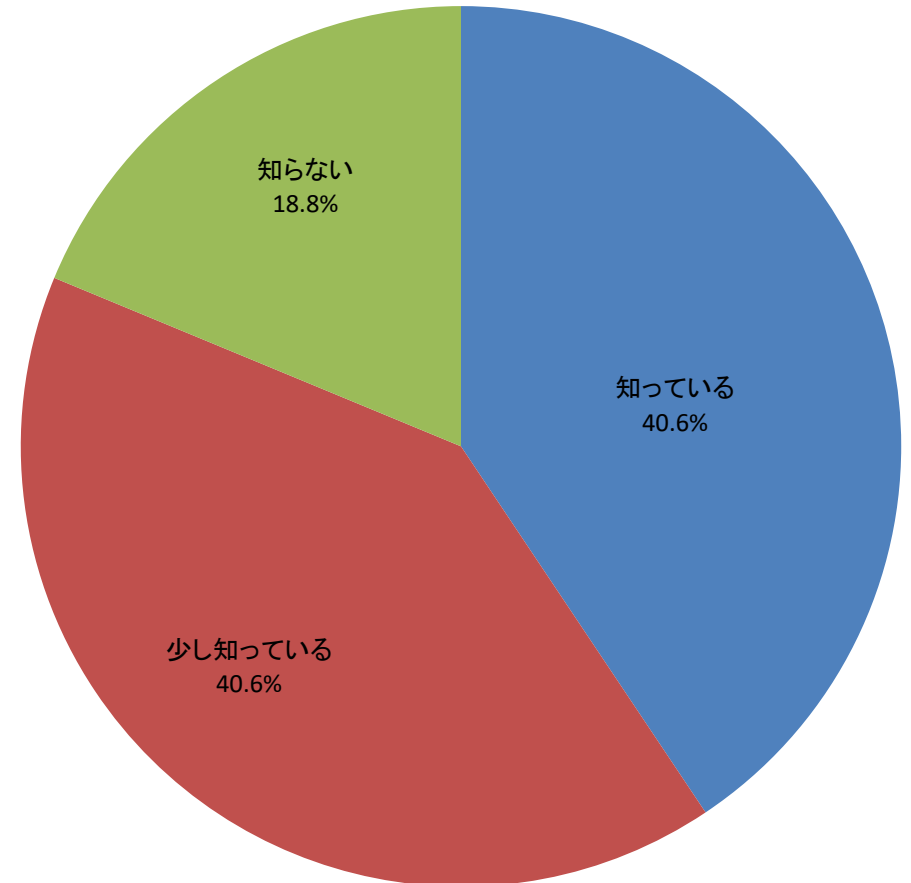
運賃・料金の別建て等申入れの有無

(n=66)



現場の状況や実態の把握

(n=66)



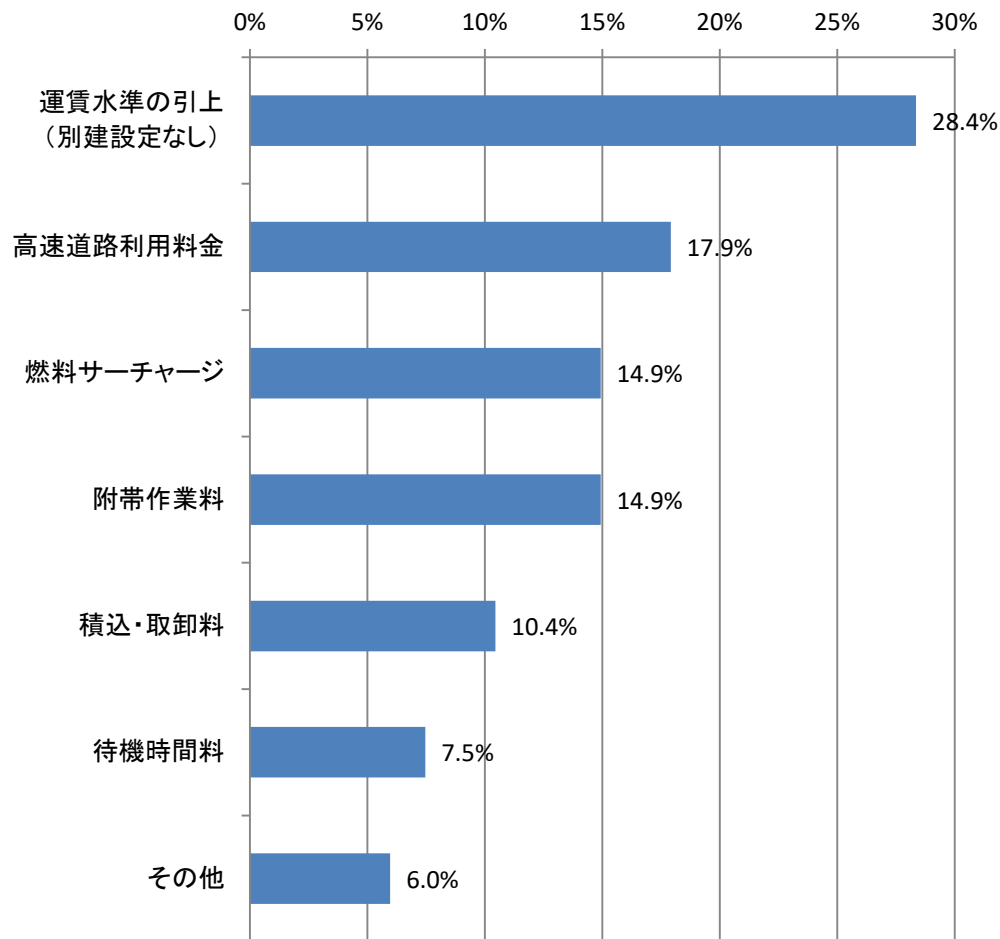
5 運賃・料金等の改善内容、トラック運送事業者の意識変化

○標準運送約款の改正後(平成29年11月)、運賃とは別に待機時間料、積込・取卸料、附帯作業料、燃料サーチャージ、高速道路利用料金などを新たに設定した事例はありますか。

○標準運送約款が改正(平成29年11月)され、各種作業、待機時間等の改善の必要性について、「トラック運送事業者の意識」が変化してきたと感じますか。

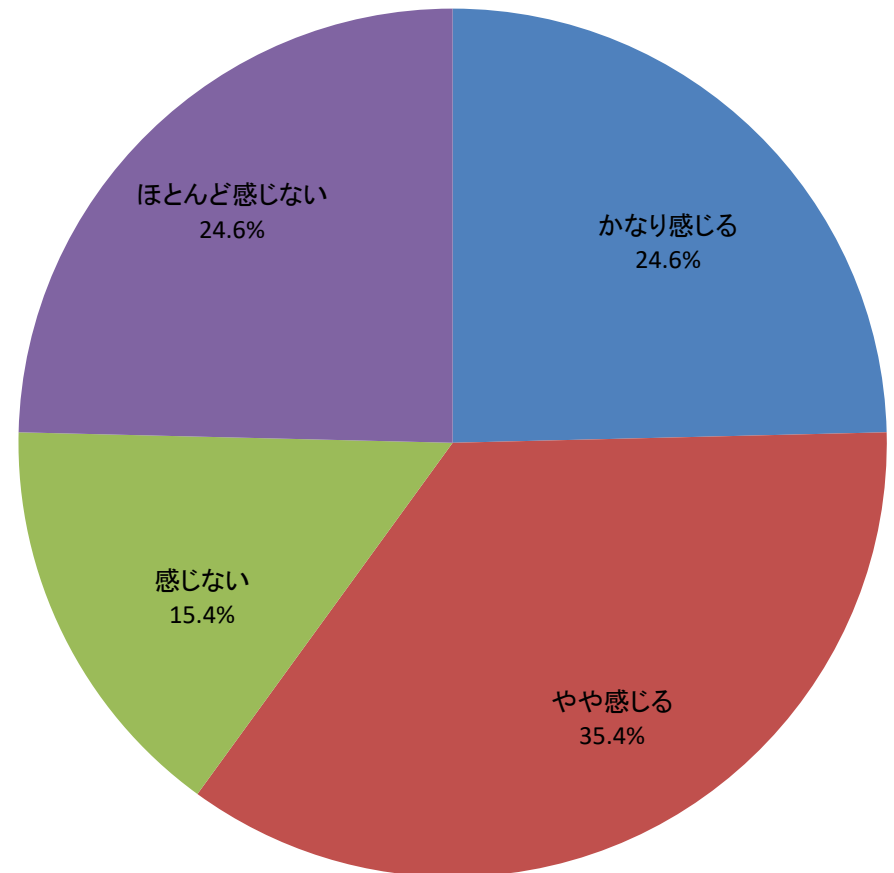
運賃とは別に料金を設定した事例

(n=40)



トラック運送事業者の意識が変化したか

(n=66)

