

# ガイドラインについて

---

# 「トラック運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28年度パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況

○47都道府県において対象集団が決定。

○荷種の内訳は、食料品11件、農産物7件、紙・パルプ4件、建設資材3件、機械製品3件、飲料2件、鮮魚2件、繊維製品2件、工業製品2、その他11件となっており、全国で様々な荷種を扱う。

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
北海道	○	○	○	鮮魚
青森	○	○	○	農産物
岩手	○	○	—	木工製品
宮城	○	○	—	計器
秋田	○	○	—	パルプ・紙
山形	○	○	○	農産物
福島	○	○	○	農産物
茨城	○	○	—	コンクリート製品
栃木	○	○	—	食料品
群馬	○	○	—	農産物
埼玉	○	○	○	工業製品
千葉	○	○	—	食料品
東京	○	○	○	紙
神奈川	○	○	○	水道管
山梨	○	○	○	食料品
新潟	○	○	—	米菓
長野	○	○	—	食料品
富山	○	○	○	紙・パルプ
石川	○	○	—	建設資材
愛知	○	○	—	建設資材
静岡	○	○	○	フィルム・シート
	○	○	—	鮮魚
岐阜	○	○	○	食料品
三重	○	○	—	食料品

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
福井	○	○	—	繊維製品
大阪	○	○	○	食料品
京都	○	○	○	鋼材
兵庫	○	○	—	機械製品
滋賀	○	○	○	日用品
奈良	○	○	○	機械製品
和歌山	○	○	○	建設資材
広島	○	○	○	機械部品
鳥取	○	○	○	乳製品
島根	○	○	○	フードサービス機器
岡山	○	○	—	飲料
山口	○	○	○	繊維製品
徳島	○	○	○	紙
香川	○	○	○	食料品
愛媛	○	○	○	農産物
高知	○	○	○	食料品
福岡	○	○	○	工業製品
佐賀	○	○	—	食料品
長崎	○	○	○	食料品
熊本	○	○	—	農産物
大分	○	○	—	卵
宮崎	○	○	○	農産物
鹿児島	○	○	—	鶏肉
沖縄	○	○	○	飲料・雑貨

「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

○47都道府県において54対象集団が決定。

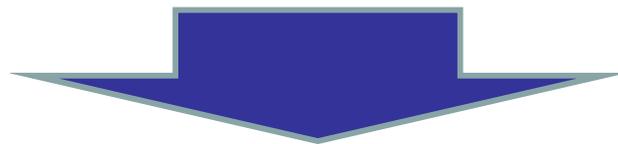
○荷種の内訳は、食料品16件、農産物8件、建設資材8件、機械製品4件、日用品3件、その他15件であり、全国で様々な荷種を扱う。

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

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

## ガイドラインの横展開(今年度の予定)

- ガイドライン策定後、年度内に開催される地方協議会の場を活用し、荷主団体等に対し説明会を開催予定
- 全国数か所において、トラック事業者、荷主企業等を対象としたセミナーを年度内に開催予定(実施地域、実施時期については未定)



**来年度も引き続き、周知・浸透を図る予定**

荷主

運送  
事業者

との協力による

# 取引環境と長時間労働の 改善に向けた ガイドライン

厚生労働省 労働基準局 労働条件政策課  
国土交通省 自動車局 貨物課  
公益社団法人 全日本トラック協会

はじめに

---

## ガイドライン策定の経緯

トラック運転者は、他業種の労働者と比べて長時間労働の実態にあり、労働基準関係法令や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）の違反が頻発しています。また、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い職種となっているなど、その労働条件及び安全衛生の確保・改善を一層推進することが喫緊の課題となっています。

これらの背景として、荷主企業との関係から、運送事業者の自助努力だけでは労働時間の短縮が進まないこと、多重的な請負構造から適切な運行管理がなされていない等の問題があげられています。

こうしたことから、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して、厚生労働省、国土交通省及び公益社団法人全日本トラック協会が事務局となって「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」を設置いたしました。本協議会では、設置の趣旨に基づいて平成 28 年度、29 年度の 2 ヶ年にわたり、全国 47 都道府県において荷主企業及びトラック運送事業者が協力しながらトラック運転者の労働時間短縮を目指すパイロット事業を実施し、長時間労働を改善する取り組みを行ってきました。

その結果、荷主企業とトラック運送事業者の協力による、トラック運転者の労働時間の短縮に向けた成果に基づき、ここに取引環境と労働時間の改善のためのガイドラインとしてとりまとめました。

平成 29 年 7 月より新たな荷主勧告制度の運用が始まるなど、トラック運転者の労働時間の短縮は荷主企業の皆さま自身のコンプライアンスにとっても重要なポイントとなってきております。

このガイドラインを参考に、安全で安定した輸送の実行に向け、荷主企業と運送事業者が、自主的・積極的に、改善への取り組みが行われることを期待いたします。

# 取引環境と 長時間労働の 改善に向けた ガイドライン

## 目次

取引環境と長時間労働の改善に向けた取り組みの進め方	3
改善に向けたステップ	4
ステップごとの取り組みの具体的なイメージと流れ	12
取引環境と長時間労働の改善に向けた対応	14
対応例① 予約受付システムの導入による荷待ち時間の削減	16
対応例② パレットの活用等による荷役時間の削減	18
対応例③ 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	20
対応例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	22
対応例⑤ 集荷先や配送先の集約による拘束時間の削減	24
対応例⑥ 軽易な作業部分の分離による拘束時間の削減	26
対応例⑦ 出荷に合わせた生産・荷造り等による拘束時間の削減	28
対応例⑧ 荷主側の施設面の改善による拘束時間の削減	30
対応例⑨ 十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保	32
対応例⑩ 高速道路の利用による拘束時間の削減	34
対応例⑪ 混雑時を避けた配送による荷待ち時間の削減	36
対応例⑫ 発注量の平準化による拘束時間の削減	38
対応例⑬ モーダルシフトによる拘束時間の削減	40
労働条件改善のためのチェックリスト	42
改善基準告示（トラック運転者関係）の概要	44
<b>【参考資料】</b>	
相談窓口一覧（働き方改革推進支援センター）	45
補助金・助成金等の一覧	47



## 取引環境と 長時間労働の改善に向けた 取り組みの進め方

一口に「取引環境と長時間労働の改善に向けた取り組み」といっても、いったい何から手をつけて、どのように進めればよいのかがわからない、という方も多いのではないのでしょうか。また、実際に問題があると認識していても、日常の業務を遂行しながら課題解決のためのプランをゼロから検討するのは、とても大変なことです。

そこで、本ガイドラインでは、取引環境と長時間労働を改善するためのプランを検討するに当たって、まず「取引環境と長時間労働の改善に向けた取り組みの進め方」について概観したうえで、これに基づいた実際の現場における「改善に向けた取り組みの類型と対応」について検討するという2段階に分かれております。

さらに、具体的な取り組み内容については、2ヶ年にわたって実施したパイロット事業をとりまとめた別冊の「事例集」を作成いたしました。事例集は、本ガイドラインにおける「改善に向けた取り組みの類型」とあわせた整理となっておりますので、ガイドラインを活用した検討と並行して、事例集を参照しながら、より具体的に、それぞれの現場に即した形で、荷主とともに取引環境と長時間労働の改善に向けた取り組みが進められるような構成となっております。

荷主企業にとっては何気ないことが、ドライバーの労働時間に大きな影響を与えていることがあります。これは裏を返すと、ほんの少しの作業改善であってもドライバーの労働時間を大きく削減できる可能性があるということでもあります。また、そうしたほんの少しの作業改善が物流コストの削減や、サプライチェーン全体の効率最適化につながることも期待できますので、荷主企業の皆さまも是非、本ガイドラインを参考に、運送事業者の皆さまとともに、取引環境と長時間労働の改善について考えてみて頂ければと思います。

それではまず、「取引環境と長時間労働の改善に向けた取り組みの進め方」について、次のページからみていきます。

# 改善に向けた ステップ

ステップ  
1

荷主企業と運送事業者の双方で、ドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設ける

ステップ  
2

労働時間、特に荷待ち時間の実態を把握する

ステップ  
3

荷待ち時間の発生等、長時間労働になっている原因を検討、把握する

ステップ  
4

荷主企業、運送事業者の双方で、業務内容を見直し改善に取り組む

ステップ  
5

荷主、トラック運送事業者間での応分の費用負担を検討する

ステップ  
6

改善の成果を測定するための指標を設定する

ステップ  
7

指標の達成状況を確認、評価することでさらなる改善に取り組む

取引環境と長時間労働の改善

## ステップ1

# 荷主企業と運送事業者の双方で、ドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設ける

ポイント

- 荷主企業、運送事業者が同席する会議体を設置する
- 問題意識の共有のため、定期的な意見交換を実施する

ドライバーはトラック運送事業者が雇用している社員ですので、その労働環境の改善については、一義的にはまずトラック運送事業者が取り組まなければなりません。

ただし、「他人の需要に応じて貨物を運送する」というトラック運送事業の性格上、需要側である荷主の理解、協力なくして改善を進めていくことは難しいことも事実です。

したがって、改善に向けた取り組みを進めて行くに当たって、まずは荷主企業とトラック事業者との間で労働環境の改善に向けて問題意識を共有し、その機運を醸成するために荷主企業とトラック運送事業者が一つのテーブルにつく検討の場を設けることが大切です。

ただ、一口に荷主と言っても発地と着地で荷主企業が異なるケースもありますし、運送事業者側も元請、下請など複数の事業者が関わっているケースも多いため、より実効性を高めるには輸送に関わる関係者全員をメンバーとした検討の場を設け、定期的な意見交換を実施することが望ましいと言えます。



## ステップ 2

# 労働時間、特に荷待ち時間の実態を把握する

ポイント

- 労働時間、荷待ち時間を正確に把握する方法を検討する
- 時間管理のための機器の導入を検討する

労働環境の改善のためには、実際の労働時間を正確に把握することは必須です。例えば荷待ち時間が問題とするならば、それが、どの場所で、どの位の時間、どの位の頻度で発生しているか、平均何分で、最長、最短は何分かをしっかりと把握することが必要です。何故なら、実態が解らなければ改善の検討ができないからです。

そして、定量的に把握したデータを荷主企業と運送事業者との検討の場で情報を共有化し、荷主企業の理解と改善への協力を得るよう、コミュニケーションをとっていくことが重要です。

運行中のデータはデジタコでもある程度把握できますが、積み卸しをはじめとした付帯作業や荷待ち時間の実態に関しては、デジタコで正確に把握することは難しいですが、スマートフォンのアプリなどで運行中以外の実態を簡便に把握するツールも市販、提供されていますので、こうしたツールを活用してデータを収集することも有効でしょう。

**ボタンをタップするだけ**

自社運

部署: 全て | ドライバー名: 全て | 運行日: 2018/07/24 | 時間帯: 現在

対象日時: 2018/07/24 14:00

部署	ドライバーID	ドライバー名	開始時刻	終了時刻	項目名	集配先ID	集配先
01_沙羅川事務所	S02	船研次郎さん	2018/07/24 14:49	2018/07/24 14:49	運転		
01_沙羅川事務所	S02	船研次郎さん	2018/07/24 14:49	2018/07/24 14:49	荷卸し		
01_沙羅川事務所	S03	船研花子さん	2018/07/24 14:30	2018/07/24 14:31	運転		
01_沙羅川事務所	S03	船研花子さん	2018/07/24 14:31	2018/07/24 14:31	手待ち (荷主都合)	10001	沙羅川
01_沙羅川事務所	S03	船研花子さん	2018/07/24 14:31	2018/07/24 14:31	荷卸し		
01_沙羅川事務所	S04	船研盛郎さん	2018/07/24 14:44	2018/07/24 14:44	運転		
01_沙羅川事務所	S04	船研盛郎さん	2018/07/24 14:44	2018/07/24 14:45	積み込み	10001	沙羅川

A運送株式会社

**運転日報**

○年○月○日(○)

No	作業	集配先	出発	到着時刻	戻り時刻	時間	積込	積卸状況	備考
1	出発		08:00						
2	出発		08:00	08:15	08:15	0:15			
3	出発		08:15	08:20	08:20	0:05			
4	集配	集配先****	08:20	08:47	08:47	0:27	積込		
5	手待ち (荷主都合)	集配先****	08:47	08:56	08:56	0:09			
6	手待ち (荷主都合)	集配先****	08:56	09:46	09:46	0:50			
7	集配	集配先****	09:46	09:56	09:56	0:10			
8	集配	集配先****	09:56	10:00	10:00	0:04			
9	集配	集配先****	10:00	10:00	10:00	0:00			
10	集配	集配先****	10:00	10:00	10:00	0:00			
11	集配	集配先****	10:00	10:00	10:00	0:00			
12	集配	集配先****	10:00	10:00	10:00	0:00			
13	集配	集配先****	10:00	10:00	10:00	0:00			
14	集配	集配先****	10:00	10:00	10:00	0:00			
15	手待ち (荷主都合)	集配先****	10:00	10:00	10:00	0:00			
16	手待ち (荷主都合)	集配先****	10:00	10:00	10:00	0:00			
17	集配	集配先****	10:00	10:00	10:00	0:00			

**運転日報は自動作成**

**会社のパソコンでリアルタイムに確認可能**

### ステップ3

## 荷待ち時間の発生等、長時間労働になっている原因を検討、把握する

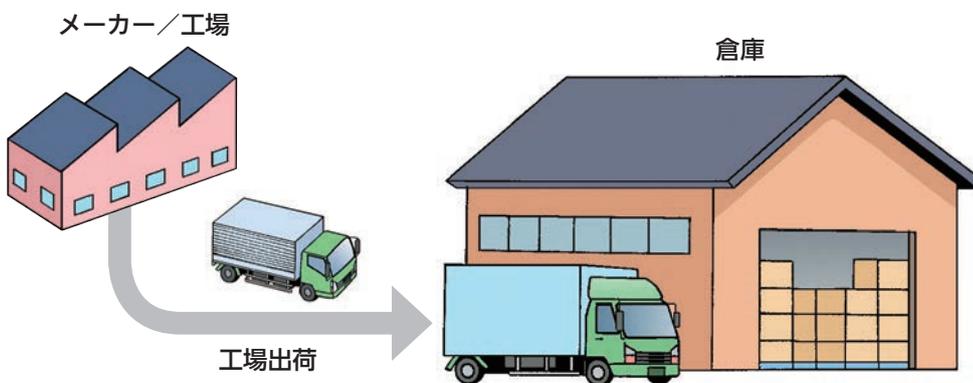
ポイント

- 発荷主の生産・出荷スケジュールや付帯作業などを検証する
- 運送事業者の運行計画、配車計画などを検証する
- 着荷主の受け入れ体制や付帯作業などを検証する

労働時間、荷待ち時間の実態が把握できたら、次にその原因について検討、把握することが大切です。長時間労働や荷待ち時間等が「どこで、どれくらい起きているか」がわかっても「それが何故起きているのか」がわからなければ、改善に向けた検討ができないからです。

物流とは文字通り「物の流れ」で、輸送工程の個々の作業は点ではなく、全て線でつながっています。どこかの作業が滞れば物流全体が滞り、ドライバーの長時間労働につながるようになります。

長時間労働の原因は発側にあるのか、着側にあるのか、それは生産工程に起因する問題なのか、積み卸しや棚入れ・棚出しなどの付帯作業に起因する問題なのか、運行計画や配車計画に見直しは必要ないのかなど、輸送工程のどの部分がボトルネックとなっているのかをきちんと調べて、その原因を取り除くことが、長時間労働の改善にとって重要となります。



