

# 第6回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概要

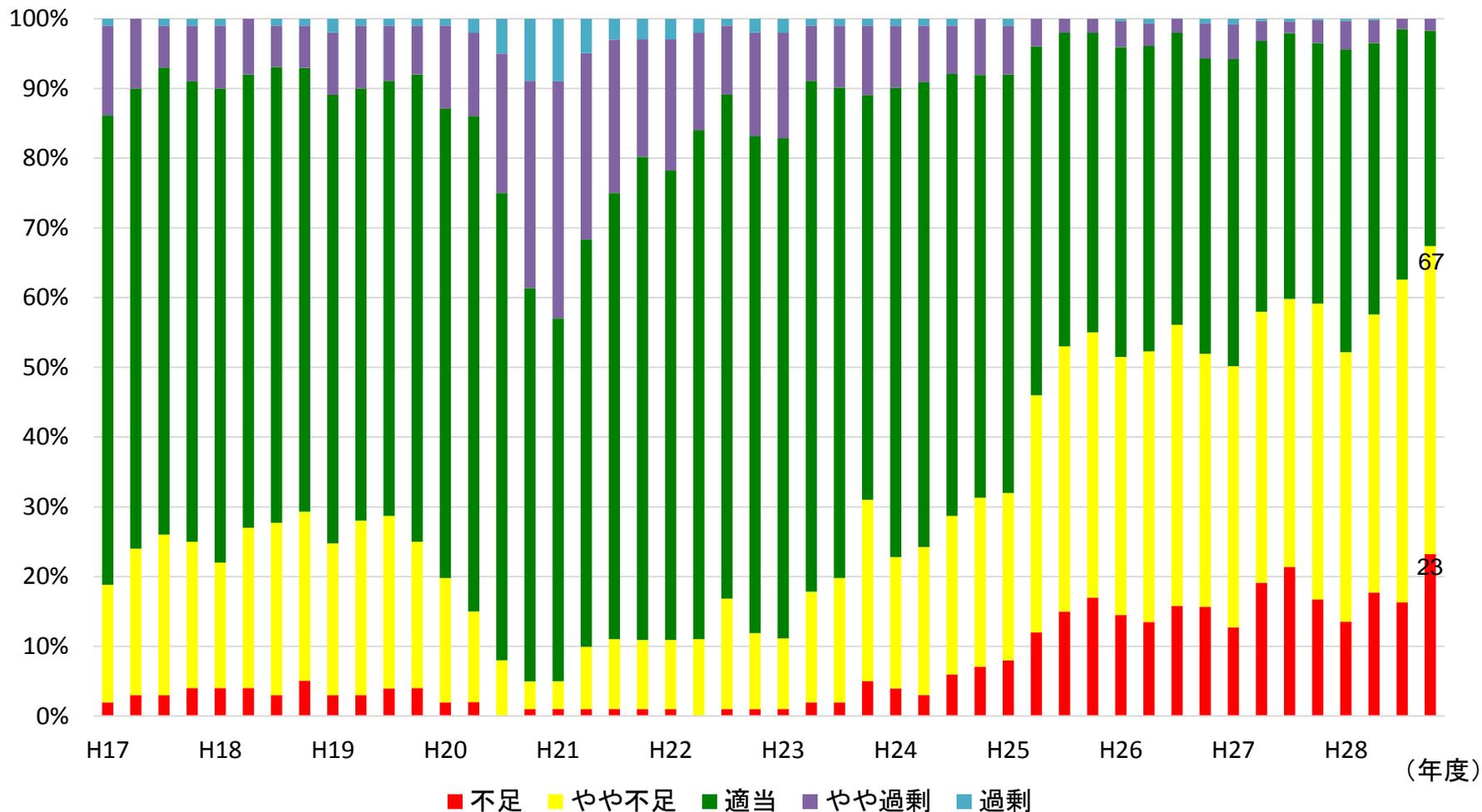
九州運輸局 貨物課  
平成 29 年 8 月 9 日(水)