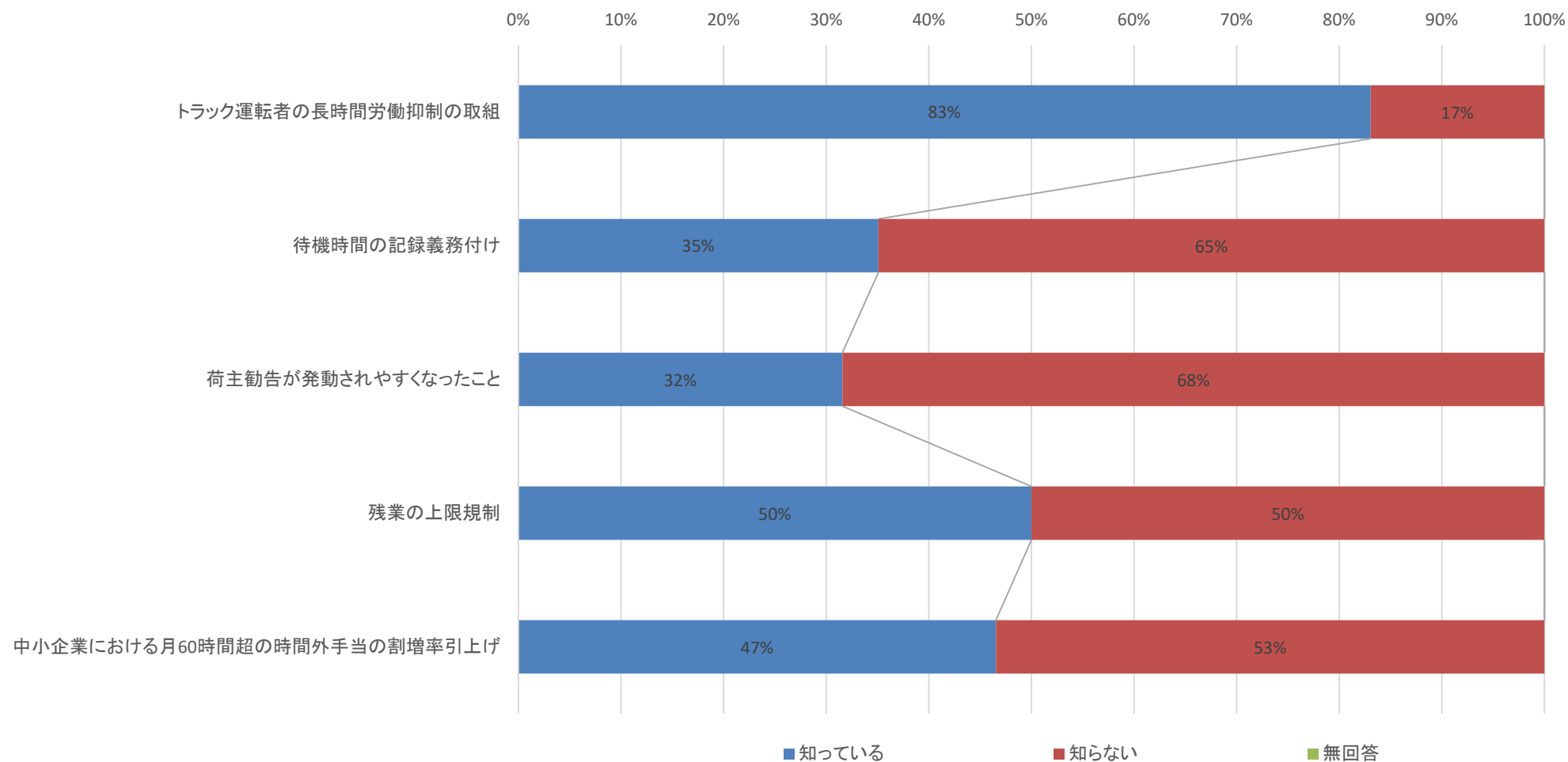


6 国土交通省・厚生労働省における施策の認知状況

○トラック運転者の長時間労働の抑制に向けて、国土交通省・厚生労働省では以下の取組を実施していますが、ご存知ですか。（それぞれ項目ごとに該当するもの1つ）

国土交通省・厚生労働省における施策の認知状況

(n=66)



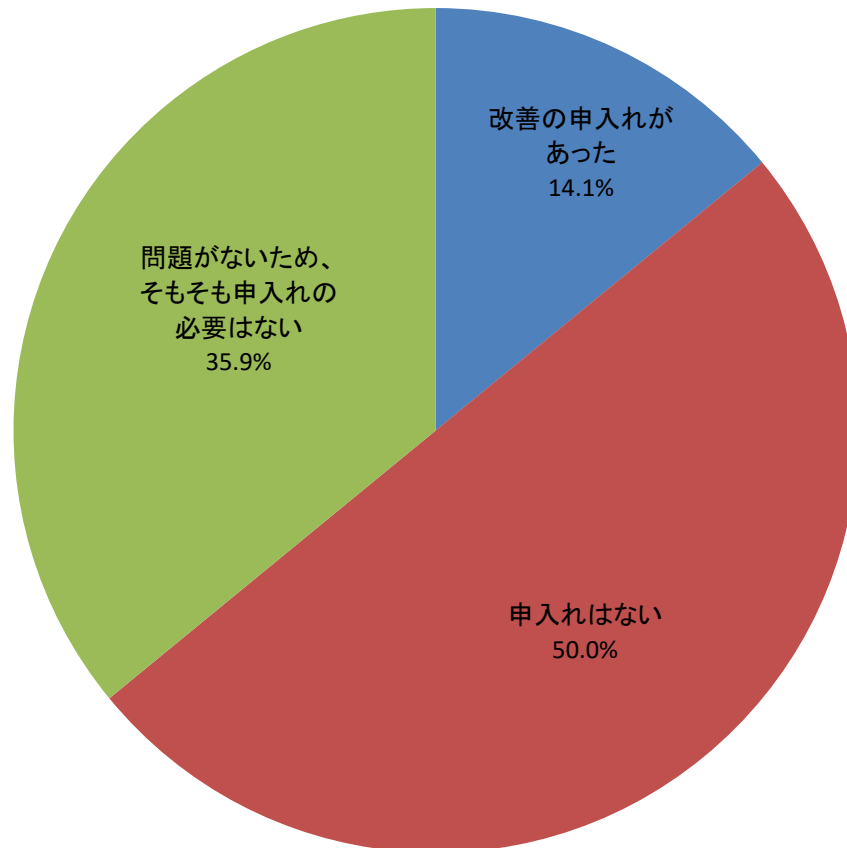
7 トラック運送事業者から改善申入れ状況と具体的な改善取組の内容

○運転者が長時間労働により過労運転、作業事故等が懸念される場合に、トラック運送事業者から改善の申入れを受けたことがありますか。

○長時間労働抑制に向けた取組として、具体的にどのように取組みしていますか。

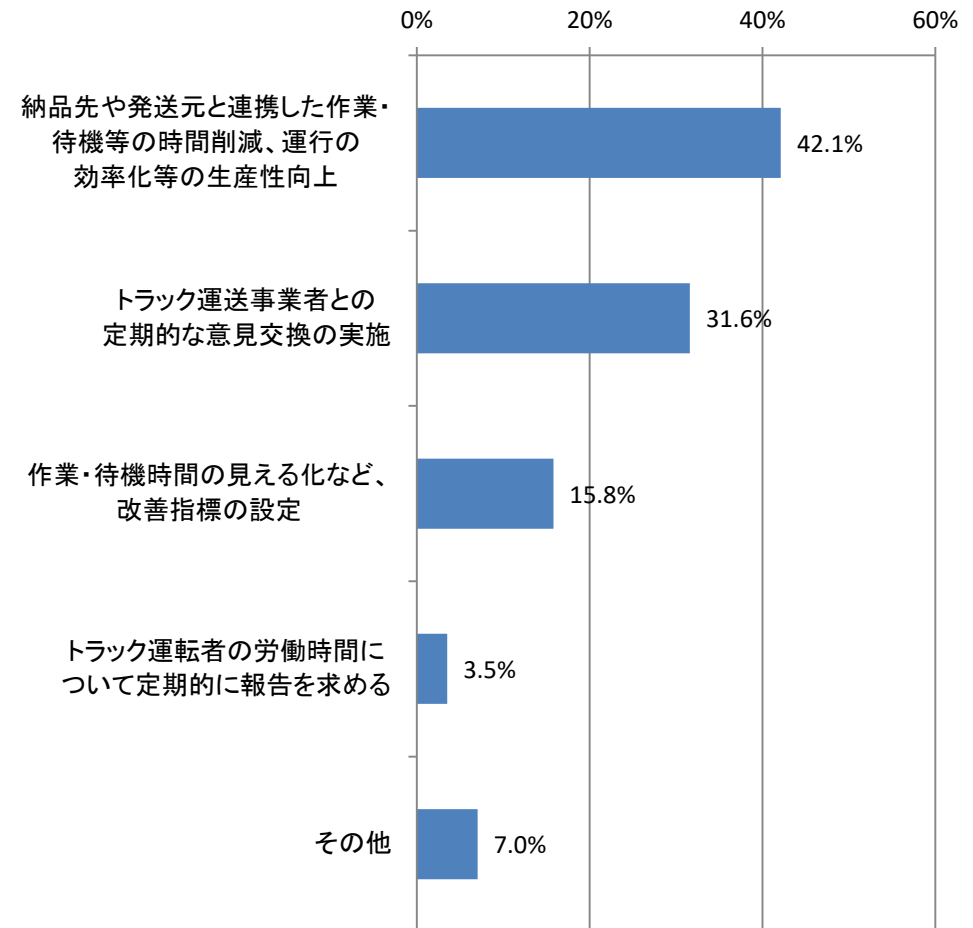
トラック運送事業者から申入れ状況

(n=66)



長時間労働抑制に向けた改善取組の内容

(n=66)

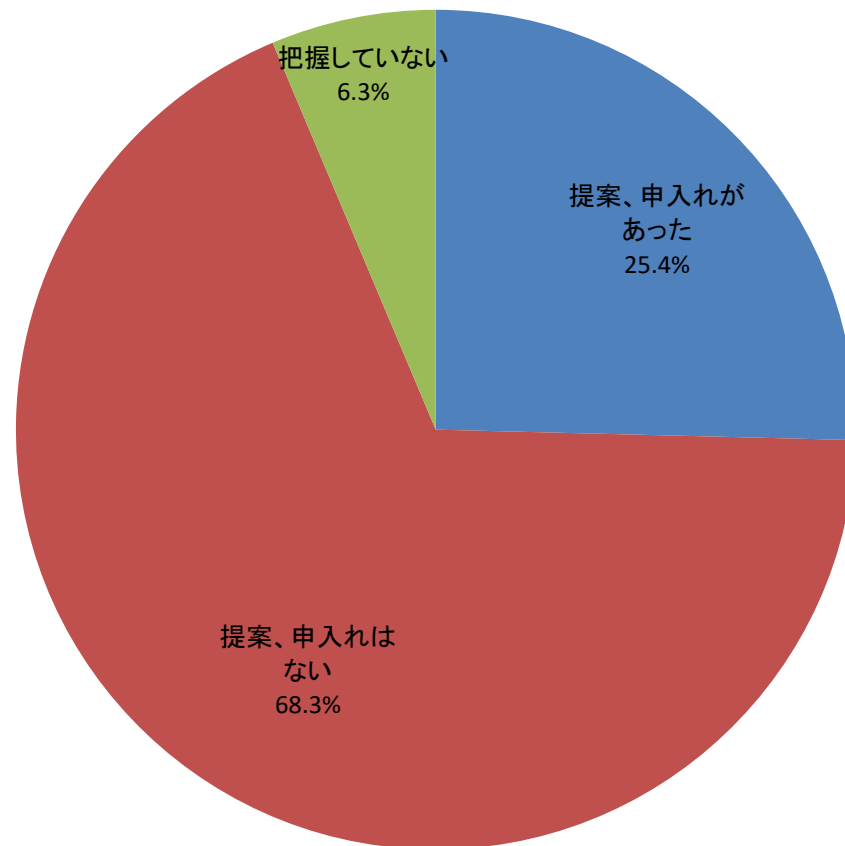


8 労働時間短縮に向けた取組

○過去2年間に、トラック運送事業者から貴社に対して、運転者の労働時間の短縮に向けた取組について、提案、申入れを受けたことがありますか。

運転者の労働時間の短縮に向けた取組

(n=66)



IV 附属資料(調査票)

トラック運送事業者向け:

新・標準運送約款、働き方改革に関する調査票

荷主向け:

新・標準運送約款、働き方改革に関するアンケート調査票

トラック運送事業者向け：新・標準運送約款、働き方改革に関する調査票①

新・標準運送約款、働き方改革に関する調査票

I 貴社について

設問1：所在する「**県**」に印を入れて、「**市町村**」をご記入ください。

(新潟県・ 長野県・ 富山県・ 石川県) (市・町・村)

設問2：運送事業における1年間の**営業収益(売上高)**をご記入ください。

約()億円くらい
(例:6,000万円 → 0.6億円、2億3,000万円 → 2.3億円)