① 入荷



② 検品



③ 棚入れ



④ 在庫



## ステップ4

# 荷主企業、運送事業者の双方で、業務内容を見直し改善に取り組む

### ポイント

- 検証、把握した長時間労働の原因について関係者間で協議する
- 荷主企業、運送事業者それぞれができることが何か検討する

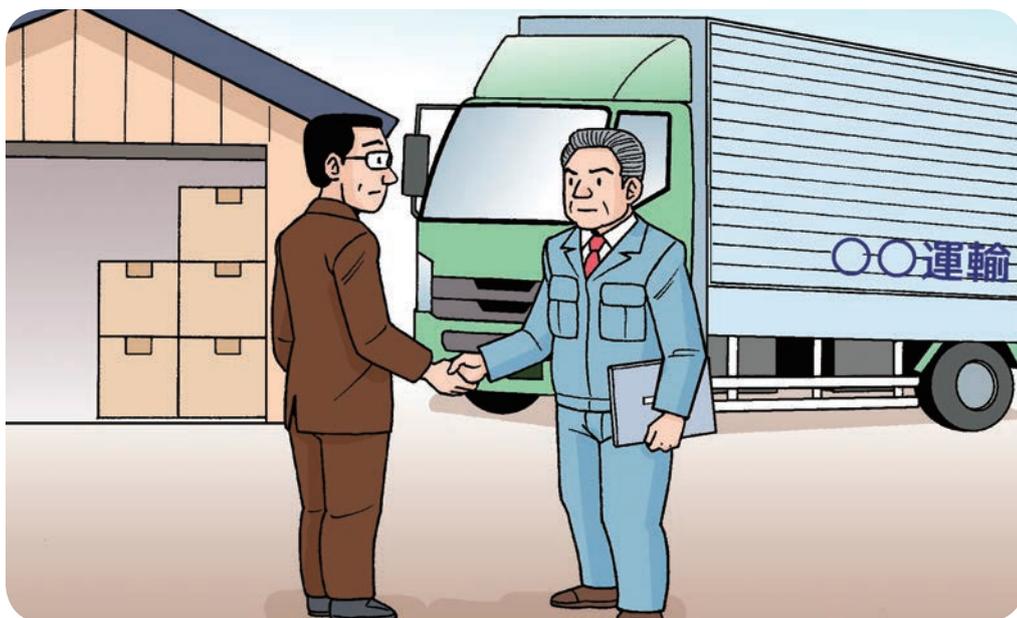
発地から着地までの物流の流れのなかには、輸送だけでなく入荷、検品、仕分け、保管、ピッキング、包装、荷役、積込み、出荷、配送など様々なプロセスが存在し、それを様々な主体が関わっています。

輸送部分に関しては主にトラック運送事業者が担っているケースがほとんどですが、その他のプロセスに関しては荷主自身が担っているケースもありますし、荷役作業会社が入って実施している場合もあるでしょう。

運送事業者が担っている部分に起因する問題に関しては、運送事業者自身が改善を進めることができますが、荷主や荷役作業会社が担っている部分が原因となって長時間労働や荷待ち時間等が発生しているのであれば、運送事業者の自助努力でこれを改善していくことが困難ですし、現実にはプロセスの多くの段階に改善の種が隠されていることが多いのではないのでしょうか。

したがって、業務内容の見直し改善に当たっては、荷主企業、運送事業者が協力し合いながら、それぞれのできることに取り組んでいくことが必要となります。

課題や原因に対する具体的な対応策の検討には、後述の事例も参考にしてください。



## ステップ5

# 荷主、トラック運送事業者間での応分の費用負担を検討する

### ポイント

- 作業効率化のために必要な機器の導入を検討する
- 関係者間で応分の費用負担を検討する

長時間労働や荷待ち時間等の改善に向けた方策には様々なことが考えられます。例えば運行計画の見直しや作業動線の変更など、手順の見直しであればそれほど費用のかかるものではありません。

しかし、工場内のレイアウト変更や物流システムの構築、物流機器の導入などであれば、そこには一定の費用が発生することとなりますが、一方で費用をかけることにより改善に向けては相対的に大きな成果も期待できます。

また、費用をかけるのであれば、これに対して誰に、どのような成果があるのかを検討する必要があります。また、その成果は荷主、トラック事業者の双方が享受できることが望ましいものです。

したがって、改善を実施することによって荷主とトラック事業者が享受できる成果を想定し、これに基づいた応分の費用負担を検討することが、継続的な改善の取り組みにとって必要です。



## ステップ6

# 改善の成果を測定するための指標を設定する

ポイント

- 改善効果を測るための数値目標を設定する
- 問題点と改善に向けた意識を関係者間で共有化する

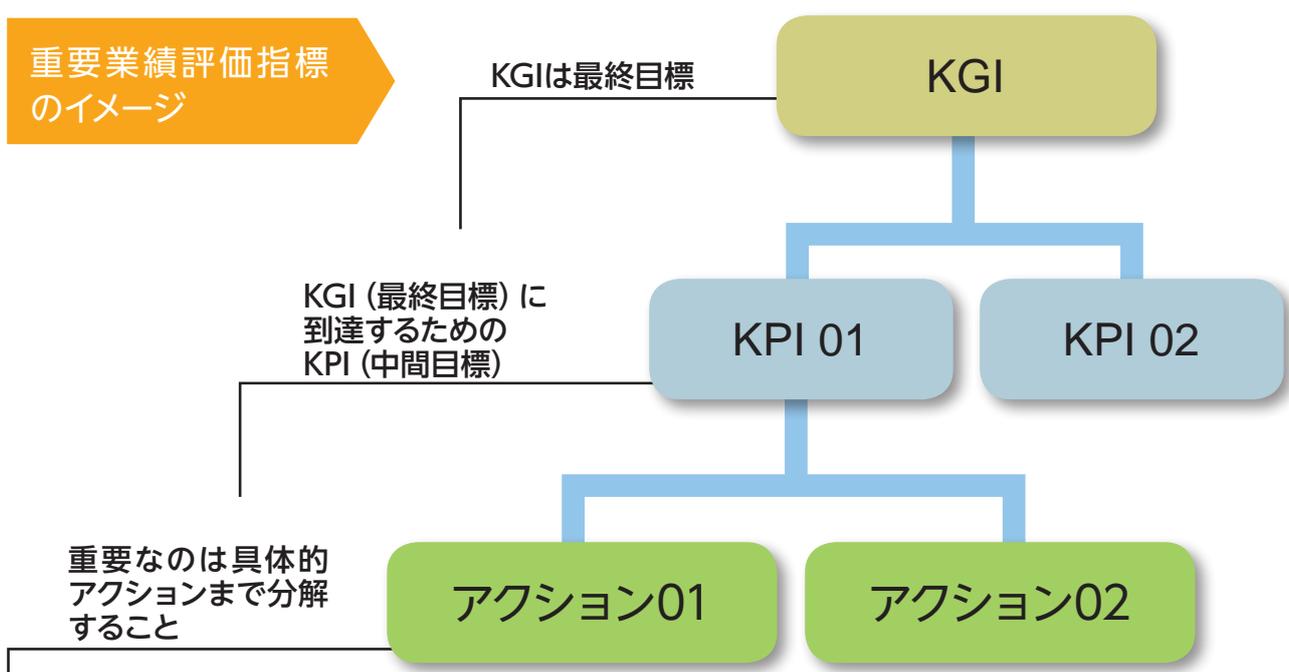
改善の成果をきちんと把握するためには、その成果を測定するための指標を設定し、数字で示すことで効果の「見える化」を測ることが効果的です。

労働条件改善に向けた指標としては、拘束時間や連続運転時間など改善基準告示に示された基準が代表的ですが、それ以外にも問題の発生している場所によって、例えば荷主庭先での待機時間や、付帯作業にかかる時間、入出庫作業にかかる1時間当たりの処理個数、単位当たりの物流コストなどの目標値を設定し、達成度合いに基づいて改善効果を定量的に測定する手法のことを「KPI」と言います。

KPIとはKey Performance Indicatorの略で、目標の達成度合いを評価するために用いる「重要業績評価指標」のことです。

改善の成果を測定するためには、問題点と改善に向けた意識を関係者間で共有化する必要があり、そのためには問題の状況を定量指標により定期的に計測し、目標を設定して改善に取り組むことが望ましいものです。

国土交通省では「物流事業者におけるKPI導入の手引き」を策定していますので、こうしたものを活用することも有効です。



## ステップ7

# 指標の達成状況を確認、評価することでさらなる改善に取り組む

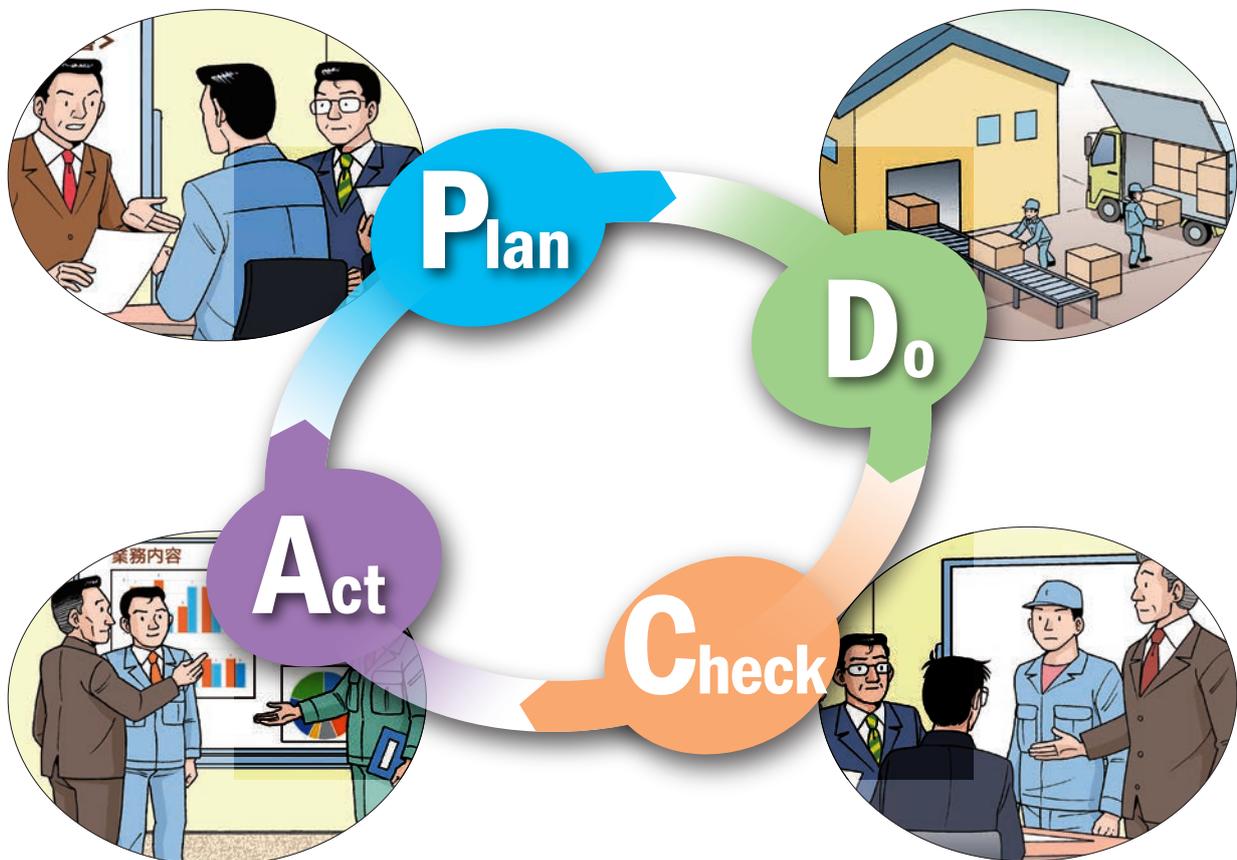
ポイント

- 設定した数値目標を定期的にモニタリングする
- 数値目標の達成度合いについて関係者間で共有する

改善の成果を測定するための複数の指標を設定した場合、目標が達成されている指標もあれば、達成されなかった指標もあるでしょう。こうした達成度合いについて定期的にモニタリングしながら、さらなる改善につなげていく手法のことをPDCA サイクル (PDCA cycle、Plan-Do-Check-Act cycle) と言います。

具体的には、「Plan：実態把握に基づき改善計画と成果測定のための指標を作成」し、「Do：その計画に沿って改善を実行」、その結果を定期的に「Check：改善が計画に沿っているかどうかを指標に基づき評価」し、「Act：指標が達成できていない部分とその原因を調べて、さらなる改善を行う」という4段階を繰り返すことによって、業務を継続的に改善する手法です。

明確な目標を設定し、その結果が数値で示されることによって達成度合いが「見える化」されるため、関係者間で情報が共有化されるとともに、持続的な改善活動が可能となります。



# ステップごとの取り組みの具体的なイメージと流れ

## ステップ1 問題意識を共有する場の設置

輸送にかかわる関係者が**全員集まる**のが理想!



## ステップ2 労働時間、荷待ち時間の把握

運転時間、拘束時間などの**労働時間**や**荷待ち時間**の実態をきちんと**数字で把握**する!



	積回数	卸回数	始業	終業	運転時間	手待ち時間	積込時間	取卸時間	休憩時間	拘束時間	休憩期間
○月○日	2	1	7:00	23:30	6:20	4:15	2:15	1:30	2:10	16:30	8:00
○月△日	3	1	7:30	23:45	7:00	3:45	2:40	1:10	2:00	16:35	7:45
○月×日	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

## ステップ3 長時間労働の原因を把握 (例えば荷待ち発生の原因)

荷待ち時間が原因で拘束時間が長い場合「**なぜ荷待ちが起きるか**」を把握する



ステップ4 業務内容を見直し、改善への取り組みを検討

時間がかかっている  
作業の内容を見直し、  
改善への取り組みを  
検討!

出荷前の  
荷揃えは？



手荷役作業？

ステップ5 応分の費用負担を検討

改善のための  
費用負担について  
関係者間で協議

変更予定



ステップ6 成果測定のための指標を設定

できるだけ具体的な  
数値で目標を設定!

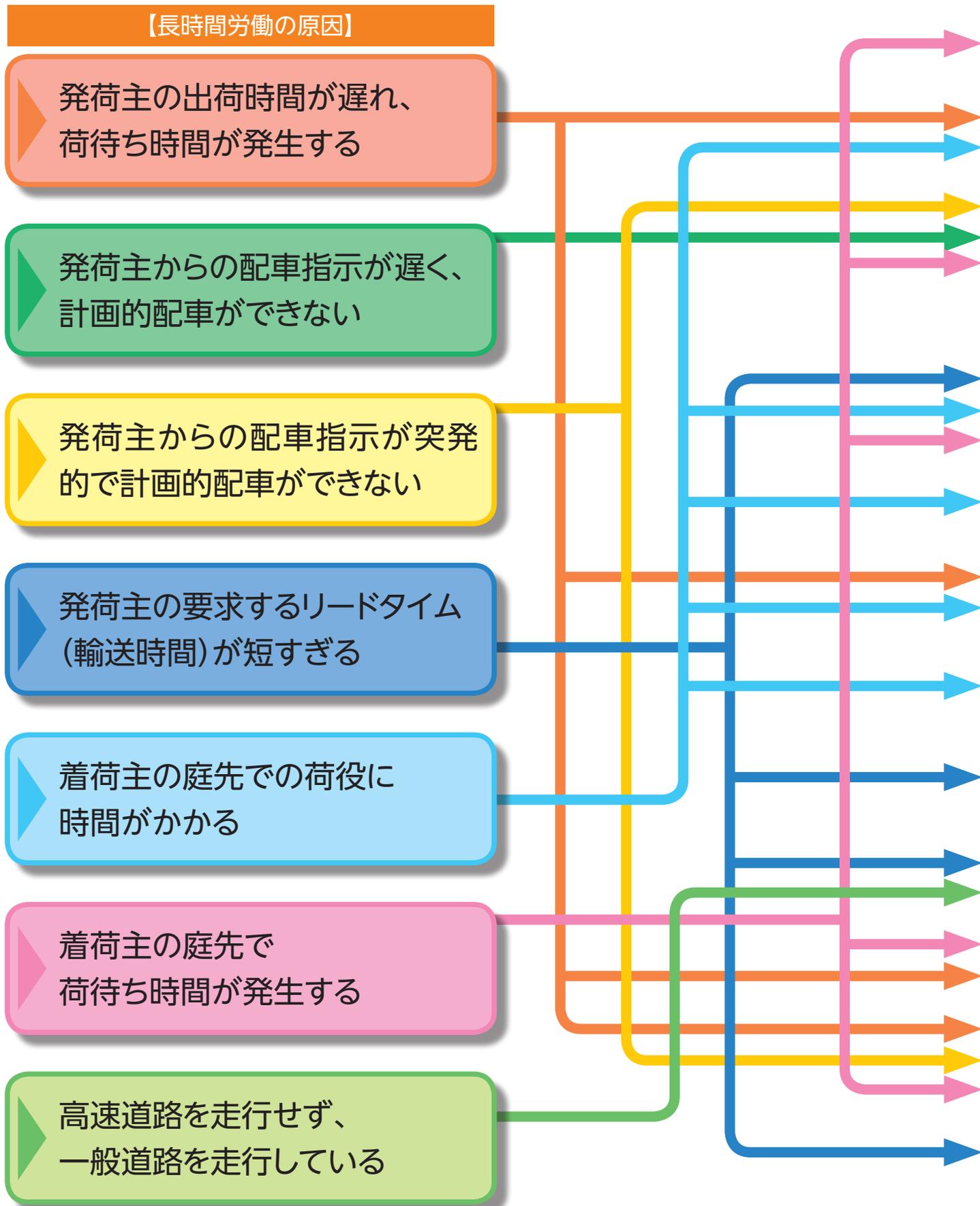


手待時間	拘束時間	休憩時間
4 : 15	16 : 30	8 : 00
3 : 45	16 : 35	7 : 45
⋮	⋮	⋮
30分 以内に	13時間 以内に	8時間 以上に

ステップ7 目標数値と実績値を比較・検証、さらなる改善へ!