# 目次

1. **トラック運送業をめぐる課題** ..... P.1
  - ・ドライバー不足と労働条件の現状について
  
2. **パイロット事業取組事例** ..... P.6
  - ・平成28年度パイロット事業の実施結果について
  
3. **取引環境改善に向けた取組** ..... P.15
  - ・荷待ち時間の記録義務付けについて
  - ・荷主勧告について
  - ・適正な運賃・料金収受に向けた方策について

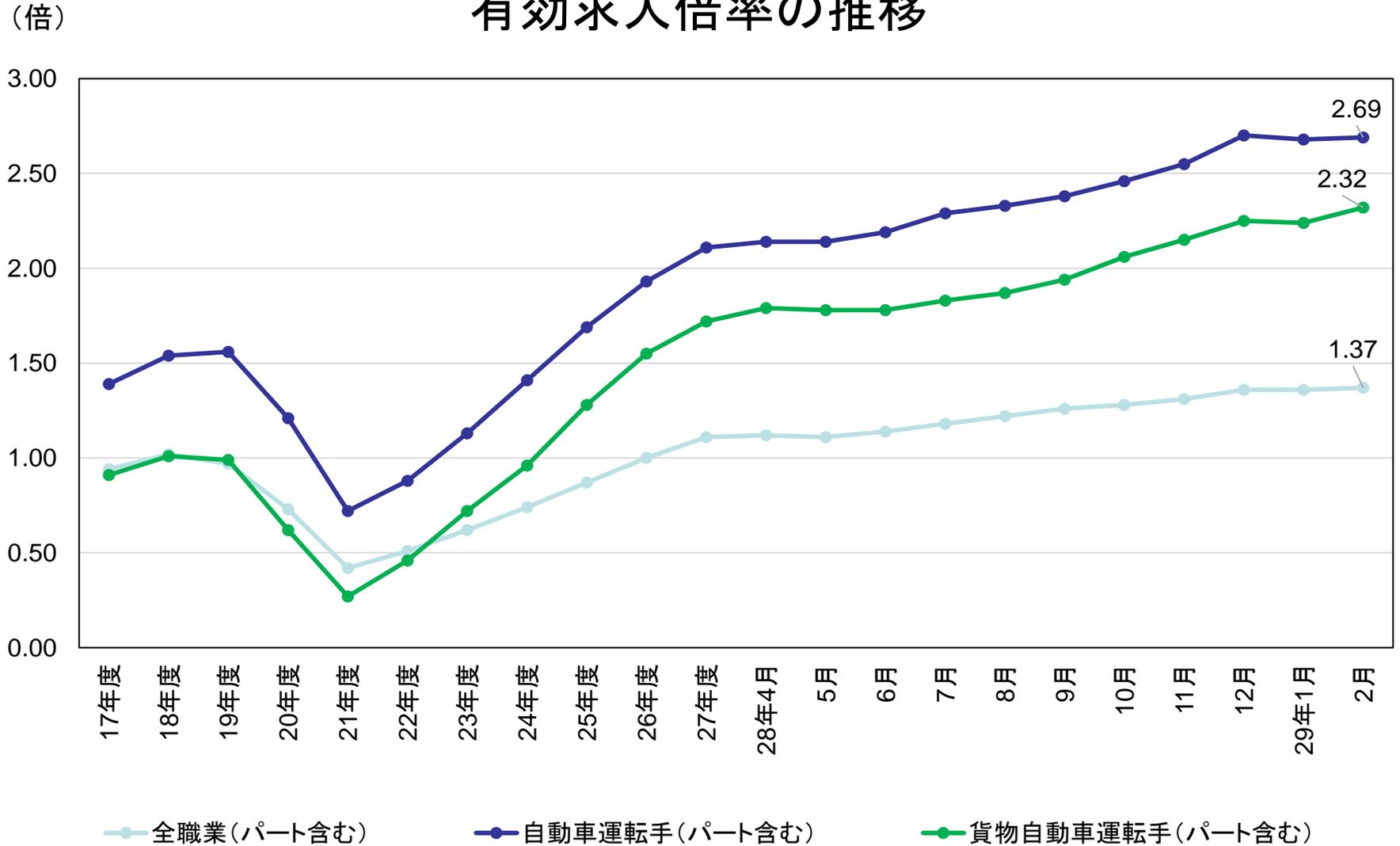