設問3：**荷主から直接受注する営業収益(売上高)**は、全体の何割くらいですか。

約()割くらい(荷主直接の営業収益の割合)

設問4：貴社の**保有する車両台数**と、**運送事業に従事する運転者の人数**をご記入ください。

- 保有車両台数 ()両(被牽引車を除く)
 運転者人員 ()人

設問5：現在、必要な運転者人員に対して、**運転者は不足していますか。**(該当するもの1つ)

- ① 非常に不足している
 ② 不足している
 ③ やや不足している
 ④ 不足していない

設問6：**運送事業の原価計算はどのように実施**していますか。(該当するもの1つ)

- ① 取引先別の原価
 ② 運賃単価別(運賃表別)の原価
 ③ 車両別の原価
 ④ 事業部門別の原価(一般貨物部門、積合せ部門等)
 ⑤ 営業所別の原価
 ⑥ 会社全体としての原価
 ⑦ その他()

設問7：運賃・料金の見直し、取引条件の見直しに向け、積込・取卸作業の時間、待機時間、その他附帯作業の内容、所要時間等について、**現場を確認し、調査を実施しましたか。**(該当するもの1つ)

- ① 詳細に調査を実施
 ② おおまかに調査を実施
 ③ 現場調査を実施していない
 ④ 以前から現場実態を適切に把握

設問8：**適切な見積を作成**できるよう、営業担当者、営業ドライバー等の**育成を実施**していますか。
(該当するもの1つ)

- ① 育成している ② 特に育成していない ③ 育成の必要がない

<長距離輸送(走行距離 500km 以上)の輸送がある場合にのみご回答ください>

設問9：長距離輸送で、**帰り荷確保の待機時間がなく、貨物を取卸し後、すぐに帰り荷を積み込んで地元に戻ることができる運行**は、長距離輸送全体の何割くらいありますか。(該当するもの1つ)

- ① 1割程度 ② 3割程度 ③ 5割程度 ④ 8割以上 ⑤ ほとんどない

II 「標準運送約款」の改正を踏まえた対応について

設問1：標準運送約款の**改正内容(平成 29 年 11 月)**をご存知ですか。(該当するもの1つ)

- ① 知っている ② 少し知っている ③ 知らない

設問2：標準運送約款の改正を踏まえ、**どのような届出**をしましたか。(該当するもの1つ)

- ① 新・標準運送約款 → 設問2-1を回答してください
 ② 旧・標準運送約款 → 設問2-2を回答してください
 ③ 独自に定めた運送約款 → 設問2-2を回答してください
 ④ まだ届け出をしていない → 設問2-3を回答してください

設問2-1：上記設問2で、「①新・標準運送約款」と回答した方にお聞きます。**どのような理由で、新・標準運送約款の使用**する届出をしましたか。(該当するもの全て)

- ① 現状の業務実態に即した運賃・料金を収受すべきだから
 ② 附帯作業時間、待機時間が長時間化しており、改善につながるから
 ③ 旧約款、独自約款の認可申請の必要がないから
 ④ 各種団体、指導員等から新・標準運送約款届出のアドバイスを受けたから
 ⑤ その他()

設問2-2：上記設問2で、「②旧・標準運送約款」または「③独自に定めた運送約款」と回答した方にお聞きます。「**新・標準運送約款の使用をしない理由**」について、お教えてください。(該当するもの全て)

- ① 積込・取卸料金、待機時間料金を別建て収受することは困難だから
 ② 新・標準運送約款を踏まえ、料金を別建て収受する仕事がないから
 ③ 独自に定めた運送約款でないと対応できない運送だから
 ④ 各種団体、指導員等から旧・標準運送約款届出のアドバイスを受けたから
 ⑤ その他()

設問2-3：上記設問2で、「④まだ届け出をしていない」と回答した方にお聞きます。

届出しない理由をお教えてください。(該当するもの全て)

- ① 届出すべき料金水準がわからないから
 ② 新約款、旧約款、独自約款など、いずれを採用すべきか、わからないから
 ③ 採用する運送約款を届出しても、少なくとも、何も変わらないから
 ④ その他()

トラック運送事業者向け：新・標準運送約款、働き方改革に関する調査票②

設問3：平成29年11月から現在まで、運賃・料金の別建て收受等に向けて、**取引先に対して申入れ、交渉を実施**しましたか。(該当するもの1つ)

- ① 申入れを実施 ② 申入れのために準備中 ③ まだ申入れしていない

設問4：上記で「①運賃・料金の申入れを実施」と回答した方にお聞きます。

取引先に対して、**申入れ、交渉した結果、見直しをしてくれた割合**はどのくらいですか。

- 見直しのできた取引先の割合(件数ベース)
→ 約()割くらい
取引条件の見直しのできた「荷種」:()

設問5：標準運送約款の改正後(平成29年11月)、運賃とは別に**待機時間料、積込・取卸料、附帯作業料、燃料サーチャージ、高速道路利用料金**などを新たに收受できた事例はありますか。(該当するもの1つ)

- ① ある ② ない

設問5-1：上記設問5で「①ある」と回答した方にお聞きます。標準運送約款の改正後(平成29年11月)、運賃とは別に新たに收受できたものは次のうちどれですか。(該当するもの全て)

- ① 積込・取卸料 ② 待機時間料
③ 附帯作業料 ④ 燃料サーチャージ
⑤ 高速道路利用料金 ⑥ 運賃水準を上げた(別建て收受はなし)
⑦ その他()

設問6-1：標準運送約款が改正(平成29年11月)され、各種作業、待機時間等の改善の必要性について、「**荷主側の意識**」が変化してきたと感じますか。(該当するもの1つ)

- ①かなり感じる ②やや感じる ③感じない ④ほとんど感じない

設問6-2：標準運送約款が改正(平成29年11月)され、各種作業、待機時間等の改善の必要性について「**元請事業者側の意識**」が変化してきたと感じますか。(該当するもの1つ)

- ①かなり感じる ②やや感じる ③感じない ④ほとんど感じない

設問6-3：標準運送約款が改正(平成29年11月)により、取引条件の改善、運転者の賃金上げ、**長時間時間の抑制**などの効果が期待できますか。(該当するもの1つ)

- ①かなり期待する ②やや期待する ③期待できない ④全く期待できない

設問7：運賃・料金の別建て收受など、見直しができない原因として、どのようなことがありますか。(該当するもの全て)

- ① 取引先(荷主等)が応じてくれないため
② 自社の交渉力が充分でないため
③ 長年の業界慣行があるため
④ 行政等による周知、浸透に向けた取組が充分でないため
⑤ 荷主勧告の発動、下請法・労働法関連の指導が充分でないため
⑥ その他()

Ⅲ. トラック運転者の長時間労働抑制に向けた働き方改革について

設問1：トラック運転者の長時間労働の抑制に向けて、**国土交通省、厚生労働省**では以下の取組を実施していますが、**ご存知**ですか。(それぞれの項目ごとに該当するもの1つ)

トラック運転者の長時間労働抑制の取組	<input type="checkbox"/> ①知っている <input type="checkbox"/> ②知らない
待機時間の記録義務付け	<input type="checkbox"/> ①知っている <input type="checkbox"/> ②知らない
荷主勧告が発動されやすくなったこと	<input type="checkbox"/> ①知っている <input type="checkbox"/> ②知らない
残業の上限規制 (平成36(2024)年4月から960時間以内等)	<input type="checkbox"/> ①知っている <input type="checkbox"/> ②知らない
中小企業における月60時間超の時間外手当の割増率引上げ (平成36(2024)年4月から25%→50%)	<input type="checkbox"/> ①知っている <input type="checkbox"/> ②知らない

設問2：**2年前と比較**して、「運転者」の積込の作業時間など、以下の時間について、**改善、悪化**など、どのような傾向ですか。(それぞれの項目ごとに該当するもの1つ)

積込の作業時間	<input type="checkbox"/> ①改善傾向 <input type="checkbox"/> ②変化なし <input type="checkbox"/> ③悪化傾向
取引先都合の待機時間(荷待ち時間)	<input type="checkbox"/> ①改善傾向 <input type="checkbox"/> ②変化なし <input type="checkbox"/> ③悪化傾向
取卸の作業時間	<input type="checkbox"/> ①改善傾向 <input type="checkbox"/> ②変化なし <input type="checkbox"/> ③悪化傾向
その他 附帯作業時間	<input type="checkbox"/> ①改善傾向 <input type="checkbox"/> ②変化なし <input type="checkbox"/> ③悪化傾向
運行(運転)に要する時間	<input type="checkbox"/> ①改善傾向 <input type="checkbox"/> ②変化なし <input type="checkbox"/> ③悪化傾向
残業時間(所定労働時間を超える労働時間)	<input type="checkbox"/> ①改善傾向 <input type="checkbox"/> ②変化なし <input type="checkbox"/> ③悪化傾向

設問3：運転者が長時間労働により過労運転、作業事故等が懸念される場合に、**荷主、元請運送事業者**に対して**改善の申入れ**をしましたか。(該当するもの1つ)

- ① 改善の申入れをしている
② 申入れをしていない
③ 問題がないため、申入れの必要がない

設問4：**長時間労働抑制**に向けた取組として、**具体的にどのようなことに取組み**していますか。(該当するもの全て)

- ① 発着荷主と連携した作業・待機等の時間削減、運行の効率化等の生産性向上
② 自助努力による作業・待機等時間削減、運行の効率化等の生産性向上
③ 作業・待機時間の見える化など、改善指標の設定
④ 労働時間管理の徹底、賃金体系の見直し(固定残業設定によるインセンティブ)
⑤ その他()

設問5：**運転者の労働時間は過去1年前と比較**してどのような状況ですか。(該当するもの1つ)

- ① 短縮化する傾向 ② 変化なし ③ 長時間化する傾向

トラック運送事業者向け：新・標準運送約款、働き方改革に関する調査票③

設問6：過去2年間に、取引先(荷主、元請等)に対して、**運転者の労働時間の短縮に向けた取組について、提案、申入れ**をしたことがありますか。(該当するもの1つ)

- ① 提案、申入れした ② 提案、申入れしていない

設問7：過去2年間に、**労働時間短縮に向けて、自社の自助努力として、勤務時間、シフト調整、配車繰り、出発時間・到着時間等の見直しを実施**しましたか。(該当するもの1つ)

- ① 実施した ② 実施予定 ③ 実施していない(予定もなし)

設問8：現時点で、**1年間の残業時間が960時間以上の運転者はいますか**。(1人以上であれば、「①」をご回答ください)(該当するもの1つ)

- ① 該当する運転者がいる ② 全くいない(ゼロ) ③ 把握していない

設問9：**2024年度より適用される残業時間の上限規制(上限年960時間)**、について、どのようにお考えですか。(該当するもの1つ)

- ① 対応できる(不安はない)
② 対応できるか、わからない(不安がある)
③ そもそも対応できない(不可能だろう…)

設問10：**2024年度より適用される残業時間の上限規制(上限年960時間)**に対応できるようにするためには、どのような条件が必要ですか。(該当するもの全て)