## ■取引環境と長時間労働の改善に向けた対応

長時間労働になっている原因によって、その改善に向けては以下のように様々な対応が考えられます。次ページ以降では、これらの対応例を示しながら、長時間労働の改善に向けた取り組みについて具体的にみていきましょう。



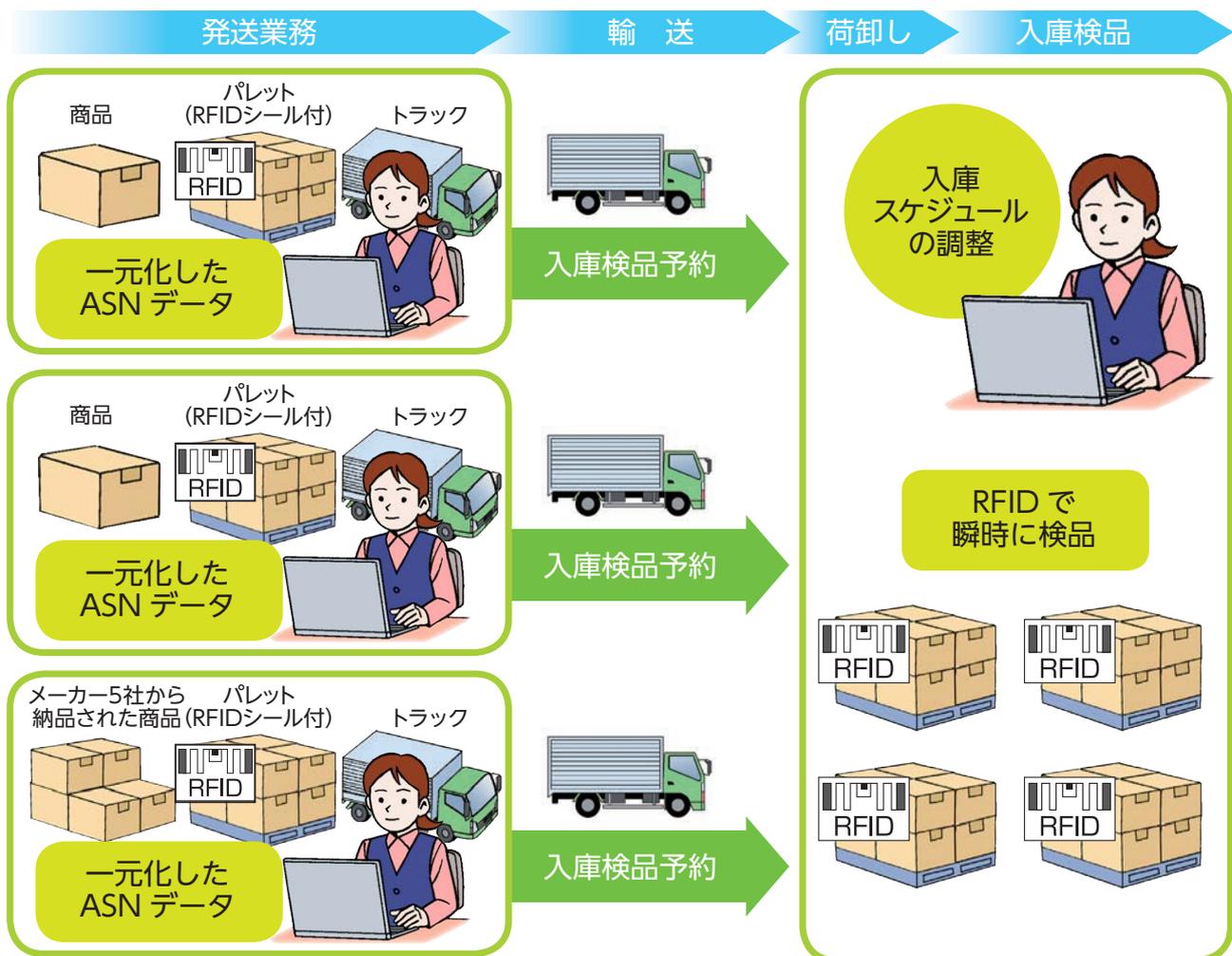
## 【改善に向けた対応】

- 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 集荷先や配送先の集約による拘束時間の削減
- 6 軽易な作業部分の分離による拘束時間の削減
- 7 出荷に合わせた生産・荷造り等による拘束時間の削減
- 8 荷主側の施設面の改善による拘束時間の削減
- 9 十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保
- 10 高速道路の利用による拘束時間の削減
- 11 混雑時を避けた配送による荷待ち時間の削減
- 12 発注量の平準化による拘束時間の削減
- 13 モーダルシフトによる拘束時間の削減

# 対応例 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事となる一方で、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。
- こうしたケースでは、予約システムを導入・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となる
  - ② 着荷主側も庫内作業の準備が可能となることにより、荷待ち時間を減らすことができます。
- 荷主企業にとっては、あらかじめ庫内作業の準備が整えられることにより、荷受け作業の効率化を進めることが可能になります。



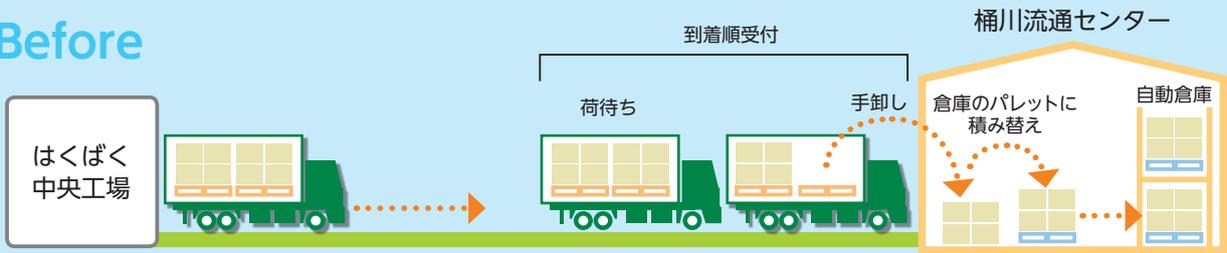
参考事例① 一貫パレチゼーションと受付予約で着荷主滞在時間を短縮

山梨県

成功の  
ポイント

- 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採用したこと
- 三者で話し合うことにより、方向性と課題を共有化できたこと

Before



After



参考事例② 外部倉庫と情報システム活用による荷待ち時間の削減

福井県

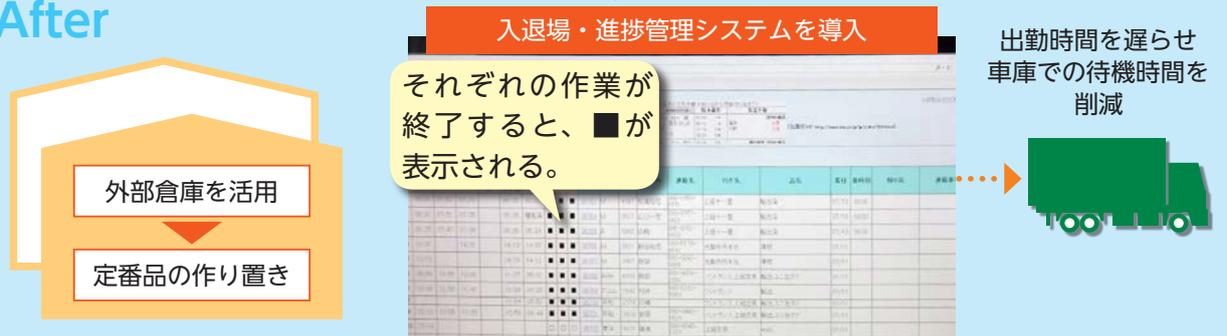
成功の  
ポイント

- 発荷主が外部倉庫活用を前提とした生産計画の組み換えを行った
- 元請事業者がシステムの構築や休憩場所の設置などの環境改善を行った
- 実運送事業者がシステムを活用して、ドライバーの出勤時刻調整を行った

Before



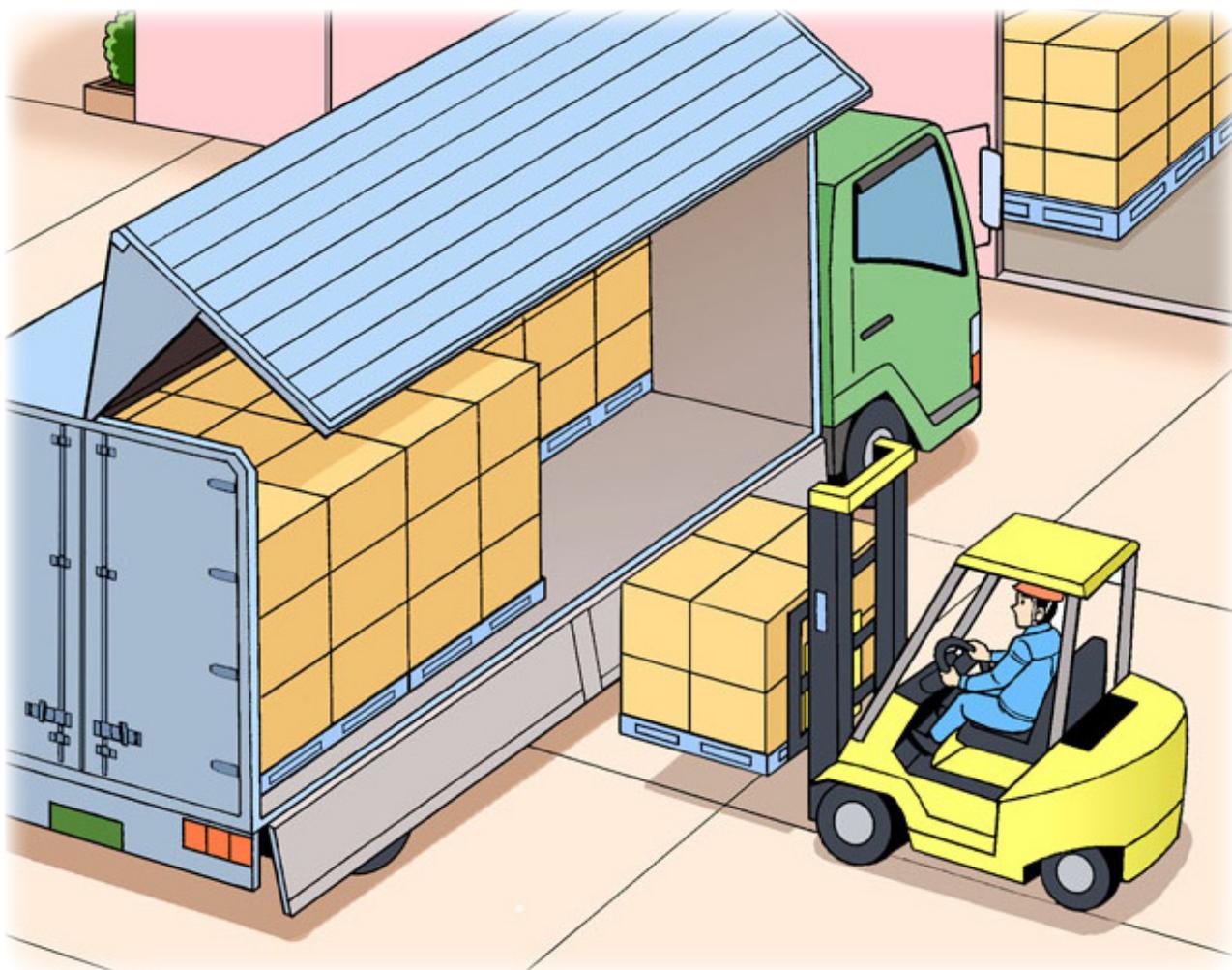
After



## 対応例 2

### パレットの活用等 による荷役時間の 削減

- 手積み・手卸しの荷役作業となっている場合では、荷主と調整して、パレットを用いた積み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。
- また、ラック（カゴ台車等）等の輸送用機器や、折りたたみコンテナ、通い箱等の輸送用容器の活用によっても、同様の効果を得ることができます。
- 荷主企業にとっては、構内作業員の作業時間短縮や、荷受けバースの効率的な運用につながります。
- 導入に当たっては、パレット等の輸送用機器にかかるイニシャルコストや、導入後の管理コスト等について関係者間での費用分担の検討がポイントになります。