# 1. **トラック運送業をめぐる課題**

## 人手の過不足感の推移



全日本トラック協会「トラック運送業界の景況感」より

## 有効求人倍率の推移

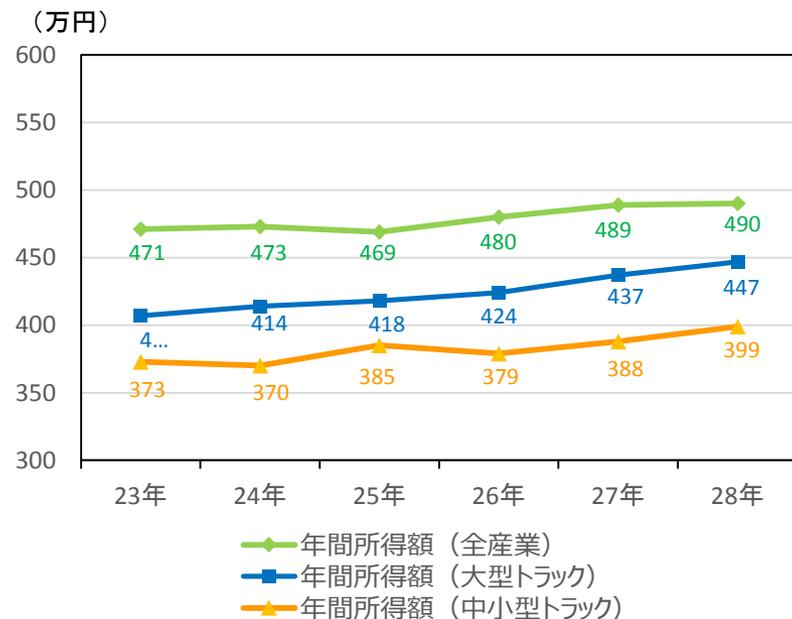


厚生労働省「職業安定業務統計」より

# 1-2 トラックドライバーの労働条件①

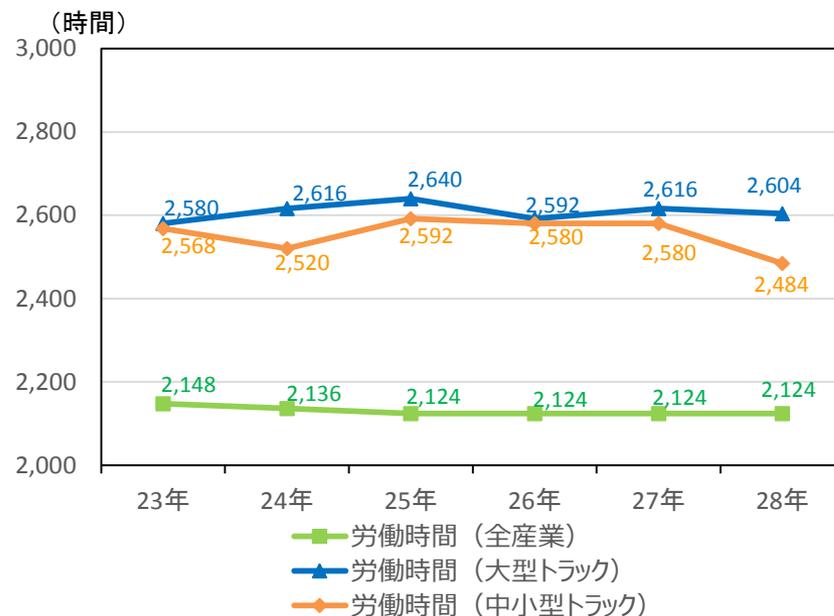
➤トラックドライバーは、全産業と比較して低賃金・長時間労働  
 →人手不足の解消に向けては、**労働条件の改善が不可欠**。