- ① 発着荷主による協力の充実(発着荷主における理解・実施の促進)
② 元請事業者による協力の充実(元請事業者による協力の徹底)
③ 発着荷主、元請事業者に対する行政指導の強化
④ 荷役機器等の生産性向上に向けた機器・設備の導入に対する補助制度の充実
⑤ 高速道路利用料金の割引制度の拡充
⑥ 運送事業者各社の労務制度(労働時間、給与体系等)の見直しなど、自助努力の徹底
⑦ その他()

設問11：年間10日以上¹の年次有給休暇を取得できる運転者のなかで、昨年1年間の**年次有給休暇の取得日数が5日未満の運転者はいますか**。(該当するもの1つ)

- ① 取得日数が5日未満の運転者がいる
② 取得日数が5日未満の運転者はいない(対象者全員5日以上取得している)
③ 把握していない(管理していない)

設問12：**来年度から適用される年5日の年次有給休暇取得の義務化**について、どのようにお考えですか。(該当するもの1つ)

- ① 対応できる(不安はない)
② 対応できるか、わからない
③ そもそも対応できない

FAX送付先：03-6273-0485

ご協力を頂き誠にありがとうございました。

荷主向け：新・標準運送約款、働き方改革に関するアンケート調査票①

新・標準運送約款、働き方改革に関するアンケート調査票

I 貴社について

設問1：所在する「県」にレ印を入れて、「市町村」をご記入ください。

(新潟県・ 長野県・ 富山県・ 石川県) (市・町・村)

設問2：1年間の営業収益(売上高)をご記入ください。

約()億円くらい
(例:6,000万円 → 0.6億円、2億3,000万円 → 2.3億円)

設問3：貴社の輸送品(完成品、調達品等)に、該当するもの全て「○」を付けてください。

輸送品目分類表

番号	輸送品目	番号	輸送品目
1	農産品、水産品	16	紙・パルプ
2	生鮮食品	17	糸・反物などの繊維素材
3	加工食品	18	衣服・布団などの繊維製品
4	飲料・酒	19	日用品
5	原木・材木等の林産品	20	書籍・印刷物
6	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	21	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
7	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	22	機械ユニット・半製品
8	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	23	精密機械・生産用機械・業務用機械
9	壁紙・タイルなど住宅用資材	24	家電・民生用機械
10	金属部品・金属加工品(半製品)	25	完成自動車・オートバイ
11	セメント・コンクリート・コンクリート製品	26	再生資源・スクラップ
12	ガソリン・軽油など石油石炭製品	27	廃棄物
13	合成樹脂・塗料など化学性原料	28	宅配便・特積み貨物
14	医薬品、その他化学製品	29	空容器・返送資材(パレット、ラック等)
15	海上コンテナ	30	その他

設問4：年間を通した、1日当たりの輸送量(年間平均)はどのくらいですか、「台数換算」にてご回答ください。

約()台くらい → (①大型車、②中型車、③小型車)が中心

設問5：トラック運送事業者への主な発注形態をお教えてください。(該当するもの全て)

①貸切 ②積合せ ③宅配 ④その他()

設問6：現在、必要な車両台数を円滑に確保できますか。(該当するもの1つ)

①非常に厳しい ②厳しい ③やや厳しい ④問題となっていない(円滑に確保)

II. 「標準運送約款」の改正を踏まえた対応について

設問1：標準運送約款の改正内容(平成29年11月)をご存知ですか。(該当するもの1つ)

①知っている ②少し知っている ③知らない

設問2：委託先の運送事業者は、どのような運送約款を届出していますか(該当するもの全て)

①新・標準運送約款
②旧・標準運送約款
③独自に定めた運送約款
④まだ届け出をしていない
⑤把握していない(把握する必要がない)

設問3：平成29年11月から現在まで、トラック運送事業者から貴社に対して、運賃・料金の別建て等申入れがありましたか。(該当するもの1つ)

①申入れがあった ②申入れはなかった ③わからない

設問4：運賃・料金の見直し、取引条件の見直しに向け、現場における積込・取卸作業の時間、待機時間、その他附帯作業の内容、所要時間等の実態を把握していますか。(該当するもの1つ)

①把握している ②把握していない ③把握の必要はない

設問5：標準運送約款の改正後(平成29年11月)、運賃とは別に待機時間料、積込・取卸料、附帯作業料、燃料サーチャージ、高速道路利用料金などを新たに設定した事例はありますか。(該当するもの全て)

①積込・取卸料 ②待機時間料
③附帯作業料 ④燃料サーチャージ
⑤高速道路利用料金 ⑥運賃水準を上げた(別建て収受はなし)
⑦その他()

設問6：標準運送約款が改正(平成29年11月)され、各種作業、待機時間等の改善の必要性について、「トラック運送事業者の意識」が変化してきたと感じますか。(該当するもの1つ)

①かなり感じる ②やや感じる ③感じない ④ほとんど感じない

設問7：標準運送約款の改正による、運賃・料金の別建て設定について、ご意見があれば、ご記入ください。

荷主向け：新・標準運送約款、働き方改革に関するアンケート調査票②

Ⅲ. トラック運転者の長時間労働抑制に向けた働き方改革について

設問1：トラック運転者の長時間労働の抑制に向けて、国土交通省・厚生労働省では以下の取組を実施していますが、ご存知ですか。（それぞれ項目ごとに該当するもの1つ）

トラック運転者の長時間労働抑制の取組	<input type="checkbox"/> ①知っている <input type="checkbox"/> ②知らない
待機時間の記録義務付け	<input type="checkbox"/> ①知っている <input type="checkbox"/> ②知らない
荷主勧告が発動されやすくなったこと	<input type="checkbox"/> ①知っている <input type="checkbox"/> ②知らない
残業の上限規制 (平成 36(2024)年 4 月から 960 時間以内等)	<input type="checkbox"/> ①知っている <input type="checkbox"/> ②知らない
中小企業における月 60 時間超の時間外手当の 割増率引上げ (平成 36(2024)年 4 月から 25%→50%)	<input type="checkbox"/> ①知っている <input type="checkbox"/> ②知らない

設問2：運転者が長時間労働により過労運転、作業事故等が懸念される場合に、トラック運送事業者から改善の申入れを受けたことがありますか。（該当するもの1つ）

- ① 改善の申入れがあった
- ② 申入れはない
- ③ 問題がないため、そもそも申入れの必要はない

設問3：長時間労働抑制に向けた取組として、具体的にどのように取組みしていますか。（該当するもの全て）

- ① 納品先や発送元と連携した作業・待機等の時間削減、運行の効率化等の生産性向上
- ② 作業・待機時間の見える化など、改善指標の設定
- ③ トラック運送事業者との定期的な意見交換の実施
- ④ トラック運転者の労働時間について定期的に報告を求める
- ⑤ その他()

設問4：過去2年間に、トラック運送事業者から貴社に対して、運転者の労働時間の短縮に向けた取組について、提案、申入れを受けたことがありますか。（該当するもの1つ）

- ① 提案、申入れがあった
- ② 提案、申入れはない
- ③ 把握していない

設問5：トラック運転者の長時間労働の抑制、積込・取卸に関する作業時間、待機時間の削減、トラック運転者の働き方改革（残業時間の上限規制（年 960 時間）等）について、ご意見があれば、ご記入ください。

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」推進運動の 進め方について(案)

「ホワイト物流」推進運動事務局

平成31年2月20日

「ホワイト物流」推進運動の概要

トラック運転者不足に対応し、我が国の国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保するとともに、我が国経済のさらなる成長に寄与するため、

- ①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
 - ②女性や高年齢層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
- に取り組む運動を、関係者が連携し、強力に推進する。

企業等

運動の趣旨へ賛同する(第1段階)とともに、具体的な取組項目について自主行動宣言を提出・公表するとともに、取組を実施(第2段階)。

(イメージ)

- ✓ 荷待ち時間の削減
- ✓ 荷役の機械化
- ✓ 契約の書面化 等

コンプライアンス
(法令遵守)

企業の社会的
責任(CSR)

安定的な事業継続

物流システム効率化・トータル物流コストの最適化

期待
・
評価

国民

便利で快適な
日常生活の維持

以下のような点への国民の理解と協力をお願いします。

(イメージ)

- ◆ 宅配便の再配達削減
- ◆ 集荷・配達サービスの見直しへの理解
- ◆ 引越時期の分散
- ◆ SA・PAの大型車スペースには駐車しない 等

物流事業者

トラック運転者の確保のため、労働条件・労働環境の改善に取り組むとともに、荷主企業・元請事業者等に対し、物流の改善に関する提案を行い、実施する。

(イメージ)

- 働きやすい環境の整備
- 女性運転者の活用
- 物流の改善提案 等

働き方改革の実現

多様な人材の確保

労働生産性の向上

連携
・
協力

理解
・
協力

「ホワイト物流」推進運動の推進体制

「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

(設置期限:平成36年3月末)

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

(議長)

野上 浩太郎 内閣官房副長官

(議長代理)

大塚 高司 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

連携

連携

トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会・地方協議会

有識者、トラック事業者、荷主、労働組合等の関係者から構成され、中央及び各都道府県に設置されている。

「ホワイト物流」推進運動の進め方

「ホワイト物流」推進会議

- 運動の趣旨と推進方針を決定

トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会

- 企業等や国民への詳細な呼び掛け内容等を検討・調整

「ホワイト物流」推進運動HPの開設

企業等向け

- 関係団体を通じた運動への参加の呼び掛け
- 主要企業等に対し、運動への参加を要請
- 賛同企業等を公表

国民向け

- 政府広報や関係団体の広報媒体を活用した広報の実施。

運動の拡大・深化

参加企業等に期待するアクション

- 自主行動宣言(第1段階:賛同表明)・実施

- 自主行動宣言(第2段階:推奨項目宣言)・実施

- 自主行動宣言のアップデート(随時)

【政府広報の媒体例】

The screenshot displays a grid of media examples categorized into four sections: 1. テレビ番組 (TV Programs): Includes a video of government officials and a radio program with two hosts. 2. ラジオ番組 (Radio Programs): Shows a radio broadcast with two hosts. 3. 雑誌広告 (Magazine Ads): Features a magazine page with text and images. 4. スポットCM (Spot CM): Shows a video of a snowy street scene and a food-related video. 5. 新聞広告 (Newspaper Ads): Displays newspaper pages with text and images.