参考事例① 荷待ち時間の削減等関係者間の協力による拘束時間短縮

静岡県

成功の  
ポイント

- 出荷の順番を計画化、それに基づいて荷主側で出荷の荷揃え作業を行ったこと
- ボックスパレットの利用について、荷主が協力的であったこと

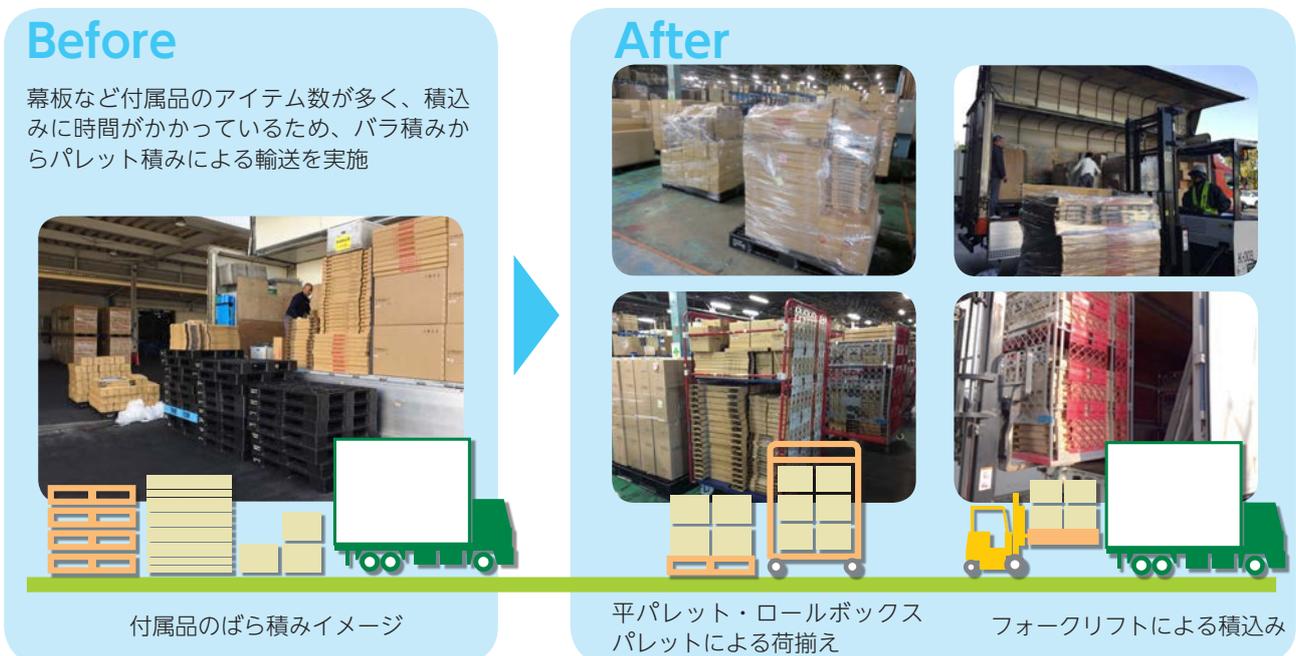


参考事例② パレット荷役による積み込み作業時間の削減

岡山県

成功の  
ポイント

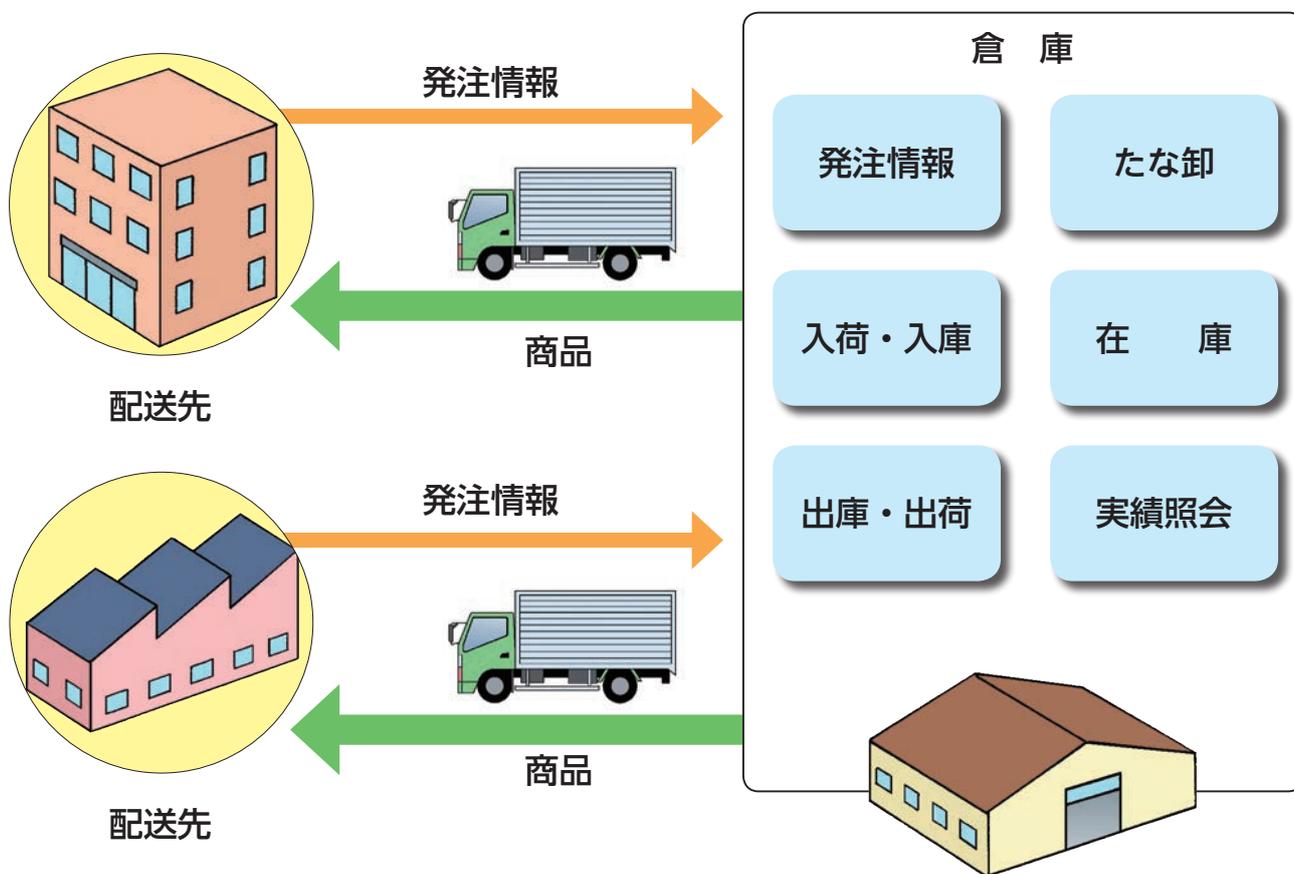
- ばら積み貨物をパレット化するにあたって、着荷主側も積載効率の低下、コストアップといった要因等を理解した上で実施したこと
- パレタイズをする側の発荷主の理解をいただけたこと
- 実施に伴う到着時間の遅れを着荷主側が受け入れてくれたこと



# 対応例 3

## 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

- 発荷主の協力により、早めに入出荷情報等を運送事業者、着荷主等の関係者が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発生しない、最適な運行を行うことが可能となります。
- 荷主企業にとっては、作業員や構内スペースの有効活用や、トラックの確保が容易になるなどの効果につながります。

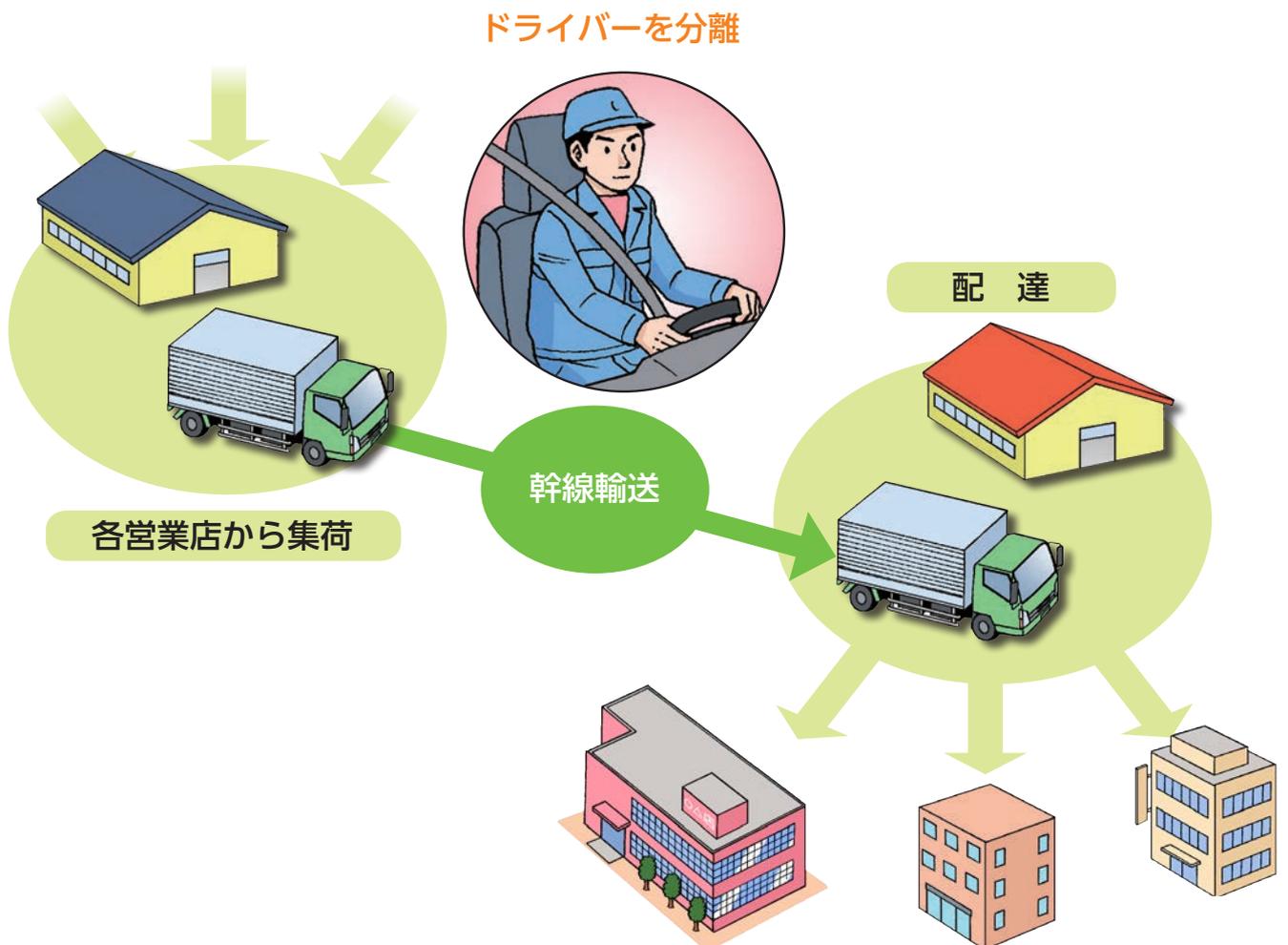




# 対応例 4

## 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

- 集荷から幹線輸送・端末配達までをすべて同じドライバーが行っている場合では、集荷担当と幹線輸送担当を分離したり、幹線輸送担当と端末配達担当を分離したりすること等により、拘束時間を短縮することができます。
- 荷主企業にとっては、入出荷形態に大きな変更なく、ドライバーの労働環境改善を進めることができます。
- ただし導入に当たっては、ドライバーや備車の確保のためのコストが発生する可能性があるため、関係者間での運賃に関する検討がポイントになります。



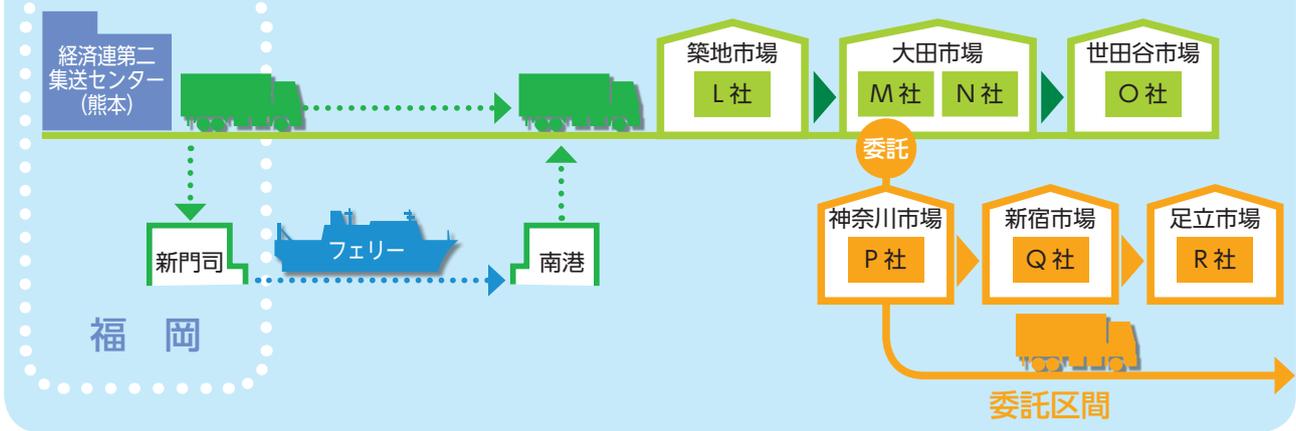
参考事例① 卸し地域内配送の外部委託による労働時間削減

熊本県

成功の  
ポイント

- 市場納品時間を全体として早めることができたこと
- 小ロット先のみを委託できたケースでは、費用対効果を得ることができたこと

実験運行の例 (6市場7社への配送のうち、3市場3社の配送を委託した例)



参考事例② 巡回集荷を外部委託することで拘束時間を短縮

静岡県

成功の  
ポイント

- 条件が整わなければ取引を止めることも念頭に改善に取り組んだ
- 関東での複数カ所での巡回集荷を元請物流事業者に委託できた
- 荷主企業が運賃アップを受け入れてくれた。また、荷主企業もその運賃アップ分を顧客に対して負担の交渉を行い、一部の顧客を除いて理解してもらえた

Before



After

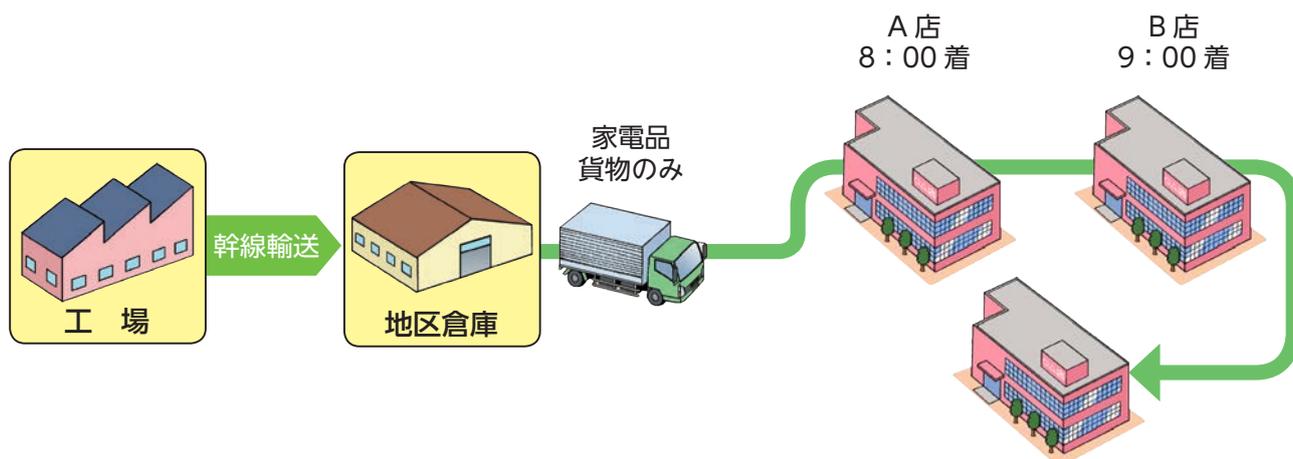


# 対応例 5

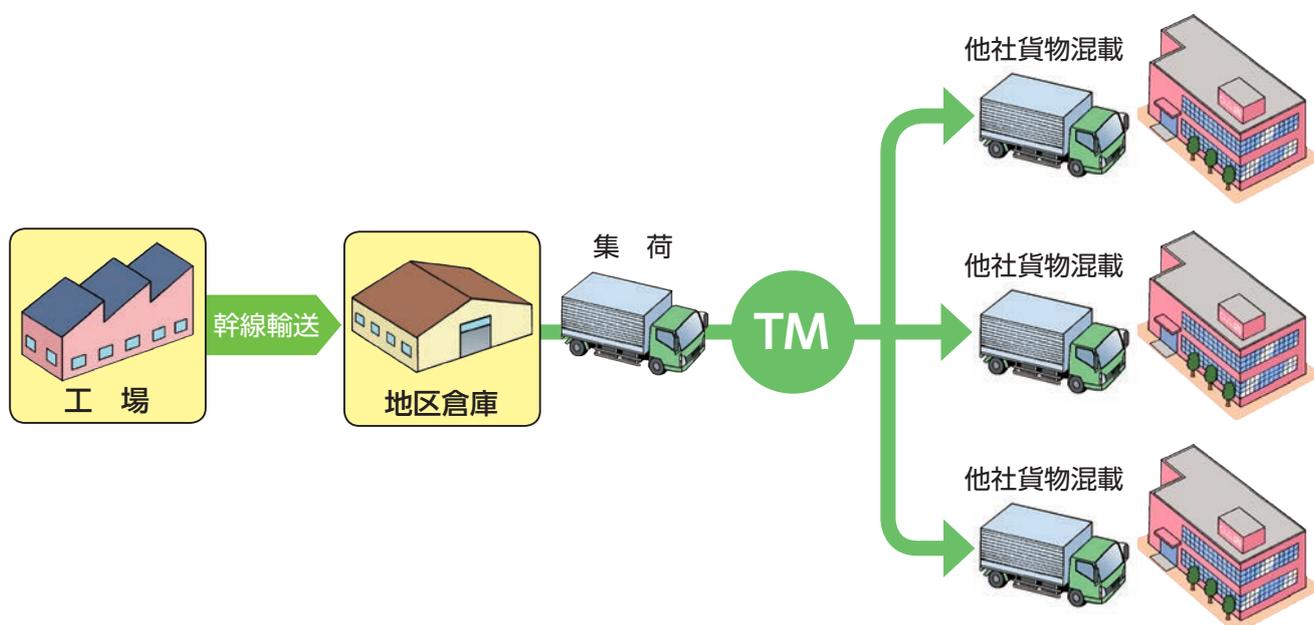
## 集荷先や配送先の集約による 拘束時間の削減

- 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等により、拘束時間を短縮することができます。
- 荷主企業にとっては、集荷・配送形態の変更によりリードタイムの削減や在庫効率化などの効果が期待できます。
- 併せて倉庫や物流センターの集約などを検討することによって、荷主企業、運送事業者双方にとって資産の効率的な運用につながります。

### 従来方式：チャーター車（専用定期便）



### 新配送方式：路線便配送



参考事例① 複数卸しから1カ所卸しへの配車計画による拘束時間の削減

愛媛県

成功の  
ポイント

- 着側で卸し先が複数個所となる場合、近くの卸し先となるよう配車を組んだ
- 荷主が改善の取り組みに積極的であった

Before

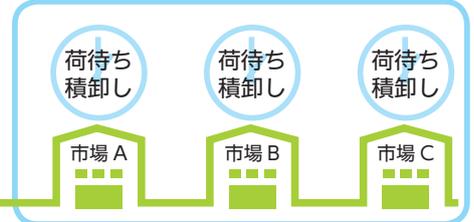
卸し先を数カ所回るため、その都度輸送時間、荷待ち時間、積卸し時間がかかり、拘束時間が長くなっている。

愛媛 (1日目)



複数の輸送時間、荷待ち時間、積卸し時間が発生。  
2日目の拘束時間が長時間化。

関東 (2日目)



2日目の拘束時間：約 15 時間 10 分

After

発側で卸し先を集約するような配車へ見直すことで、着側でかかる時間を短縮。

愛媛 (1日目)



卸し先を集約、1～2カ所に荷卸し。  
2日目の拘束時間の短縮 (2時間 20分)

関東 (2日目)



2日目の拘束時間：約 12 時間 50 分

参考事例② パレット利用による荷役時間の削減、運行計画の見直し等

北海道

成功の  
ポイント

- 着側で卸し先が複数個所となる場合、近くの卸し先となるよう配車を組んだ
- 荷主が改善の取り組みに積極的であった

積み込み時の荷役作業の一部をパレット利用で、荷役時間と拘束時間を短縮

Before



手荷役 ▶ 2 時間 13 分

拘束時間 ▶ 14 時間 07 分

After



一部をパレット荷役 ▶ 1 時間 39 分 (− 34 分)

拘束時間 ▶ 12 時間 55 分 (− 1 時間 12 分)