【年間所得額の推移】（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」）



トラックドライバーの年間所得額は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1割低く、中小型トラック運転者で約2割低い。

【年間労働時間の推移】（厚生労働省「賃金構造基本統計調査」）

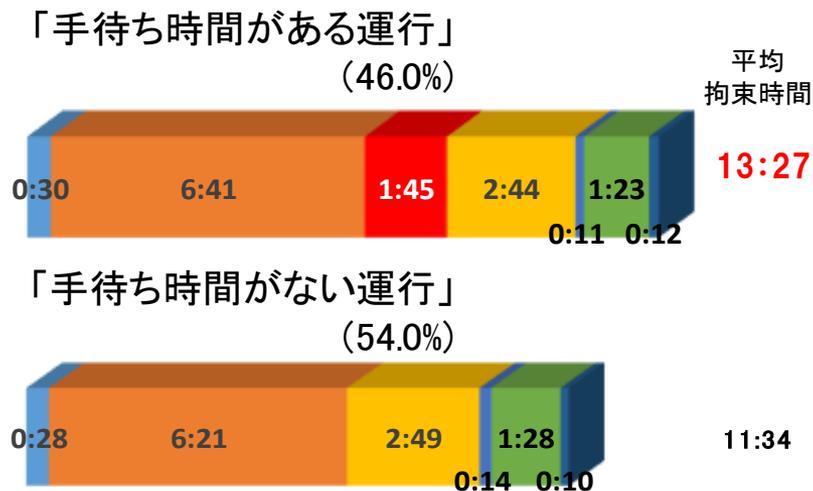


トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1.22倍、中小型トラック運転者で約1.16倍。

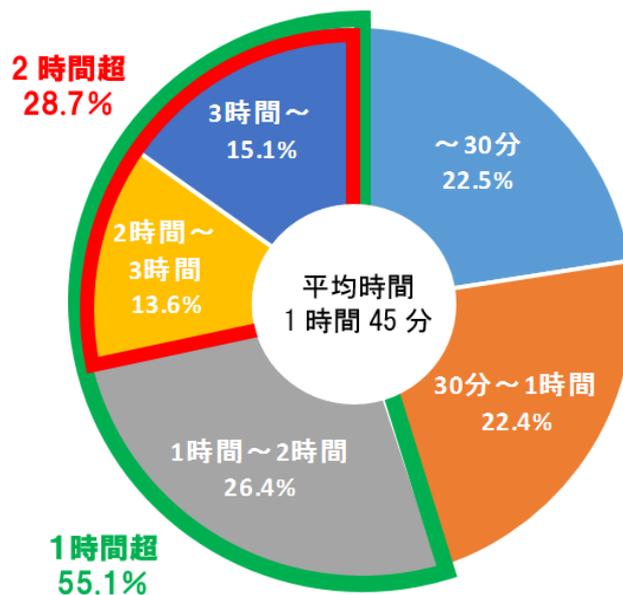
# 1-2 トラックドライバーの労働条件②

- ▶ トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、荷主庭先での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- ▶ 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳  
(手待ち時間の有無別)



1運行あたりの手待ち時間の分布



出典:トラック輸送状況の実態調査 (H27)