問題意識の喚起(トラック運転者不足が国民生活や産業活動に与える影響)

【トラック事業者】

現状のままではさらなる深刻化が懸念される。

トラック運転者の確保のため、運転者の労働条件の改善が急務。運賃・料金はその原資。

適切に対応しなければこのような事態の発生が懸念される。

運転者不足の深刻化

- ・中高年齢層の大量退職
- ・罰則付きの時間外労働の上限規制の導入
- ・宅配便需要の増加 等

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

稼げない割にトラック運転者の負担の大きい仕事が敬遠されるように。

【国民】

宅配便・引越が不便に

食品等の物量の減少や品揃え不足

【企業等】

「トータル」物流コストの増加

在庫の増加

機会損失の発生

営業利益減少

- 全国的にトラック運転者不足が深刻化する中で、現状のままでは、必要な輸送能力が確保できず、
 - ・国民生活に関しては、宅配便や引越の運賃・料金の上昇や運送サービスの提供日・時間帯等の縮小、食品等の物量の減少や品揃え不足などが過度に生じるおそれ。
 - ・産業活動に関しては、トータル物流コストの増加、在庫の増加、機会損失の発生及びそれによる営業利益の減少などが生じるおそれ。
- 国民生活や産業活動に大きな影響を及ぼす事態を生じさせないためにも、荷主企業等とトラック事業者が連携し、物流システムの改善に取り組むとともに、物流システムの改善の必要性に対する国民の理解と協力を得る必要がある。
- 具体的には、①運転者の時間当たりの労働生産性の向上を図る観点、②運転者の時間的・心理的・肉体的負担が小さい形態での運送を実現する観点、③必要性に乏しい過剰なサービス水準を見直す観点などから、物流システムの改善を進める必要がある。

呼び掛けに当たっての基本的な考え方

- まずは、できるだけ多くの企業等に「ホワイト物流」推進運動に参加して頂くことが重要。
(最初は、必須項目に賛同頂き、その後、段階的に取組内容を増やし、深めて頂く。)
- このため、企業へ取り組みを呼びかける事項の内容は、様々な産業分野に共通する普遍的で効果が期待される取組を厳選するとともに、必須項目と推奨項目に分けて提示することとしたい。

自主行動宣言(賛同表明の際の宣言内容)(案)

- 自主行動宣言(賛同表明)の際には、すべての事業者が、取組方針や法令順守への配慮等についての下記3つの必須項目に合意し、賛同表明をすることとしてはどうか。

(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。

自主行動宣言(推奨項目)(案)

- 推奨項目については、中央協議会で昨年策定した「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」に記載の内容に加え、トラック運転者の長時間労働の是正を進める上で重要な次の項目を追加してはどうか。
- 業種や業態により取り組む項目には違いがあるため、推奨項目の内容を公表するか否かは、企業等の任意とすることでどうか。

A. 運送内容の見直し

○ガイドライン掲載項目(13項目)

○上記以外の項目

- ・物流の改善提案と協力
- ・納品日の集約
- ・検品水準の適正化
- ・物流システムや資機材の標準化

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

- ・上記の各項目に該当しない独自の取組

企業等への呼び掛け(呼び掛けの方法)(案)

- より多くの企業等の参加を得るため、関係団体を通じた呼び掛けを行うほか、主要企業等に対しては、直接、文書による参加要請を実施してはどうか。

①関係団体を通じた傘下企業等への運動への参加の呼び掛け

- ・関係団体に対し、傘下企業等への運動への参加の呼び掛けや機関誌等での広報についての協力を依頼。

②主要企業等に対する参加要請文書の送付・公表

平成31年度については、貨物量や社会的な影響力が大きいと考えられる以下の主要企業等の代表者宛てに、参加要請文書を直接送付するとともに、呼び掛けを行った旨を公表。

【対象企業等】

- ・上場会社(約3700社)
- ・地域の主要企業等(各都道府県毎に50社程度)

③関係団体・企業等向けの説明会の開催

全都道府県で運動に関する説明会を開催する。

自主行動宣言の提出・公表方法(イメージ)

<提出方法>

- ポータルサイトより、提出様式ファイル(Excel様式)をダウンロードの上、必要事項を記入し、事務局のメールアドレスへ提出。(平成31年度中に企業等が直接データの登録・更新を行えるよう、ポータルサイトを改良予定。)

<公表方法>

- 賛同企業名については、随時公表する。
- 推奨項目への取組内容については、希望する企業等のみ公表することとし、その内容がポータルサイトで確認できるようにする。

「ホワイト物流」推進運動 賛同企業一覧

産業別

製造業

〇〇業

(東京都)

〇〇業

〇〇〇(株)
(株)〇〇〇
(株)〇〇〇

〇〇業

(千葉県)

〇〇業

〇〇〇(株)
(株)〇〇〇
(株)〇〇〇

〇〇業

〇〇業

地域別

北海道

(〇〇業)
(〇〇業)
(〇〇業)
(〇〇業)

熊本県

宮崎県

鹿児島県

青森県

岩手県

沖縄県

主たる事業の選択リスト(イメージ)

- A. 農業, 林業
 - B. 漁業
 - C. 鉱業, 採石業, 砂利採取業
 - D. 建設業
 - E. 製造業
 - F. 電気・ガス・熱供給・水道業
 - G. 情報通信業
 - H. 運輸業, 郵便業
 - I. 卸売業, 小売業
 - J. 金融業, 保険業
 - K. 不動産業, 物品賃貸業
 - L. 学術研究, 専門・技術サービス業
 - M. 宿泊業, 飲食サービス業
 - N. 生活関連サービス業, 娯楽業
 - O. 教育, 学習支援業
 - P. 医療, 福祉
 - Q. 複合サービス事業
 - R. サービス業(他に分類されないもの)
 - S. 公務(他に分類されるものを除く)
 - T. 分類不能の産業
- 運輸業・郵便業(道路貨物運送業)

運輸業・郵便業(倉庫業)

運輸業・郵便業(その他の運輸業・郵便業)

※日本標準産業分類の大分類を基本とする。運輸業・郵便業は上記のとおりとする。

国民に呼び掛ける事項(案)

(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。

COOL CHOICE
できるだけ1回で受け取り
ませんかキャンペーン



～みんなで宅配便再配達防止に取り組むプロジェクト～

(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¹

広報活動の実施について(案)

- 企業等や国民の皆様に「ホワイト物流」推進運動に賛同して頂き、具体的な行動変化につなげて頂くため、政府広報や関係団体の機関誌、賛同企業等の広告を含む様々な広報媒体を活用して広報を実施する。

【当面の取組】

- ①ポータルサイト 運動のポータルサイトを開設。順次、動画を含むビジュアルなコンテンツの充実を図る。
- ②キャンペーンロゴ 運動の賛同企業等が表示できるキャンペーンロゴを作成する。
- ③政府広報 マスメディアに加え、インターネットを活用。
- ④関係団体の機関誌等 ご協力を頂ける団体、企業等を募り、機関誌、広告等で広報。
- ⑤説明会 全都道府県で関係団体・企業等向けの説明会を開催。
- ⑥セミナー 具体的な取組の進め方等に関するセミナーを各地で開催。
- ⑦関係団体等の行事等 関係団体の新年賀詞交歓会、総会、事業者大会等の機会などを活用し、運動への参加を呼び掛け。

2019年

2月20日 トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会
(企業等や国民への詳細な呼び掛け内容等を決定)

3月下旬頃 ポータルサイト開設・賛同企業等の募集開始
中央説明会(関係団体向け)

4月以降 地方説明会(関係団体、企業等向け)

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)
※各企業等は、自主行動宣言を事務局に提出の上、自社のHP等で随時公表可。

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)
※以後、随時公表

「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	役職	代表者の役職・氏名 を記載	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めます。

(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

公表したい場合のみ
記載(5行以内)

・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

「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、関係すると思われる項目について、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緊需差を平準化します。
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、RO-RO船や鉄道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/anzan/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年度中の取組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

○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。

具体的取り組み(案)

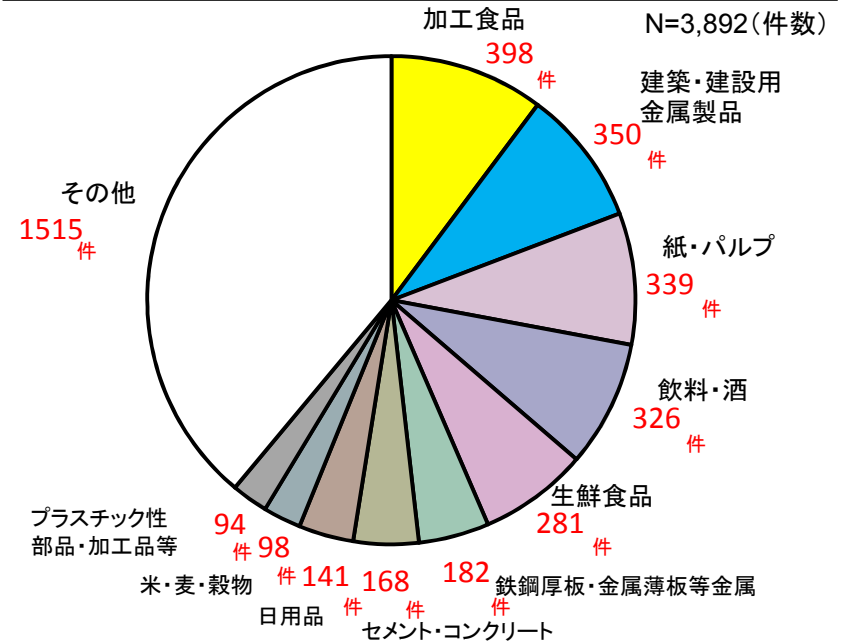
- 荷待ち件数が特に多い分野で平成30年度に設置した輸送品目別懇談会(加工食品、建設資材、紙・パルプ)について、引き続き輸送品目別懇談会を開催し議論を行い、輸送品目に応じた課題の抽出及び改善策の検討・検証を実施
- 懇談会で得られた改善策について展開・浸透を図るべく、各運輸局単位で地方懇談会(既存の地方協議会を活用することも想定)を設置し、輸送品目別懇談会から地方懇談会への縦展開を図るとともに、地方懇談会から管内の各地方協議会に対して横展開を実施
- アドバンス事業として、地方懇談会ごとに輸送品目に係る実証実験を実施し、改善策に係る効果を検証
- 検証で得られた有用な効果について、適宜ガイドラ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

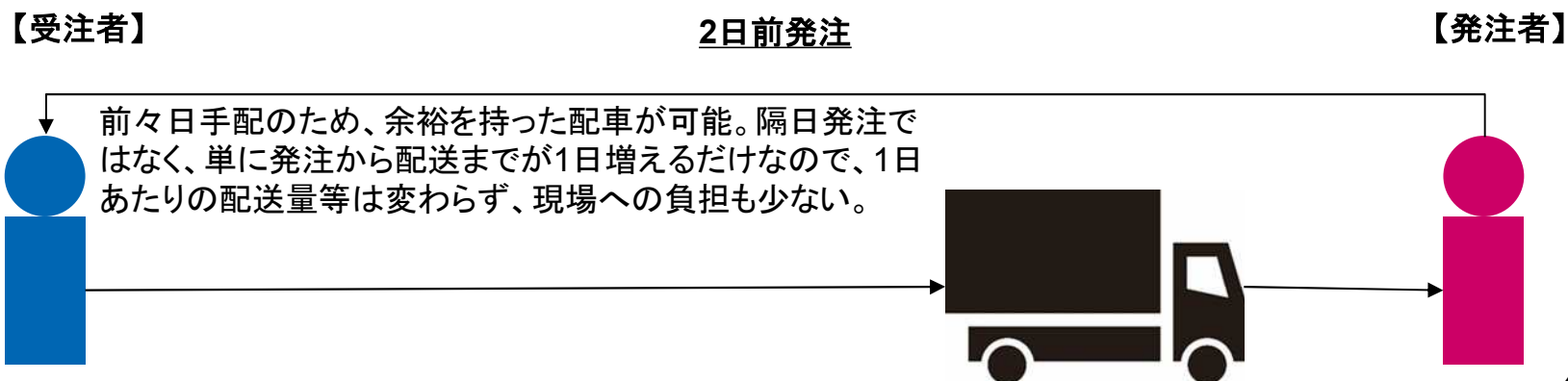
【小口多頻度・短いリードタイム配送の抑制】 リードタイムを1日延長することによる配車効率の向上