元請と実運送事業者の連携による積卸先件数の見直しで拘束時間を短縮

Before



拘束時間 ▶ 平均 13 時間 47 分

After



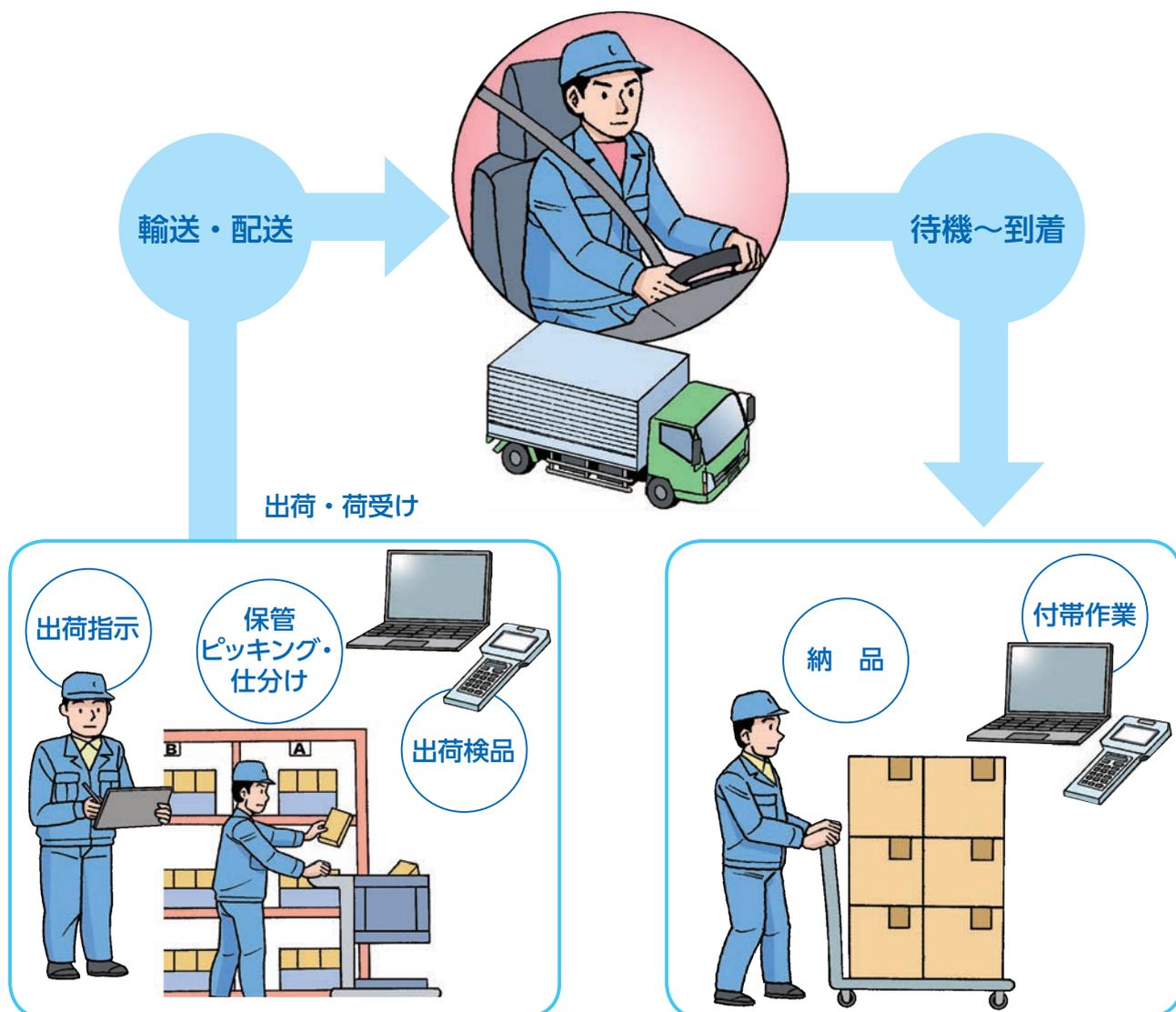
複数カ所を削減：拘束時間 ▶ 平均 12 時間 40 分 (− 1 時間 07 分)

# 対応例 6

## 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となります。
- ドライバーが付帯作業まで行っている場合は、積み卸し作業や棚入れ・棚出し作業を荷主側で行ったり荷役作業員に分離したりすることにより、拘束時間の短縮が可能となります。
- 荷主企業にとってはドライバーの作業負荷が軽減することで輸送サービスの安定性が担保されるメリットがあります。

### ドライバーを分離



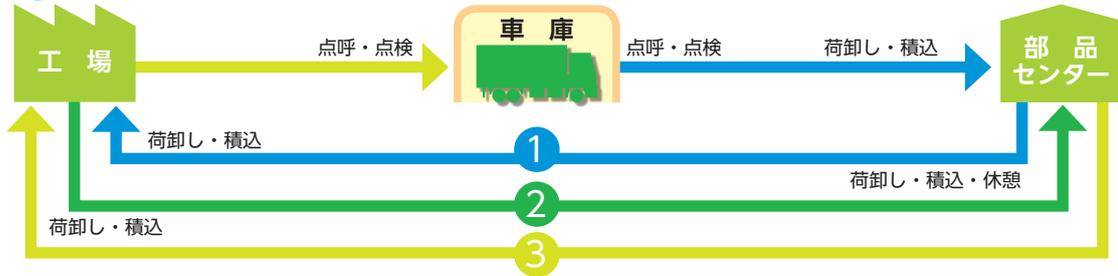
参考事例① 総合的な運行操配で、長時間勤務を改善

埼玉県

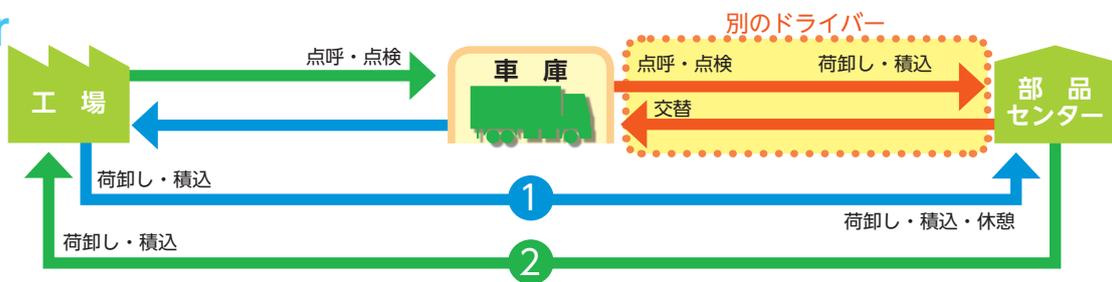
成功の  
ポイント

- 荷主の貨物特性等を理解したドライバーが複数いた
- 車庫が工場と部品センターの経路上に存在したため、迂回ロスが発生なかった

Before



After



参考事例② 中継輸送の実施による労働負荷の軽減

東京都

成功の  
ポイント

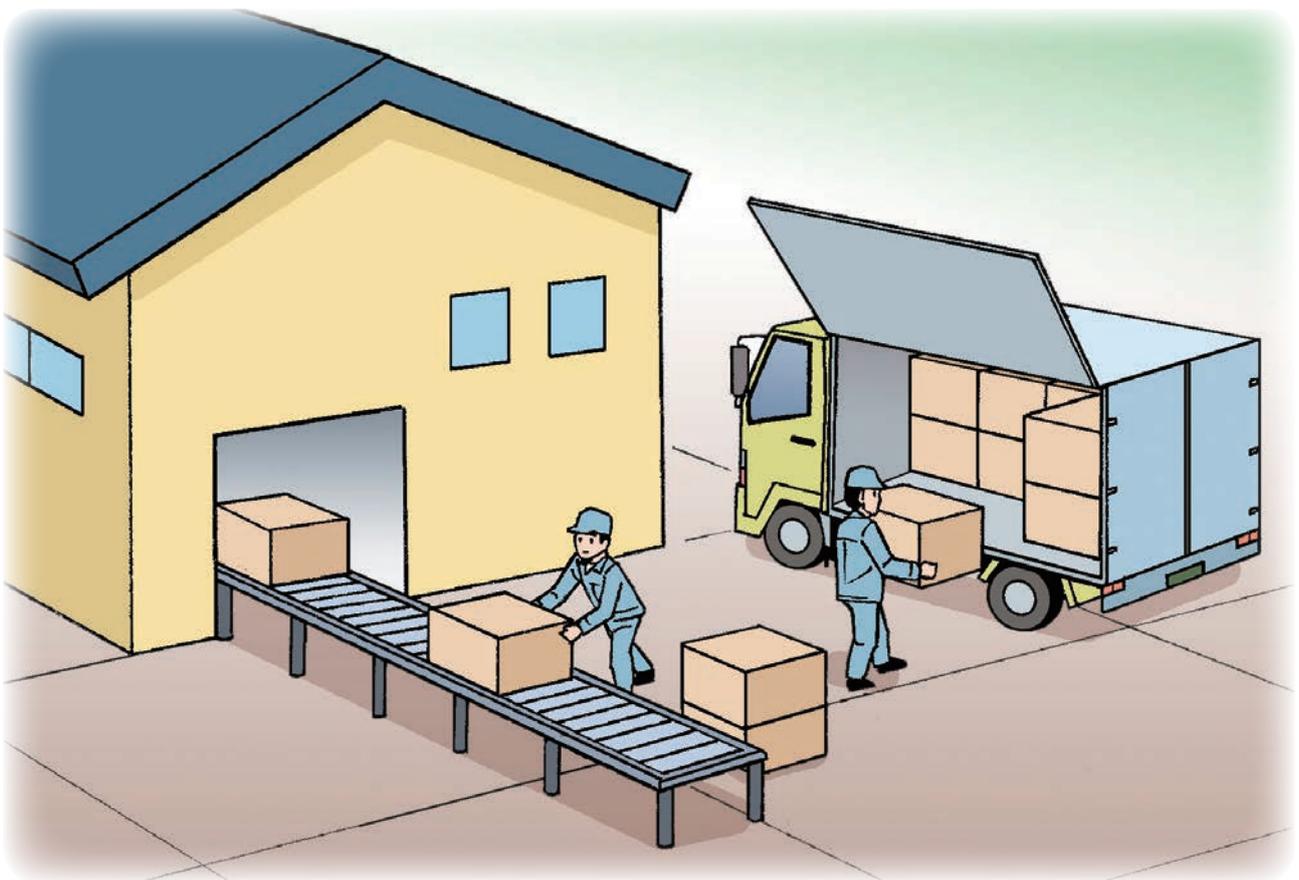
- 双方が抱える問題点・不満点の忌憚のない意見交換ができた
- 関係者一同のドライバー不足等の物流問題へ認識が高く、連携して取り組めた
- トラックステーションを活用したことにより初期投資が不要であった



# 対応例 7

## 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台毎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もできます。
- 荷揃えに当たって出荷のタイミングを意識することで、トラックが到着した時点で当日出荷する貨物の荷揃いが終わっていないという事態が回避でき、荷待ち時間の発生を防ぐことができます。
- 生産体制を見直すことによって、荷主企業にとっては製品在庫削減によるキャッシュフローの改善や、在庫管理費用の縮減などの効果があります。

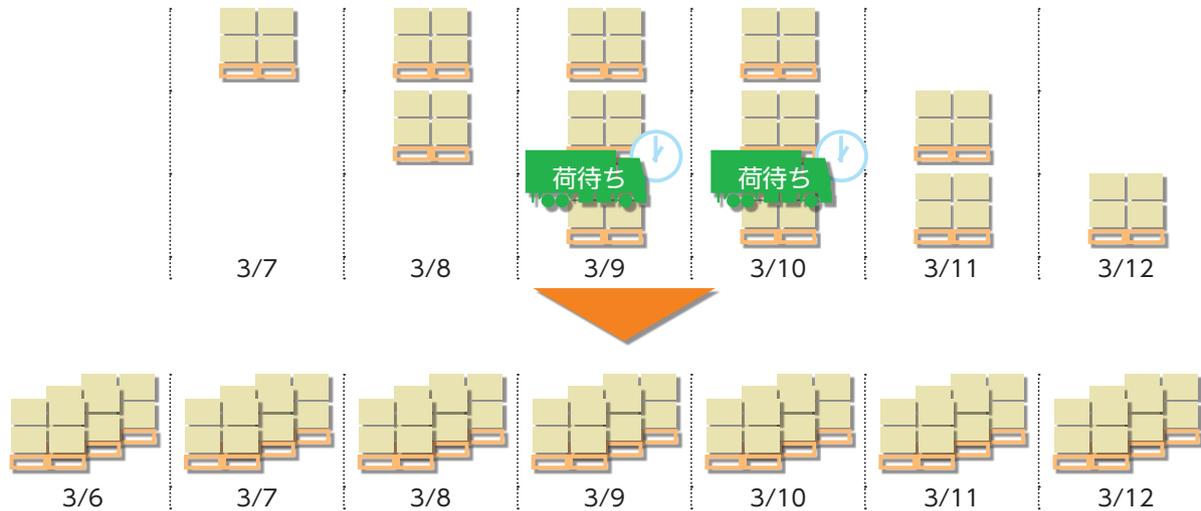


参考事例① 生産・出荷工程の見直しにより車両待機を抑制

京都府

成功の  
ポイント

- 運転者の労働時間の短縮に荷主としても取り組むという積極的な姿勢があった
- 発荷主の協力により、部品出荷という後工程に合わせた、前工程・前々工程の見直しに短期間で取り組むことができた



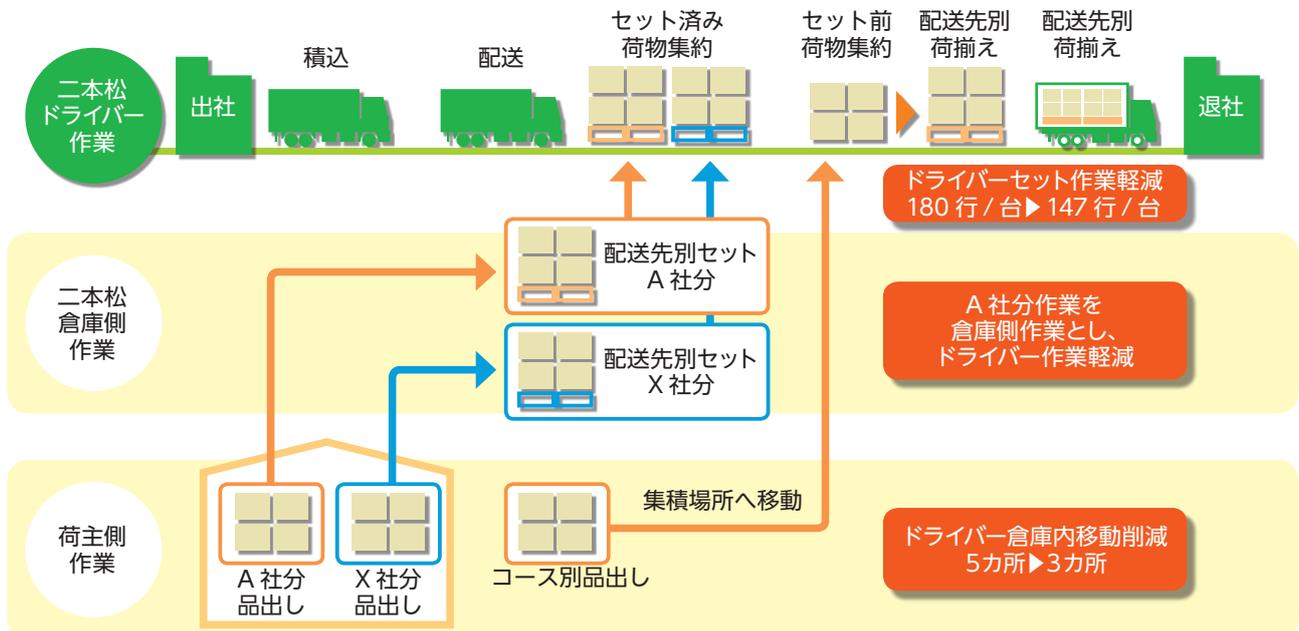
生産・出荷工程の見直しを行い、荷造りと出荷の工程日を分割したことで出荷予定時刻の遅れやこれに伴うトラックの待機を抑制できるようになった。

参考事例② 荷主と連携した作業分担変更によるドライバー作業軽減

石川県

成功の  
ポイント

- 荷主側における顧客の要望の調整、庫内作業スケジュール変更、庫内作業方法の変更について、積極的な協力があった
- 物流事業者側では管理者を投入し、作業方法の変更をスムーズに行うべく、指導・支援を実施した