- 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	JPTransポートサービス(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も結構ある。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。
- 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。

「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セミナー」について

資料8

トラック事業者と荷主が連携して実施した、トラック運送事業における荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るためのパイロット事業の成果を取りまとめたガイドライン等の周知や具体的な改善事例の紹介等を目的とした「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セミナー」を2月5日より全国各地で開催。

開催スケジュール(実施済みを含む)

東京	： 2月7日(木)	名古屋	： 2月5日(火)
	2月13日(水)	札幌	： 2月22日(金)
大阪	： 2月15日(金)	広島	： 2月26日(火)
	3月22日(金)	仙台	： 2月27日(水)
福岡	： 2月19日(火)	新潟	： 2月28日(木)
	3月19日(火)	高松	： 3月6日(水)

プログラム

- ・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について
- ・トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドラインについて
- ・貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律について
- ・取引環境と長時間労働改善事例の紹介
- ・各種取引関係のルール等について

セミナーの様子

名古屋会場



東京会場



トラック運送サービスを持続的に 提供可能とするためのガイドライン

～荷主・運送事業者双方の共通理解に向けて～

法令を遵守しつつトラック運送機能の持続的確保を図る上でコストが必要になることについて、荷主・運送事業者双方の共通理解を促すためにガイドラインとしてとりまとめました。



トラック運送機能の安定的・継続的な提供を可能とするために ～荷主・運送事業者双方の共通理解に向けて～

① コンプライアンス（法令遵守）は、安全確保等の観点から重要です。

○ トラックドライバーは、以下の改善基準告示(※1)を遵守する義務があります。

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

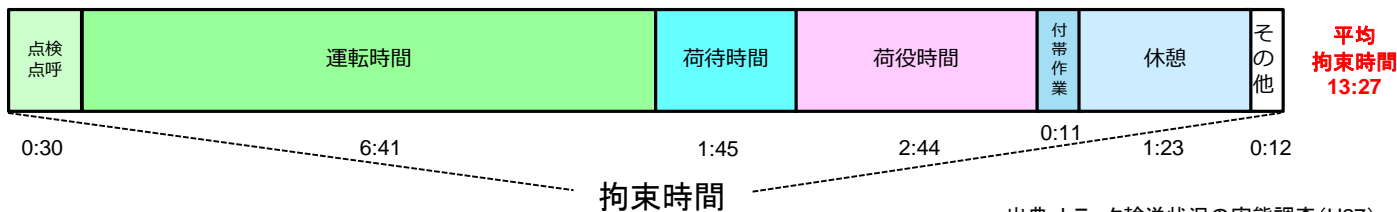
※1 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準(平成元年労働省告示第7号)

※2 (1)1日拘束16時間を超える運送はできない

(2)週3日以上1日拘束15時間を超える運送はできない

② 「拘束時間」は、荷物を運んで運転している時間だけではなく、点検・回送運転・荷待・荷役・休憩等の時間も含まれます。

※拘束時間等のルールに加え、働き方改革関連法により、H36年4月(2024年4月)から、時間外労働時間について「年間960時間以内」の上限が設けられます。



③ コンプライアンス違反を防ぐためには、

- ・ 荷待や荷役時間の長時間化の抑制、
- ・ 高速道路等の利用による運転時間の短縮、等について、
荷主側の理解・協力が重要です。

ポイント： 検品・ラベル貼り等の付帯作業の範囲については、荷主・運送事業者双方で協議した上で契約で決めておくことが重要です。

コンプライアンス(法令遵守)のための取組例

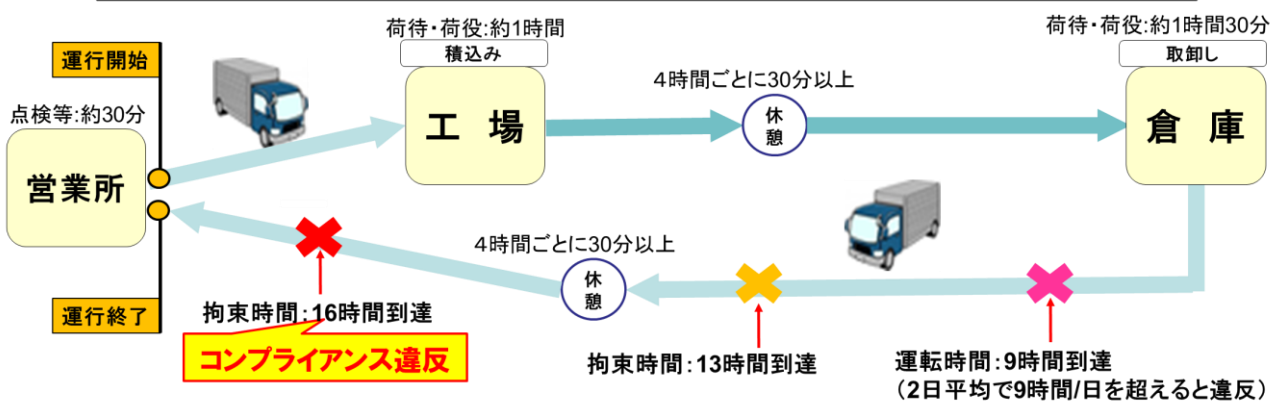
(1) 高速道路利用等による拘束時間短縮 (例) →限られた時間での効率的運送が可能

①高速道路利用(平均速度UP↑)、②フェリー等の利用(乗船時間は全て休息期間)により、拘束時間を短縮

一般道の走行では拘束時間のルールを守ることができない。

片道220km(往復440km)、一日運行、一般道路使用の場合

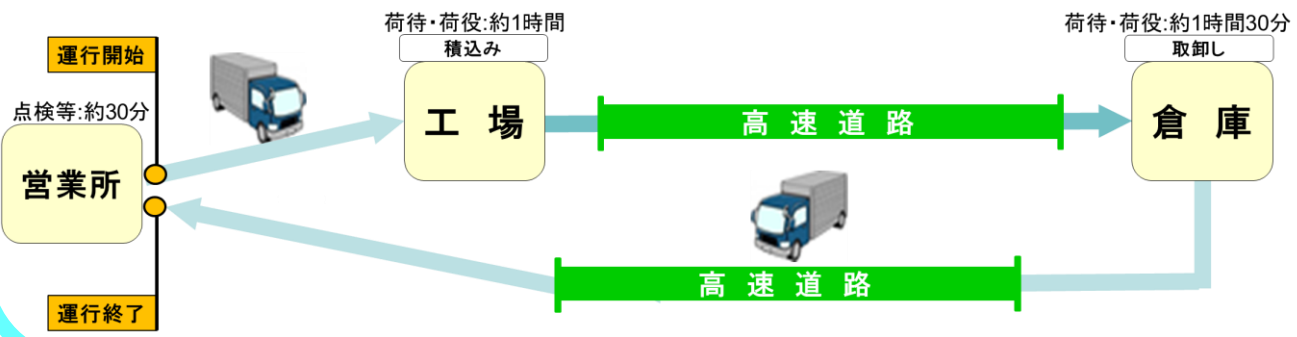
運転時間: 約12.5時間
拘束時間: 約16.5時間 ⇒ 拘束時間が16時間を超過 = **コンプライアンス違反**



高速道路利用により拘束時間のルールを遵守することが可能に！ **高速利用料は必要**

片道220km(往復440km)、一日運行、高速道路利用の場合 ※高速道路:340kmとして試算

運転時間: 約7.5時間 ⇒ 拘束時間が13時間以内に収まる = **コンプライアンス(法令遵守)**
拘束時間: 約10.5時間 + 連日運行可能



高速道路を利用せず拘束時間ルールを遵守しようとする...

- ① 交代運転者が必要 (2人分の人件費が必要)、又は、
- ② 1日戻りではなく、2日間運行とする必要あり (所要時間・コスト増加、効率悪化)

※一般道35km/h、高速道70km/hで走行するとして試算

コンプライアンス(法令遵守)のための取組例

(2) 受付予約システム・機械荷役等による拘束時間短縮 (例)

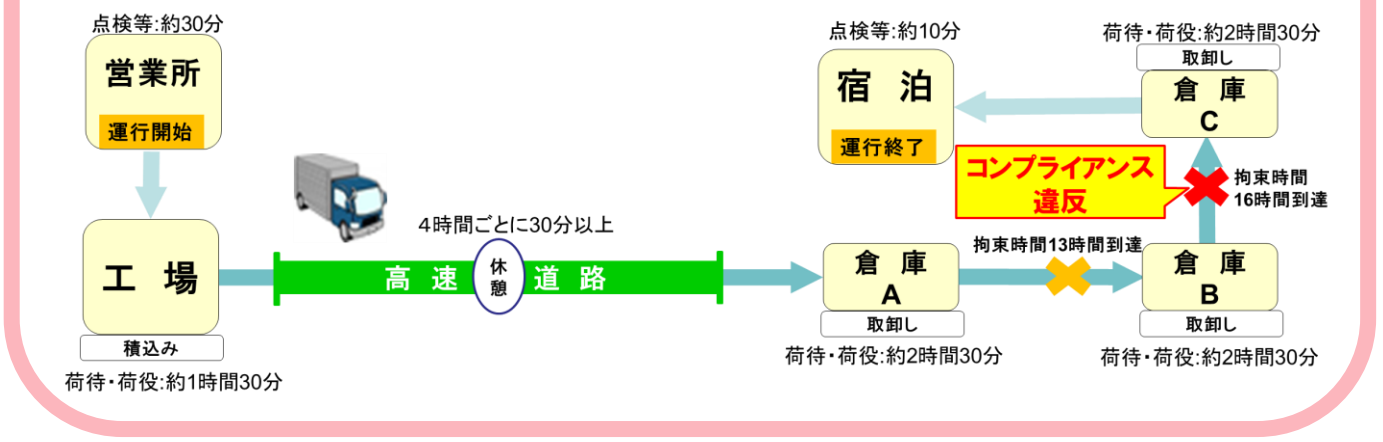
→限られた時間での効率的な運送が可能

荷待・荷役時間が長くなることによるコンプライアンス違反を回避するため、
 ①トラック受付予約システム等による荷待時間を短縮、②パレット等の機械荷役による荷役時間を短縮

荷待・荷役時間が長くなることで拘束時間のルールを守ることができない。

片道450km 倉庫荷待ち時間:1時間30分×3回、
 荷役時間:1時間×3回 の場合 ※高速道路:350kmとして試算

運転時間:約8.0時間
 拘束時間:約18.0時間 ⇒ 拘束時間が16時間を超過 = **コンプライアンス違反**

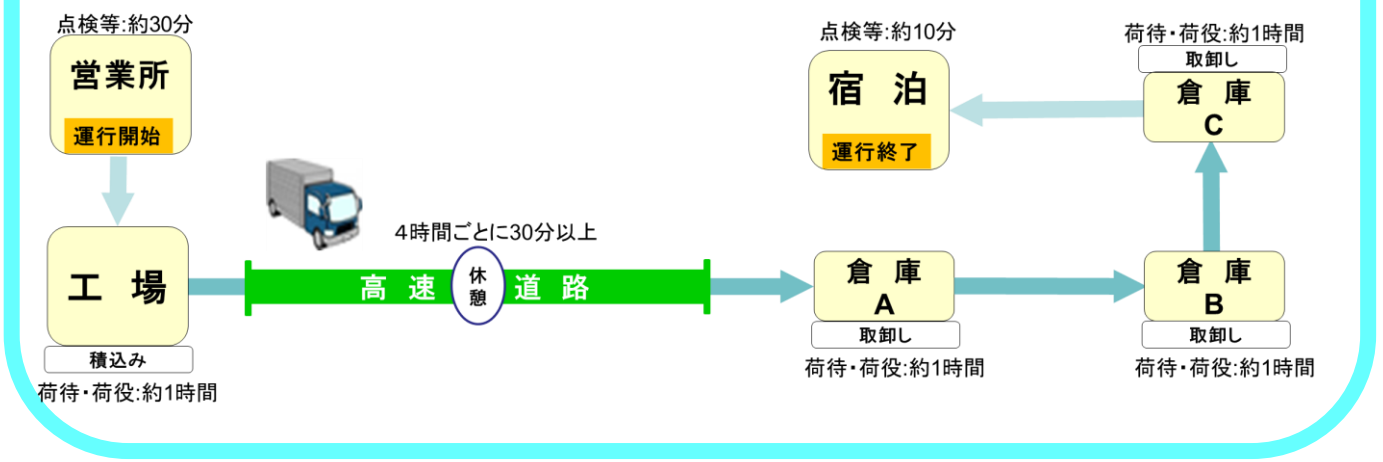


受付予約システム・機械荷役等で荷待ち時間等を短縮することにより
 ルールを遵守することが可能に！

**荷主側の協力が
 不可欠**

片道450km 倉庫荷待ち時間:30分×3回、
 荷役時間:30分×3回 の場合 ※高速道路:350kmとして試算

運転時間:約8.0時間
 拘束時間:約13.0時間 ⇒ 拘束時間が16時間以内に収まる = **コンプライアンス(法令遵守)**



※一般道35km/h、高速道70km/hで走行するとして試算

④ 法令を遵守しつつ運送機能が持続的に提供されるためには、運送に必要なコストが賄われることが重要です。

○ トラック運送機能を持続的に提供していく上では、以下のようなコストが発生します。

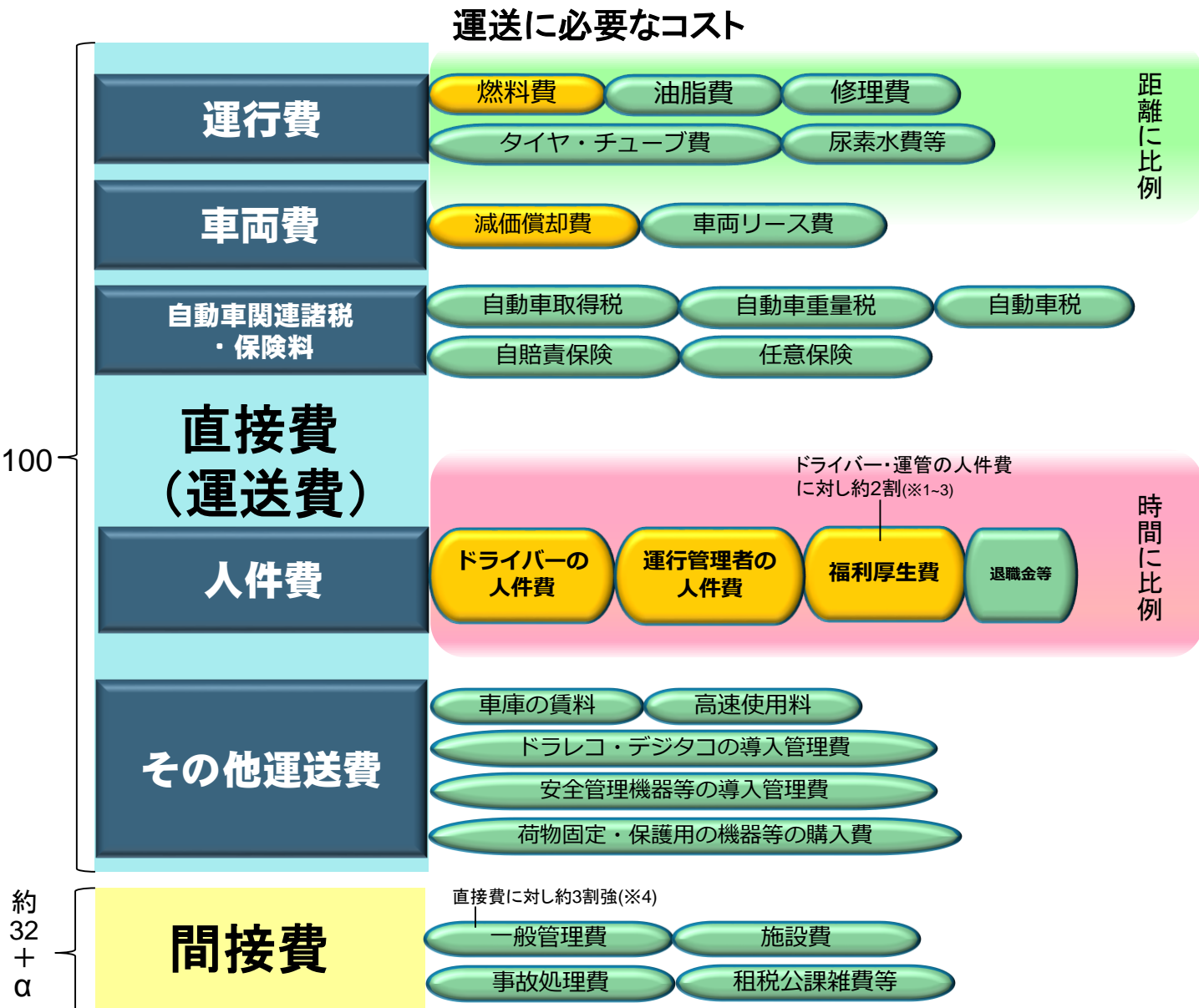
(1) 直接費(運送費)

①運行費、②車両費、③ドライバー人件費等、④自動車関連諸税・保険料、等

(2) 間接費

①一般管理費、②施設費、③事故処理費、④租税公課等

○ 法令を遵守しつつ持続的に運送機能が提供される上では、こうした必要となるコストを賄えることが重要となります。



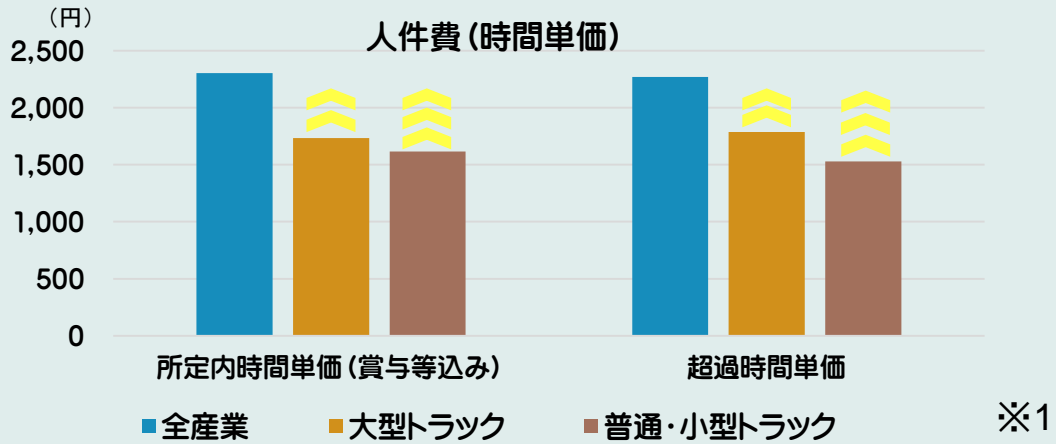
※1 福利厚生費比率は平成28年度全日本トラック協会経営分析報告書に基づき試算

※2 法定福利費事業者負担比率は厚生労働省等HPより

※3 福利厚生費には法定福利費を含む

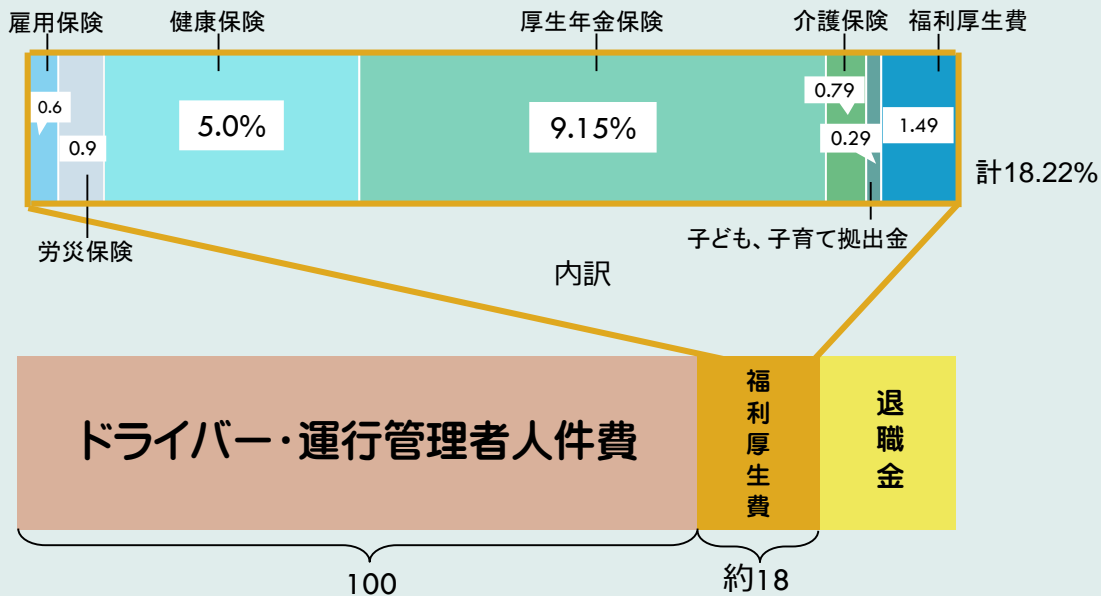
※4 平成28年度中小企業実態基本調査に基づき試算

トラックドライバーは深刻な人材不足で、ドライバーの年齢構成も高齢化が進む一方です。他産業と比べて、給与の時間単価は約2割～3割低く、今後人材を確保していく上では、この差が縮小するようにしていくことが重要となります。