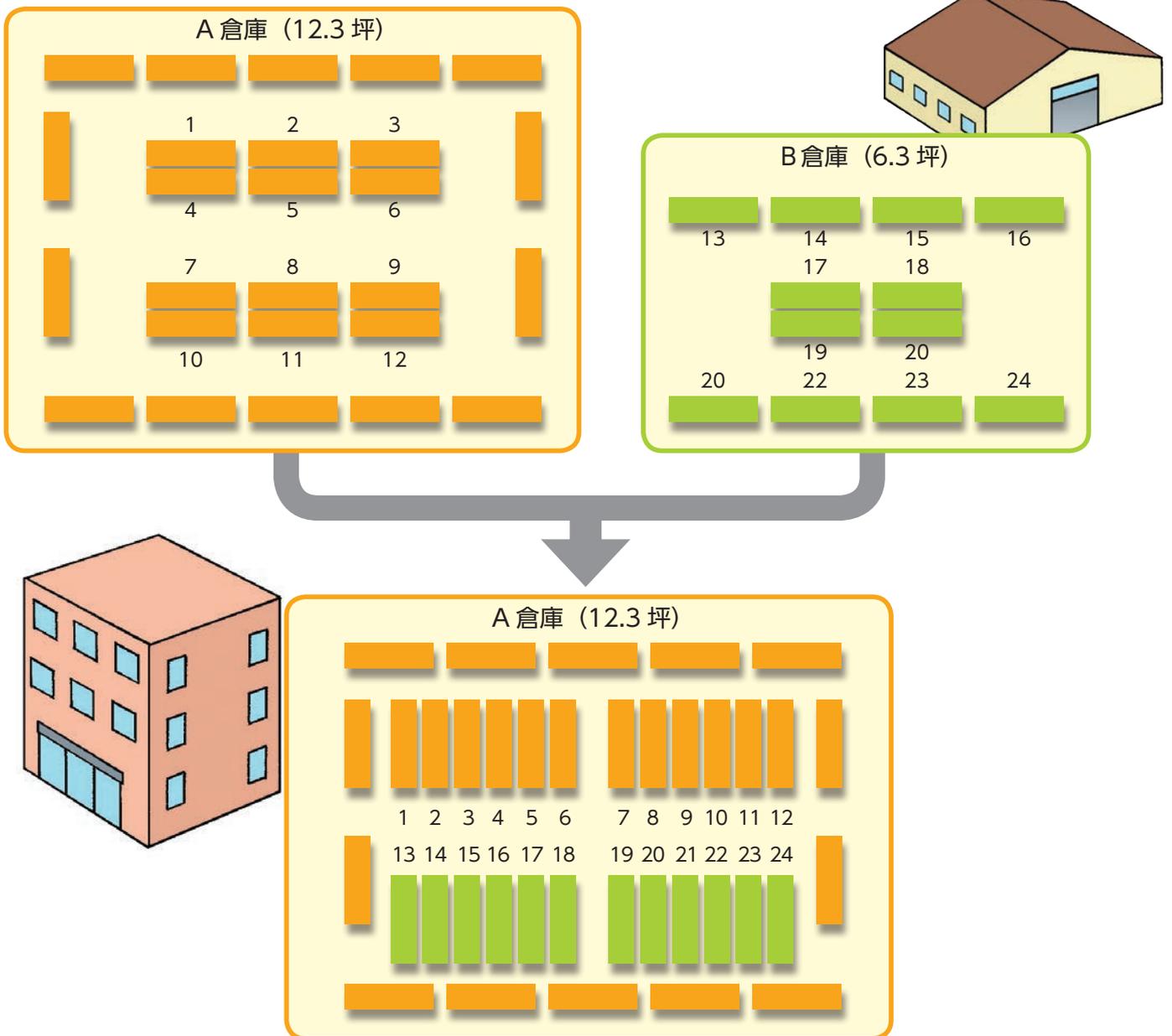


# 改善に向けたステップ

## 対応例 8

### 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したりすることにより、荷待ち時間を削減できます。
- また、積み卸しのための作業場が狭い場合には、工場のレイアウト変更や外部倉庫、運送事業者のスペースを活用することで、作業時間を削減することができます。
- 荷主企業にとっては構内における滞留車両の削減や倉入れ・倉出し作業の効率化などにつながります。

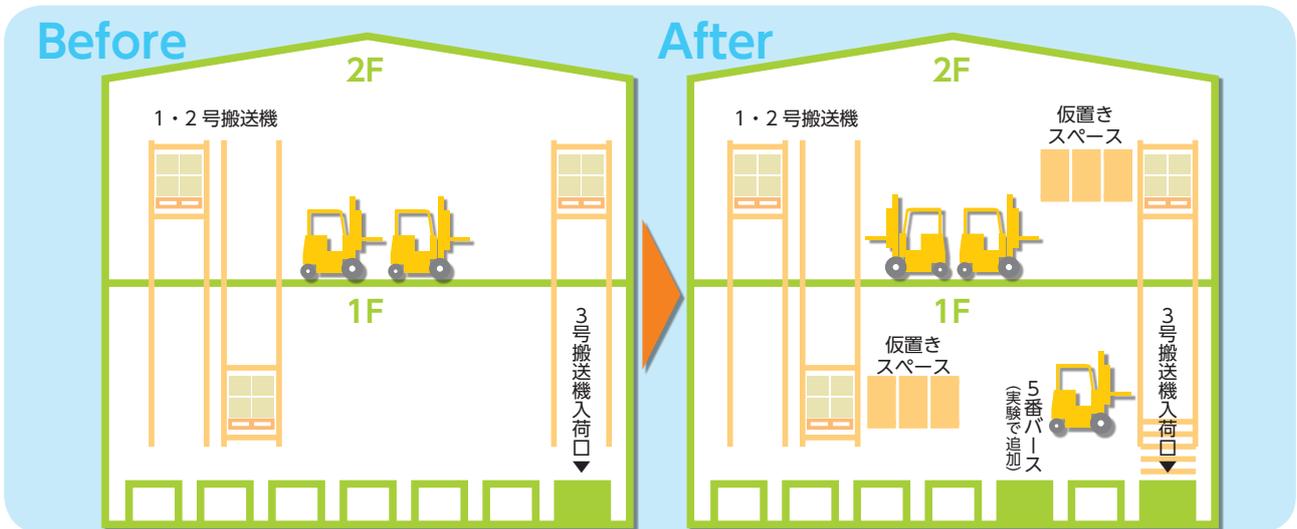


参考事例① 入荷専用バスと取り卸し体制の改善による荷待ちの削減

栃木県

成功の  
ポイント

- 発荷主が物流改善に積極的であったため、入荷専用バスの追加について発荷主側から提案があったこと。



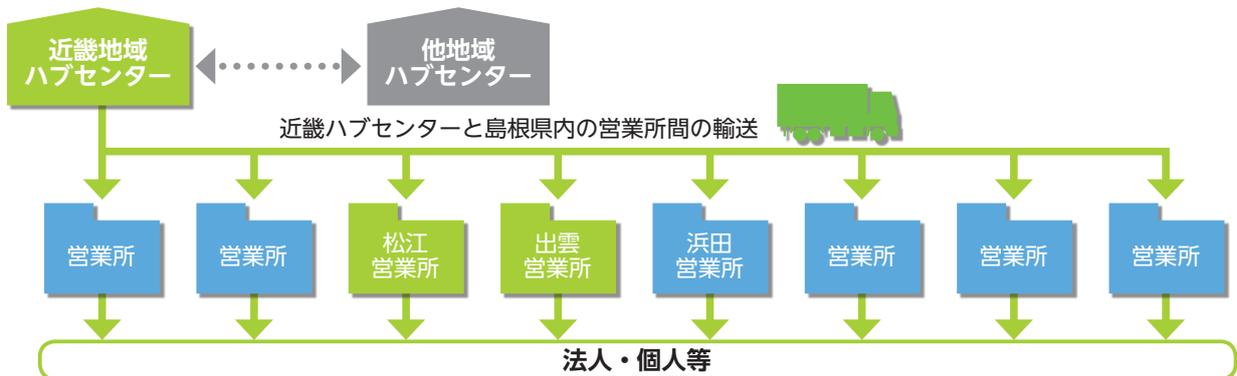
- 入荷専用バスとして水平搬送機につながる「3号搬送機入荷口」に加え、5番バスを追加割り当て。
- 2・3階のフォークマンを増員し、搬送機からの取り下ろしを強化。
- 搬送機付近3箇所へ貨物仮置きスペースを設け、フォーク作業遅れのバッファとする。

参考事例② 自動仕分機導入による検品作業を削減、積込作業時間を縮減

島根県

成功の  
ポイント

- 発荷主でのコンプライアンス意識の高まりから、運転者の作業時間の縮減に向けて、自動仕分機の導入の投資を行ったこと



対象集団  
の概要



## 対応例 9

### 十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保

- 発荷主の出荷時間が不規則なケースでは、場合によってトラックは到着から荷積みまでに荷待ち時間が発生することがあります。これを発荷主の協力により出荷時間を定時としてもらうことで、十分なリードタイムを確保でき、適正な労働時間を遵守した輸送を行うことができます。
- 着荷主の到着時間に余裕がないケースでは、着時間を守るためにドライバーが十分な休憩時間を取ることが難しいことがあります。これを着荷主の協力により着時間を後ろ倒ししてもらうことで、十分なリードタイムを確保でき、適正な労働時間を遵守した輸送を行うことができます。
- 荷主企業にとっては入出荷時間の見直しを検討することにより、荷主企業自身の生産体制の効率化につながることを期待できます。



時間の余裕がなく十分な休憩が取れない



出荷時間が不規則で荷待ち時間が発生

参考事例① 待機時間、荷卸し時間の短縮等による拘束時間削減

鹿児島県

成功の  
ポイント

- 発荷主から届け先への協力依頼により、納品時間指定を変更してもらえた
- 積み込み開始時間帯を当該実験以外の車両についても指定できたこと



走行距離短縮のため、他の車両より事前に転送を実施

参考事例②

「朝積みの時間の前倒し」、「荷物の区分け・整理」、「1 運行の荷受け先削減」による拘束時間の削減

青森県

成功の  
ポイント

- 荷主企業、運送事業者間ともに効率化を考え、実行することができた
- 荷主企業が主催となり、運送事業者と意見交換会を開催し、直接対面することで、さらに良い方向につながった

現状

朝8時～荷積み開始



配送先ごとの仕分けができていない積み荷、または積み荷されていてどの山が該当するか不明な積み荷が存在

複数の荷受け先に荷降ろしをしているため、その都度、荷受け先の荷持ちや荷役に時間を要している

実証  
実験

朝6～7時に荷積み開始



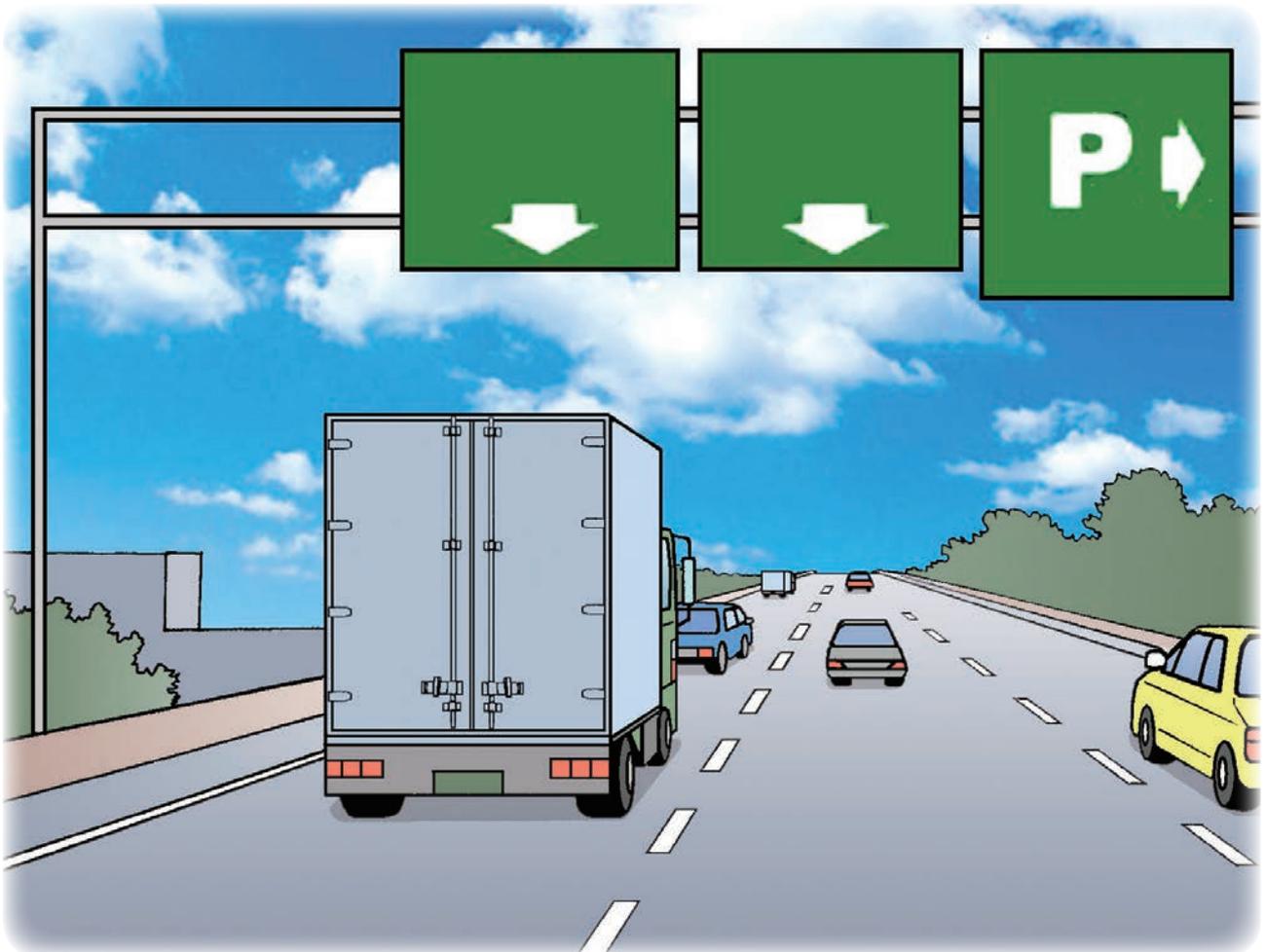
配送先ごとに積み荷を仕分けして、「配送先」を明確にする  
どの倉庫にあるか不明な青果品がないか荷役前に確認する

1 運行で 2 箇所程度の荷受け先とする

# 対応例 10

## 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ことで、拘束時間の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、製品の設計を変更するなどにより、通行許可が得られるようになる場合があります。
- 荷主企業にとっては運送費用の上昇につながる反面、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いリスクが低減することによりコンプライアンスの向上につながります。

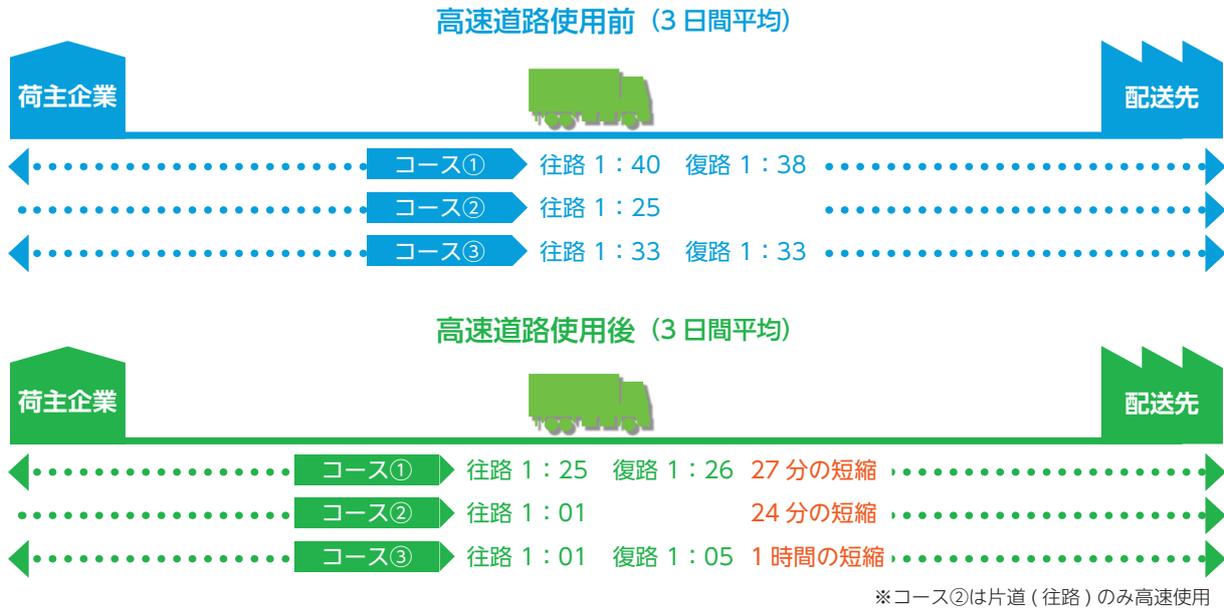


参考事例① 高速道路使用による運転時間の削減

岐阜県

成功の  
ポイント

- 荷主企業が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た
- 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議論する雰囲気が出た