人件費・福利厚生費について (※4)

コンプライアンス(法令遵守)のために、福利厚生費等は必要不可欠なコストです。



- 一般的に福利厚生費は、運転者人件費に対して、その18%がかかる ※2~4
- 運行に対して間接的な面が強いが、コスト計算をする際には適切に計上する

※1 平成29年賃金構造基本統計調査に基づき試算

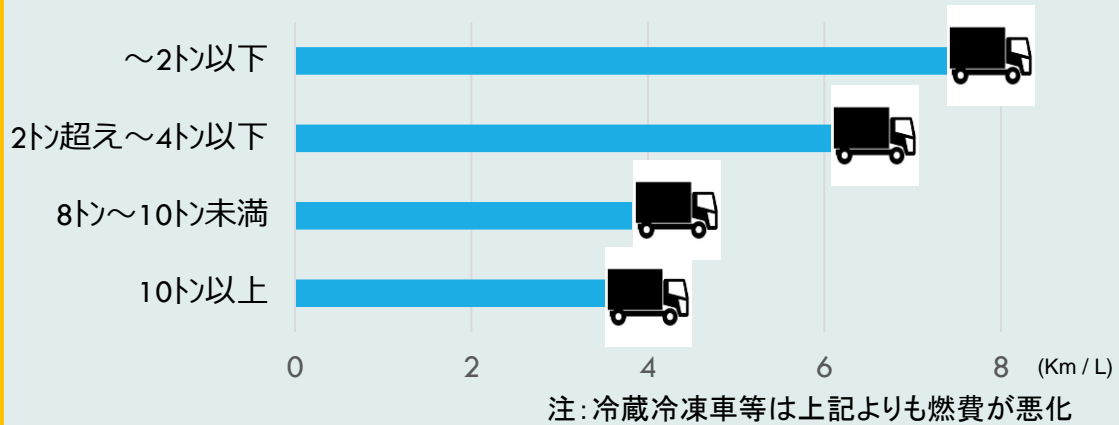
※2 福利厚生費比率は平成28年度全日本トラック協会経営分析報告書に基づき試算

※3 法定福利費事業者負担比率は厚生労働省等HPより

※4 福利厚生費には法定福利費を含む

燃料費は、車種や距離に応じて変動しますが、必要不可欠なコストです。

■ 平均燃費 車種区分ごとの平均燃費 ※1



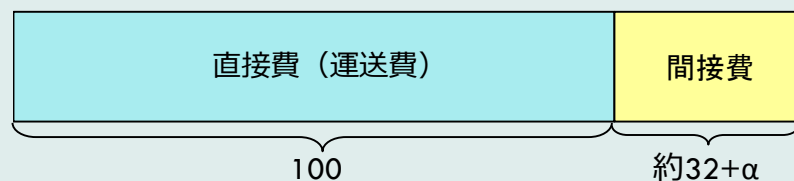
燃料価格は大きく変動します。その変動はトラック事業者がコントロールできないため、燃料サーチャージ制の導入が重要となります。



燃料費について

間接費について

直接費の他に間接費が必要となります。(一般管理費、施設費等)



● 間接費は、平均直接費(運送費)の3割強相当。

※1 平成23年度全日本トラック協会調査データ及び平成27年度九州トラック協会調査データに基づき試算

※2 平成28年度中小企業実態基本調査に基づき試算
(トラック事業者の99.9%は中小企業者であり、きわめて零細性が強い。)

国土交通省では、法令遵守のために以下のような取組みを行っています。

⑤ 国土交通省はコンプライアンス（法令遵守）を強化し、働き方改革を進めるために、ルール違反に関する行政処分の強化等を進めています。

○ 違反事業者に対する行政処分の強化（停車日数の引上げ）

(ex) 社会保険等未加入

一部未加入: 10日車	→	未加入1名: 警告
全部未加入: 20日車		未加入2名: 20日車
		未加入3名: 40日車

○ 事業停止を課するトラック車両数を、最大5割まで引上げ

(ex) 処分150日車するとき、営業所あたりの配置車両数が

5両: 2両 × 75日	→	5両: 2両 × 75日
10両: 2両 × 75日		10両: 5両 × 30日
100両: 7両 × 18日、1両 × 24日		100両: 15両 × 10日

○ 監査の強化

⑥ 改善基準告示等のルール違反については、トラック事業者への処分に加え、荷主勧告制度に基づく勧告等が行われる場合があります。

○ 改善基準告示に違反した場合

- ① トラック事業者 ⇒ 行政処分を受けることとなります
- ② 荷主企業等 ⇒ 関与がある場合、荷主勧告制度による勧告（社名公表）や警告を受けるおそれがあります。

⑦ 荷主都合30分以上の荷待ちは「乗務記録」に記載する必要があります。

○ 荷主都合により30分以上待機した場合

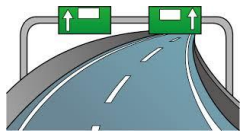
- ・集荷地点等
- ・集荷地点等への到着/出発日時
- ・荷積み/荷卸しの開始/終了日時

等を「乗務記録」の記載対象として追加する必要があります。

※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限ります。

効率的な運送を可能にするために

○高速道路料金・フェリー料金等



長距離運行には、高速道路やフェリー等の利用が効果的
→ そのために実費として利用料のコストを賄えることが重要
※フェリー等の利用については、リードタイムの確保も重要となります。



（※高速道路やフェリー等を利用しない場合は、追加のドライバー等を用意）
→ 追加のコスト(人件費)が必要

○荷待ち・荷役時間の抑制と待機時間料等



①コンプライアンス(法令遵守)のために、長時間の荷待ち・荷役が発生しないことが重要

②また、荷主都合により生じた待機時間や付帯作業等に対する料金は、運送の対価である「運賃」とは別建てで収受される必要があります。



③荷待ち・荷役時間の短縮には、トラック受付予約システムや機械荷役が効果的
→ 予約システム__システムの導入や検品、仕分け作業の効率化が必要
→ 機械荷役__パレット等の利用、フォークリフト等の利用が必要

トラックドライバーの長時間労働改善等のガイドラインをまとめました。
(HP : <http://www.mlit.go.jp/common/001259787.pdf>)

燃料価格の変動に対応した燃料費

燃料価格が上昇した場合には、自動的に燃料費も上昇することになりますので、燃料価格の変動に対応してコスト回収ができる「燃料サーチャージ制」を導入することが重要です。



トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドラインについて
(HP : http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000004.html)

車両の点検整備費、ドライバーの健康管理費、社会保険料等



こうした安全を確保する上で必要なコストや福利厚生費等もルールを守る上で必要になるコストです。



発生するコストを賄えない状況では、コストを無理に削減するため、1人のドライバーで拘束時間等の限度を超えて運行したり、適切な点検整備等が行われないなど、コンプライアンス違反が惹起されるおそれが増加します。

国土交通省 適正取引相談窓口 一覽

担当部局	担当部課	運輸支局担当部署	電話番号	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	近畿運輸局	自動車交通部	貨物課	06-6949-6447	
	札幌運輸支局	輸送・監査担当	011-731-7167		大阪運輸支局	輸送部門	072-822-6733	
	函館運輸支局	輸送・監査担当	0138-49-8863		京都運輸支局	輸送・監査部門	075-681-9765	
	室蘭運輸支局	輸送・監査担当	0143-44-3012		奈良運輸支局	企画輸送・監査部門	0743-59-2151	
	帯広運輸支局	企画輸送・監査担当	0155-33-3286		滋賀運輸支局	企画輸送・監査部門	077-585-7253	
	釧路運輸支局	輸送・監査担当	0154-51-2514		和歌山運輸支局	輸送・監査部門	073-422-2138	
	北見運輸支局	企画輸送・監査担当	0157-24-7631		神戸運輸監理部	兵庫陸運部	輸送部門	078-453-1104
旭川運輸支局	輸送・監査担当	0166-51-5272		自動車交通部	貨物課	082-228-3438		
東北運輸局	自動車交通部	貨物課	022-791-7531	中国運輸局	広島運輸支局	輸送・監査担当	082-233-9167	
	宮城運輸支局	輸送・監査部門	022-235-2515		鳥取運輸支局	輸送・監査担当	0857-22-4120	
	福島運輸支局	輸送・監査部門	024-546-0343		島根運輸支局	輸送・監査担当	0852-37-1311	
	岩手運輸支局	輸送・監査部門	019-638-2155		岡山運輸支局	輸送・監査担当	086-286-8122	
	青森運輸支局	輸送・監査部門	017-739-1502		山口運輸支局	輸送・監査担当	083-922-5336	
	山形運輸支局	企画輸送・監査部門	023-686-4712			自動車交通部	貨物課	087-802-6773
	秋田運輸支局	企画輸送・監査部門	018-863-5813		四国運輸局	香川運輸支局	企画輸送・監査部門	087-882-1357
自動車交通部	貨物課	045-211-7248	徳島運輸支局	輸送・監査部門		088-641-4811		
東京運輸支局	輸送担当	03-3458-9233	愛媛運輸支局	輸送・監査部門		089-956-1563		
神奈川運輸支局	輸送担当	045-939-6801	高知運輸支局	輸送・監査部門		088-866-7311		
関東運輸局	埼玉運輸支局	輸送・監査担当	048-624-1835		自動車交通部	貨物課	092-472-2528	
	群馬運輸支局	企画輸送・監査担当	027-263-4440	九州運輸局	福岡運輸支局	輸送部門	092-673-1191	
	千葉運輸支局	輸送・監査担当	043-242-7336		佐賀運輸支局	企画輸送・監査部門	0952-30-7271	
	茨城運輸支局	輸送・監査担当	029-247-5348		長崎運輸支局	輸送・監査部門	095-839-4747	
	栃木運輸支局	企画輸送・監査担当	028-658-7011		熊本運輸支局	輸送・監査部門	096-369-3155	
	山梨運輸支局	企画輸送・監査担当	055-261-0880		大分運輸支局	輸送・監査部門	097-558-2107	
自動車交通部	貨物課	025-285-9154	宮崎運輸支局		輸送・監査部門	0985-51-3952		
北陸信越運輸局	新潟運輸支局	輸送・監査部門	025-285-3124	鹿児島運輸支局	輸送・監査部門	099-261-9192		
	長野運輸支局	輸送・監査部門	026-243-4603	沖縄総合事務局	運輸部	陸上交通課	098-866-1836	
	石川運輸支局	輸送・監査部門	076-208-6000		陸運事務所	輸送部門	098-877-5140	
	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					

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