参考事例② 高速道路の有効利用による拘束時間の削減

大分県

成功の  
ポイント

- 出荷依頼が前日の12時までであり、運行計画を作成する時間が確保できていた
- 大分県は関西・関東へのフェリー航路が充実していた



実験対象業務



# 対応例 11

## 混雑時を避けた 配送による 荷待ち時間の削減

- 発荷主の協力を得て生産工程を見直すことで、出荷時間を前倒しすることにより、道路の渋滞する時間帯を避けることが可能となります。
- 渋滞を避けることは運行時間を短縮することに繋がり、拘束時間の短縮やドライバーのストレスの軽減につなげることができます。
- 着荷主側でのトラックの集中する時間帯を、トラックへの着時間指定の導入等により車両の到着する時間帯を分散化させることで、荷卸しまでの荷待ち時間を短縮することができます。
- 荷主企業にとっては交通事情による入出荷時間の遅延を避けることができ、安定した物流サービスの享受につながります。



参考事例①

「朝積みの時間の前倒し」と「荷物の区分け・整理することによる荷積み時間削減

青森県

成功のポイント

- 荷主企業から荷積み時間の前倒しについて協力が得られた
- 荷主企業は取引環境改善に対し積極的であった
- 発荷主、着荷主ともに運行依頼に対して配慮されるようになった

現状

朝 8 時～荷積み開始

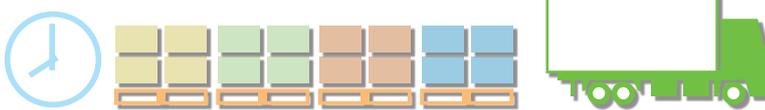


改善前

配送ごとの仕分けができていない

実証実験

朝 7 時～荷積み開始



改善後

配送先ごとに積み荷を仕分けして、「配送先」を明確にする

参考事例②

バース接車コントロール、専門積込作業員配置による積込時間の縮減

高知県

成功のポイント

- 発荷主における理解と協力体制が充実していた
- 発荷主と運送事業者における話合いの場があり、円滑なコミュニケーションができていた

運送事業者

バース接車時間を遅らせ、ドライバーの積込み作業時間を縮減

発荷主

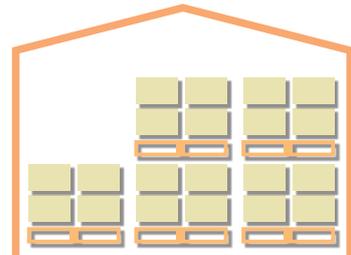
貨物量等を考慮し、バース、接車時間を細かくコントロール

バース接車時間等連絡



14 時台にバース接車

専門積込み作業員を配置



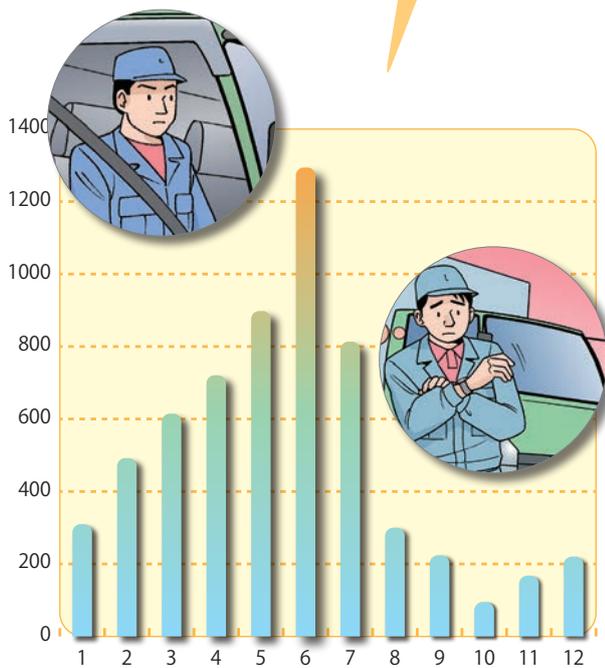
隣接する荷さばきスペースを確保することで、積込をまとめて実施

# 対応例 12

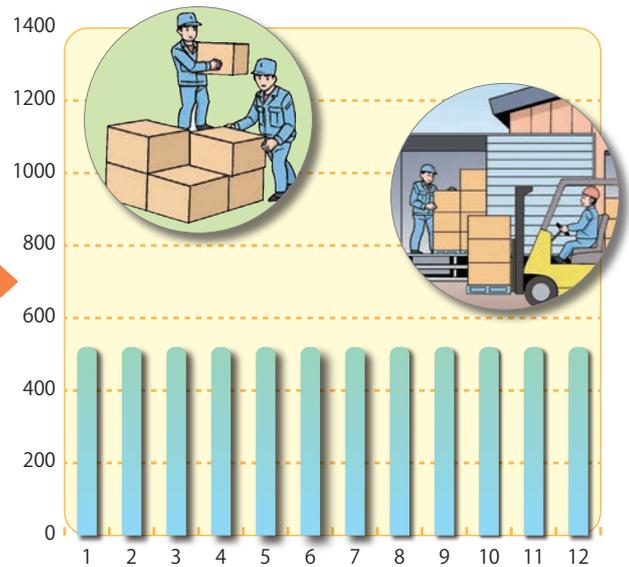
## 発注量の平準化による拘束時間の削減

- 荷主側の入出荷量に曜日波動や月間波動が存在することで、貨物量に繁閑差が生じ、入出荷の繁忙時には車両の不足による無理な運行が発生したり、受け入れ施設のキャパシティオーバー等による荷待ち時間が発生する一方で、閑散期には積載率が低くなるなど運行効率が低下するおそれがあります。
- 貨物の入出荷を平準化させることで、こうした繁閑差による荷待ち時間の短縮や運行効率の向上につなげることができます。
- 荷主企業にとっては、生産体制の見直しを検討することにより、荷主企業自身の作業効率化につながることを期待できます。

繁閑差で、荷待ちや無理な運行、積載率が低いなどが生じ、  
運送効率が悪い



出荷量を平準化することで、  
時間短縮や運送効率が向上

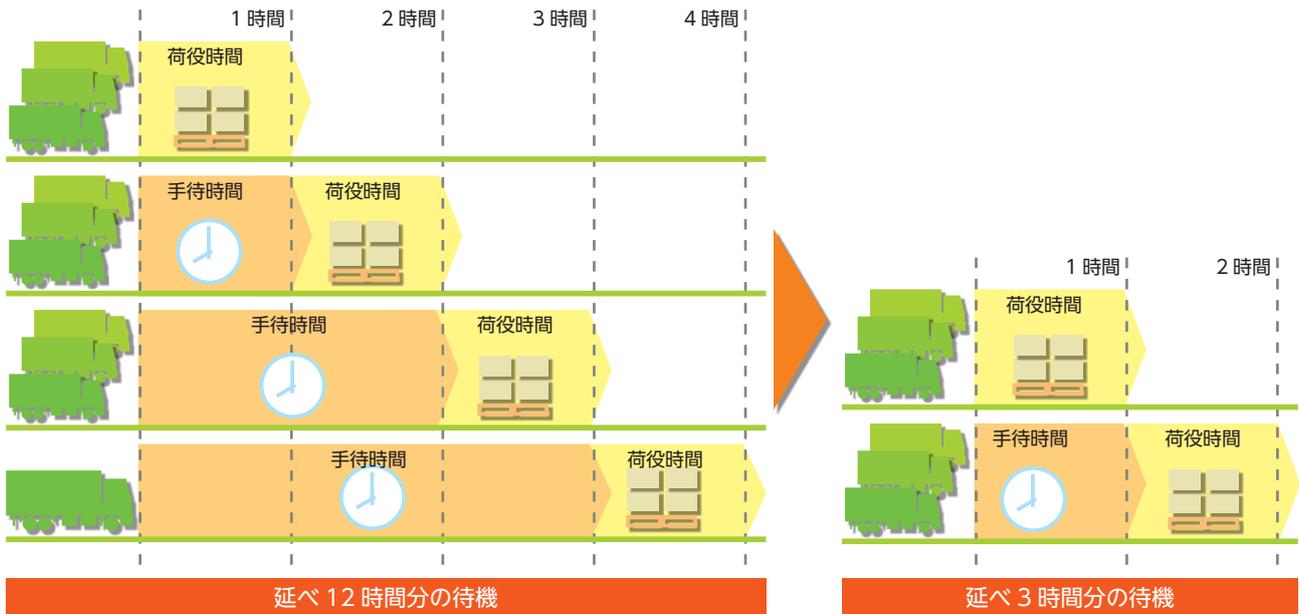


参考事例① 1日当たりの出荷台数の抑制により入荷量を平準化

東京都

成功の  
ポイント

- 発ドライバーからの意見聴取を行うことで解決すべき課題について把握することが出来た。
- 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。



参考事例② ビール工場におけるトラック待機時間の削減及び積込時間の縮減

福島県

成功の  
ポイント

- 発荷主における高いコンプライアンス意識を背景にした運転者の長時間労働抑制に向けた意識が変化した

Before



待機

- 伝票手渡しからバース接車までに長時間の待機発生 (車両が集中する時間帯に発生)

積込

- 多品種少量品のピッキング品や希少品の収集
- 検品に時間を要し、積込生産性悪化
- リフトマンのレイバースケジューリング (LS) が未機能

After



待機

- 入場パッチによる車両コントロール
- 入場車両分散化
- 柔軟な接車バースの変更 (構内滞留車両の分散化)

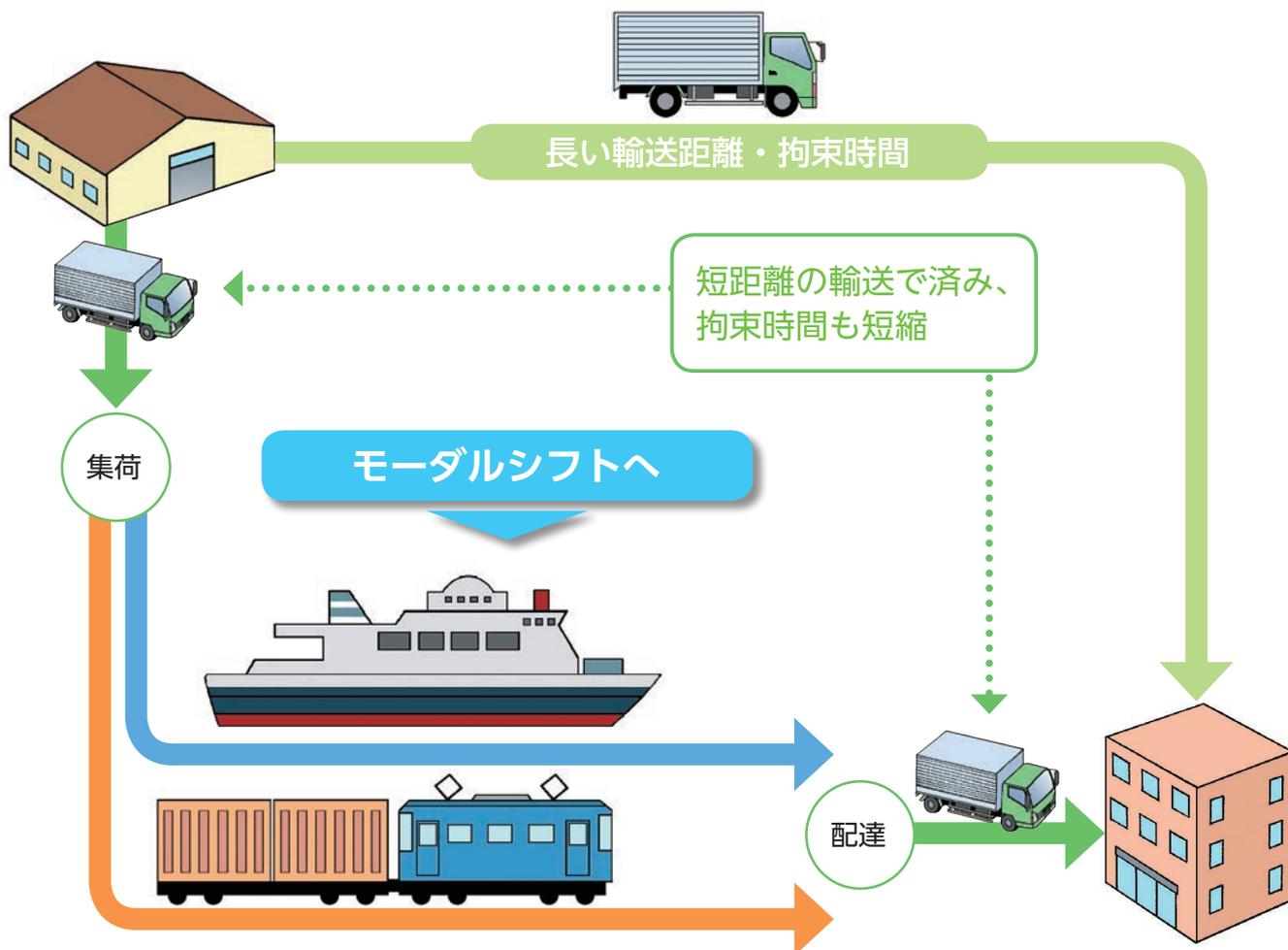
積込

- 希少品は予め準備、ピッキング品は事前にバース近くに収集し、積込に専念できる体制構築
- WFMによる見える化により、稼働率を高めたLSを実現

# 対応例 13

## モーダルシフトによる 拘束時間の削減

- 長距離輸送については、トラックからフェリーなどの内航海運や鉄道を利用するモーダルシフトにより、少ない労働力で輸送する仕組みへの見直しを行うことで、ドライバーは最寄りの港湾や貨物駅までの輸送で済むこととなり、拘束時間の短縮が可能となります。
- ただし、フェリーや鉄道は運行ダイヤが決まっているため、これに乗り遅れないよう、出発時間の厳守への対応が必須であり、これには荷主側の理解と協力が不可欠となります。
- 荷主企業にとっても、輸送ロットを大きくすることで物流コストの削減が期待できることに加え、複数の輸送モードを利用することにより、いざというときのバックアップルートの確保にもつながります。



**参考事例① フェリーと高速道路利用におけるモーダルシフト効果の検証** 大分県

成功の  
ポイント

- フェリー利用により幹線移動と休息が同時に実現できること
- 当該航路が瀬戸内海航路で、悪天候による決行が極めて少なく、全面的にモーダルシフトを行っても物流水準が低下しなかった

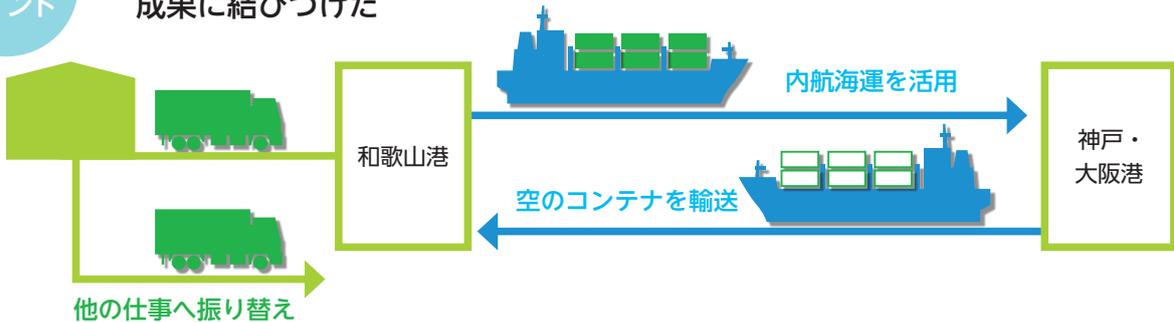


- 発・着を同時刻とする場合、高速運行は翌日昼過ぎまでの約 22 時間休息が取れない。
- 1 日の運転時間が高速運行は約 11 時間 20 分となった。
- 運送コストはフェリー運行の方が約 1 万 1 千円高くなる。

**参考事例② 短距離輸送におけるモーダルシフトによる運転者の拘束時間削減** 和歌山県

成功の  
ポイント

- 発荷主は運送事業者の意見を取り入れながら、的確なリーダーシップを発揮し、成果に結びつけた



**運転者**

【問題・課題】  
労働時間の削減  
↓  
輸送車両数を削減

神戸・大阪港へのトラック輸送から、内航海運を活用することで、運転者の労働時間を削減する。

- 和歌山から神戸・大阪港への輸送をトラック輸送から内航海運に切り替えることにより、トラック輸送を無くすことになるが、浅川組運輸はその分の車両を他の仕事に振り替えることができ、運転者不足にも対処できる。
- 神戸・大阪港から和歌山に戻る際には、トラックにより空コンテナを輸送していたため、輸送効率も低い状態にあったが、内航海運により空コンテナを輸送することが可能である。

**発荷主**

【問題・課題】  
輸送コストの削減  
CO<sub>2</sub> 排出量の削減

和歌山から神戸・大阪港への輸送を内航海運にモーダルシフトすることは、輸送コストの削減と CO<sub>2</sub> 排出量の削減に寄与するための取組を実施する。

和歌山から神戸・大阪港への輸送を 100%モーダルシフトするためには、内航船の寄港回数を増加させるなど課題が残る

## 労働条件改善のためのチェックリスト

### ステップ1

荷主企業と運送事業者の双方で、  
ドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設ける

- 荷主企業、運送事業者が同席する会議体を設置したか
- 問題意識の共有のため、定期的な意見交換日程を設定したか

### ステップ2

労働時間、特に荷待ち時間の実態を把握する

- 労働時間、荷待ち時間の正確に把握する方法を検討したか
- 時間管理のための機器の導入を検討、選択したか

### ステップ3

荷待ち時間の発生等、長時間労働になっている原因を検討、把握する

- 発荷主の生産・出荷スケジュールや付帯作業などを検証したか
- 運送事業者の運行計画、配車計画などを検証したか
- 着荷主の受け入れ体制や付帯作業などを検証したか

### ステップ4

荷主企業、運送事業者の双方で、業務内容を見直し改善に取り組む

- 検証、把握した長時間労働の原因について関係者間で協議したか
- 荷主企業、運送事業者それぞれができることが何か検討したか

### ステップ5

荷主、トラック運送事業者間での応分の費用負担を検討する

- 作業効率化のために必要な機器の導入を検討したか
- 関係者間で応分の費用負担を検討したか

### ステップ6

改善の成果を測定するための指標を設定する

- 改善効果を測るための数値目標を設定したか
- 問題点と改善に向けた意識を関係者間で共有化したか

### ステップ7

指標の達成状況を確認、評価することでさらなる改善に取り組む

- 設定した数値目標を定期的にモニタリングしたか
- 数値目標の達成度合いについて関係者間で共有したか

## おわりに

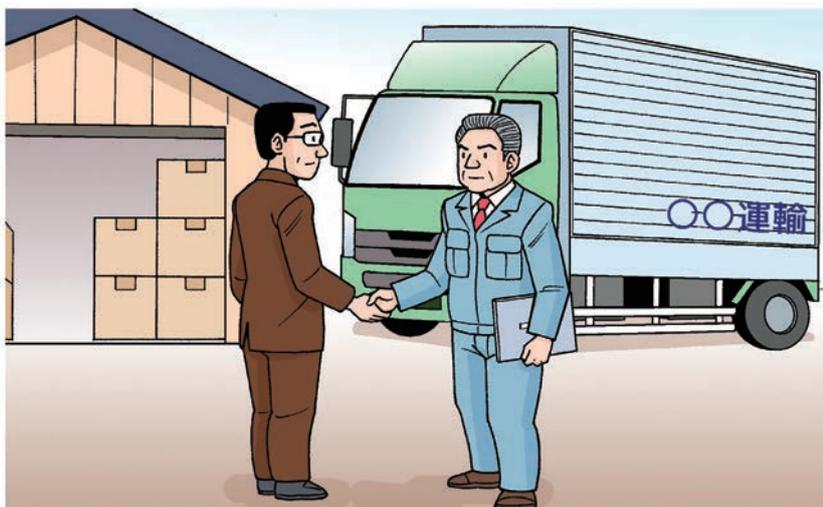
このガイドラインは、トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会の事務局である厚生労働省、国土交通省、全日本トラック協会が中心となり、全国47都道府県で2ヶ年にわたって実施したパイロット事業を参考にして策定いたしました。100件近い具体的な改善事例に基づいた内容となっておりますので、実際の現場においても活用しやすい内容となったと考えております。

このガイドラインを関係者の皆様方が十分に活用され、取引環境と長時間労働の改善に向けた取り組みを進められるとともに、荷主企業と運送事業者がWin-Winとなるパートナーシップの確立に役立てて頂けることを期待しております。

また、このガイドラインおよび事例集は、国土交通省、厚生労働省、全日本トラック協会のホームページでもダウンロードが可能ですので、是非とも関係者の皆様方に広くご周知頂ければ幸いです。

最後になりますが、働き方改革に向けて事業者の方々が抱える様々な課題に対応するためのワンストップ相談窓口として、厚生労働省では47都道府県に「働き方改革推進支援センター」を開設しております。

巻末に各都道府県における相談窓口の一覧を掲載しておりますので、ご遠慮なく最寄りの相談窓口までご連絡ください。



## ■ 改善基準告示(トラック運転者関係)の概要

自動車運転者の労働時間等の労働条件については、労働省告示である「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（略称「改善基準告示」）があります。日々の運行では、これを遵守することが必要です。

改善基準告示等の概要は、以下のとおりです。

平成9年4月1日施行

項 目		改 善 基 準 告 示 等 の 概 要
拘 束 時 間		1 カ月 293時間 労使協定があるときは、1年のうち6カ月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲において320時間まで延長可
		1日 原則 13時間 最大 16時間（15時間超えは1週2回以内）
休 息 期 間		継続8時間以上 運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること。
拘束時間・ 休息期間の 特例	休息期間の特例	業務の必要上やむを得ない場合に限り、当分の間1回4時間以上の分割休息で合計10時間以上でも可（一定期間における全勤務回数の1/2が限度）。
	2人乗務の特例	1日 20時間以内 同時に1台の自動車に2人以上乗務（ただし、車両に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。）の場合、最大拘束時間は1日20時間まで延長でき、休息期間は4時間まで短縮できる。
	隔日勤務の特例	2暦日 21時間以内（拘束時間） 2週間で3回までは24時間が可能（夜間4時間以上の仮眠が必要）。 ただし、2週間で総拘束時間は126時間まで。 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間が必要。
	フェリーに乗船する場合の特例	フェリー乗船時間については原則として休息期間として取り扱い、勤務終了後の休息期間から減算可。減算後の休息期間は、フェリー下船から勤務終了時までの1/2を下回ってはならない。
運 転 時 間		2日平均で1日当たり9時間以内 2週平均で1週間当たり44時間以内
連 続 運 転 時 間		4時間以内（運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の運転離脱が必要）
時 間 外 労 働		改善基準告示の範囲内で1日、2週間、1カ月以上3カ月以内、1年の上限時間を労使協定で締結。
休 日 労 働		2週間に1回以内、かつ、1カ月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内。
労働時間の取り扱い		労働時間は拘束時間から休憩時間（仮眠時間を含む）を差し引いたもの。事業場以外の休憩時間は仮眠時間を除き3時間以内。
休日の取り扱い		休日は休息期間に24時間を加算した時間。 いかなる場合であっても30時間を下回ってはならない。
適 用 除 外		緊急輸送・危険物輸送等の業務については厚生労働省労働基準局長の定めにより適用除外。

①長時間労働の是正、②同一労働同一賃金等非正規雇用労働者の待遇改善、③生産性向上による賃金引き上げ、④人手不足の解消に向けた雇用管理改善などの取組について、ワンストップで支援します。

名 称	住 所	電話番号
北海道働き方改革推進支援・賃金相談センター	札幌市中央区北四条西5-1 アスティ45ビル3階 (株)東京リーガルマインド(LEC)札幌本校内	0800-919-1073
北海道働き方改革推進支援・賃金相談センター出張所	旭川市八条通15丁目74-9 社会保険労務士法人プラスワン8条事務所内	0120-332-360
青森県働き方改革推進支援センター	青森市青柳2-2-6	0800-800-1830
岩手県働き方改革推進支援センター	盛岡市山王町1-1	0120-198-077
宮城働き方改革推進支援センター	仙台市青葉区本町1-9-5 五条ビル4階	022-211-9003
秋田県働き方改革推進支援センター	秋田市大町3-2-44 大町ビル3階	0120-695-783
山形県働き方改革推進支援センター	山形市七日町3-1-9	0800-800-9902
福島県働き方改革推進支援センター	福島市御山字三本松19-3	0120-541-516
茨城働き方改革推進支援センター	水戸市桜川2-2-35 茨城県産業会館2階	0120-971-728
栃木県働き方改革推進支援センター	宇都宮市宝木本町1140-200	028-601-9001
群馬県働き方改革推進支援センター	前橋市元総社町528-9	0120-486-450
埼玉働き方改革推進支援センター	さいたま市大宮区吉敷町1丁目103 大宮大鷹ビル306号	048-729-4420
千葉働き方改革推進支援センター	千葉市中央区新田町6-6 荒井ビル3階A室	043-304-6133
東京働き方改革推進支援センター	千代田区二番町9-8	0120-662-556
東京働き方改革推進支援センター分室	立川市柴崎町2-2-23 第2高島ビル5階	0120-662-556
神奈川働き方改革推進支援センター	横浜市中区尾上町5-80 神奈川中小企業センター9階 神奈川県中小企業団体中央会内	045-307-3775
神奈川働き方改革推進支援センター出張所	海老名市めぐみ町6番2号海老名商工会議所内	046-204-6111
新潟県働き方改革推進支援センター	新潟市中央区東大通2丁目3-26 プレイス新潟1階	025-250-5222
働き方改革推進支援センター富山	富山市千歳町1-6-18 河口ビル2階	076-431-3730
石川県働き方改革推進支援センター	金沢市尾山町9-13 金沢商工会議所会館3階	0120-319-339
福井県働き方改革推進支援センター	福井市西木田2-8-1 福井商工会議所ビル1階 (ふくいジョブステーション)	0120-14-4864
山梨県働き方改革推進支援センター	甲府市丸の内2丁目34-1 共栄ビル2階	0120-338-737
長野県働き方改革推進支援センター	長野市中御所岡田131番地10 長野県中小企業団体中央会内	0800-800-3028
岐阜県働き方改革推進支援センター	岐阜市神田町6-12 シグザ神田5階	058-201-5832
静岡県働き方改革推進支援センター	静岡市葵区追手町44番地の1 静岡県産業経済会館5階	0800-200-5451
愛知県働き方改革推進支援センター	名古屋市熱田区三本松町3番1号	0120-868-604
愛知県働き方改革推進支援センター豊橋出張所	豊橋市花田町字石塚42-1 豊橋商工会議所内	0800-200-5262
三重県働き方改革推進支援センター	津市丸之内養正町4-1 森永三重ビル3階	0120-331-266
滋賀働き方改革推進支援センター	大津市打出浜2番1号「コラボしが21」6階	0120-376-020

名 称	住 所	電話番号
京都働き方改革推進支援センター	京都市右京区西大路五条下ル東側 京都府中小企業会館4階	0120-420-825
大阪働き方改革推進支援・賃金相談センター	大阪市北区茶屋町1-27 ABC-MARTビル5階	0120-79-1149
大阪働き方改革推進支援・賃金相談センター 堺出張所	大阪府堺市堺区南瓦町1-19 グラン・ビルド堺東505	0120-601-144
兵庫県働き方改革推進支援センター	兵庫県神戸市中央区雲井通5-3-1 サンパル7階	078-806-8425
奈良県働き方改革推進支援センター	奈良市西木辻町343-1	0120-414-811
和歌山県働き方改革推進支援センター	和歌山市北出島一丁目5-46 和歌山県労働センター1階	0120-731-715
働き方改革サポートオフィス鳥取	鳥取市富安1丁目152 SGビル4F	0800-200-3295
島根県働き方改革推進支援センター	松江市母衣町55-4 島根県商工会館4階	0120-103-622
岡山県働き方改革推進支援センター	岡山市北区野田屋町2-11-13 旧あおば生命ビル7階	086-201-0780
広島県働き方改革推進支援センター	広島市中区基町11-13 合人社広島紙屋町アネクス4階	0120-610-494
働き方改革サポートオフィス山口	山口市小郡高砂町2-11 新山口ビル601号室	083-976-6227
徳島県働き方改革推進支援センター	徳島市南末広町5-8-8 徳島経済産業会館2階	0120-967-951
香川県働き方改革推進支援センター	高松市番町2丁目2番2号 高松商工会議所会館5階	0800-888-4691
愛媛県働き方改革推進支援センター	松山市大手町2丁目5番地7 松山商工会館別館1階	0120-500-987
高知県働き方改革推進支援センター	高知市布師田3992番地2 高知県中小企業会館1階	0120-899-869
福岡県働き方改革推進支援センター	福岡市中央区天神1-10-13 天神MMTビル7階	0800-888-1699
佐賀県働き方改革推進支援センター	佐賀市川原町8-27	0120-610-464
長崎県働き方改革推進支援センター	長崎市五島町3-3 プレジデント長崎2階	0120-168-610
熊本県働き方改革推進支援センター	熊本市中央区細工町1丁目51 スコーレビル2階-E	096-353-1700
大分県働き方改革推進支援センター	大分市府内町1-6-21 山王ファーストビル4階	097-535-7173
宮崎県働き方改革推進支援センター	宮崎市橘通東4-1-4 宮崎河北ビル7階	0985-27-8100
鹿児島県働き方改革推進支援センター	鹿児島市下荒田3丁目44-18 のせビル2階	099-257-4823
沖縄県働き方改革推進支援センター	那覇市前島2-12-12 セントラルコーポ兼陽205	0120-420-780
問合せ先		
厚生労働省労働基準局労働条件政策課	東京都千代田区霞が関1-2-2 中央合同庁舎第5号館	03-3502-1599
国土交通省自動車局貨物課	東京都千代田区霞が関2-1-3 中央合同庁舎第3号館	03-5323-8111 (内線41-323)
公益社団法人 全日本トラック協会	東京都新宿区四谷三丁目2番地5	03-3354-1009(代)

※本冊子に掲載された事例に関する個別のお問い合わせはご遠慮ください。

## 厚生労働省

時間外労働等改善助成金について	時間外労働の上限設定に取り組む中小企業事業主に対して、その実施に要した費用の一部を助成。
キャリアアップ助成金	有期契約労働者、短時間労働者、派遣労働者等、いわゆる非正規雇用労働者の企業内でのキャリアアップなどを促進するため、正社員化、処遇改善の取組を実施した事業主に対して経費等の一部を助成。
中小企業労働環境向上助成金	雇用管理制度（評価・処遇制度、研修体系制度、健康づくり制度）の導入などを行う中小企業事業主（重点分野関連事業主）に対して経費等の一部を助成。
● 高齢・障害・求職者雇用支援機構	
高年齢者雇用安定助成金	高年齢者の活用促進のための雇用環境整備の措置を実施する事業主に対して経費等の一部を助成。

## 経済産業省

トラック・船舶等の運輸部門における省エネルギー対策事業費補助金	配船計画最適化等の陸側との連携を含め、運航ルート、スケジュールの最適化等のソフト面の省エネ対策と当該省エネ対策を前提としたハード面の省エネ対策による輸送全体の省エネ実証事業の実施に要する経費の一部を補助。
サービス等生産性向上IT導入支援事業	中小企業・小規模事業者等が自社の課題やニーズに合ったITツール（ソフトウェア、サービス等）を導入する経費の一部を補助。

## 国土交通省

自動車事故対策費補助金	先進安全自動車（ASV）や運行管理の高度化に資する機器の導入等の取組を支援。
トラック輸送における省エネ化推進事業	トラック事業者の「車両動態管理システムの導入」及び荷主の「予約受付システムの導入」を支援。
● （一財）環境優良車普及機構	
二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（物流分野におけるCO <sub>2</sub> 削減対策促進事業）	エネルギー起源二酸化炭素の排出を抑制するための設備や技術等の導入を支援。
二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金（低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業）	中小トラック運送業者について燃費性能の高い低炭素型ディーゼルトラックの導入を支援。
● （公財）日本自動車輸送技術協会	
先進環境対応トラック・バス導入加速事業	トラック、バス所有事業者について先進環境対応の車両導入を支援。

## （公社）全日本トラック協会

準中型免許取得助成事業	各都道府県トラック協会の会員事業者について、運転者として採用した高等学校新卒者等の若年者の準中型免許取得のために指定教習所等にかかる費用を助成。
経営診断受診促進事業	各都道府県トラック協会の会員事業者について、全日本トラック協会の標準経営診断システムによる経営改善を図るにあたって、全日本トラック協会または各都道府県トラック協会が推薦する中小企業診断士等による診断を受診した場合に、経営診断・経営改善相談費用の一部を助成。

**荷主と運送事業者の協力による取引環境と  
長時間労働の改善に向けたガイドライン**

---

厚生労働省労働基準局労働条件政策課  
国土交通省自動車局貨物課  
公益社団法人全日本トラック協会