■ 点検等   ■ 運転   ■ 手待   ■ 荷役  
 ■ 付帯他   ■ 休憩   ■ 不明

## **2. パイロット事業**

### **2-1 平成28年度パイロット事業実施結果**

## 2-1パイロット事業の取組課題と取組内容(1)

取組課題	取組内容
<p>①集荷・配送の経路等の見直しによる全体の拘束時間の削減</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ストックポイントの設定、倉庫の集約、集荷・配送外部委託の活用など、発荷主側又は着荷主側での集荷・荷卸しの箇所数の削減 (山形、静岡、奈良、愛媛、福岡、熊本)</li> <li>○集荷と長距離輸送・配達の分離、積込みと配送の分離(佐賀、長崎)</li> <li>○荷主の協力の下、貨物のサイズを特殊車両通行の許可が不要なものに変更し運行時間や経路を改善(和歌山)</li> <li>○高速道路の利用区間の変更・拡大(岐阜、三重、鳥取、長崎)</li> <li>○運送の一部を別車両やフェリーに切り替え(大分、宮崎、鹿児島)</li> </ul>
<p>②入出荷情報の事前提供による運行の効率化</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○運送業者に対する出荷情報の事前提供等によるトラックの運行計画の最適化 (青森、岩手、長野、滋賀、広島、岡山、香川、徳島)</li> <li>○発荷主から着荷主へのFAXによる積荷明細の確実な連絡や荷主企業内の出荷伝票の電子化など連絡体制の改善(北海道、茨城)</li> </ul>
<p>③荷待ち時間の削減</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○出荷日の見直しにより数量を事前に把握、運送業者に提供することによる荷待ち時間の削減(福島、京都、宮崎)</li> <li>○着荷主側の倉庫の受入能力に応じて発荷主側が1日当たりの出荷台数を抑制することにより、着荷主側倉庫への入庫量を調整(東京)</li> <li>○小ロットの商品の優先受付・優先検品を先に行うなど着荷主側の運用を改善(沖縄)</li> <li>○パソコンを使用した予約システムの活用や先着順ではなく事前に入庫時間を指定する制度の導入(秋田、山梨、鹿児島)</li> </ul>

## 2-1パイロット事業の取組課題と取組内容(2)

取組課題	取組内容
④荷役作業の効率化	<ul style="list-style-type: none"> <li>○あらかじめトラックの車高に合わせた荷姿とすることや荷積み倉庫を集約するなど倉庫作業の効率化(青森、栃木、神奈川、新潟、富山、石川、静岡、福井、兵庫、島根、岡山、山口)</li> <li>○バラ積みのパレット化や空きスペースを活用したボックスパレットの導入などパレットの活用(群馬、山梨、静岡、鳥取、鹿児島)</li> <li>○面単位又はパレット単位での発注方式への変更(高知)</li> <li>○手作業による積込・荷卸しの補助員の配置等、マンパワーの拡大(埼玉、三重、香川、佐賀、長崎)</li> </ul>
⑤附帯作業の改善(検品、ピッキング等)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○荷主と運送事業者の両方で重複していた検品作業を廃止するなど、発荷主側倉庫の作業のオペレーション変更(千葉)</li> <li>○ピッキング作業の導線や担当分野の見直し、台車ピッキングからパレットピッキングへの変更、商品の配置換えなど倉庫内の整理等による作業の効率化(青森、栃木、神奈川、千葉、新潟、富山、石川、静岡、福井、兵庫、島根、岡山、山口)</li> <li>○梱包から積込みまで全行程を見直し、梱包作業場所を変更(福井)</li> </ul>
⑥施設面の改善	<ul style="list-style-type: none"> <li>○荷積み専用バースの運用の改善やスペースの設置などによる作業の効率化(青森、栃木、神奈川、新潟、富山、石川、静岡、福井、兵庫、島根、岡山、山口)</li> <li>○倉庫内の保管スペースを見直し、荷役スペースを増加(富山、福井、奈良、島根、岡山)</li> </ul>
⑦その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>○復路の貨物を確保することによる運行日数の延長、休憩場所を変更し早期の帰社による自宅での休息に切り替え等により休息期間を確保(北海道、宮城、鳥取)</li> <li>○GPS運行管理システムの活用や、車両の入場時間・積込開始・終了時間のデータ調査により「見える化」を行い、荷主と実態を共有(茨城、愛知、広島、高知)</li> </ul>

# 2-1 パイロット事業の取組内容(3)

## 平成28年度パイロット事業（実証実験）の実施結果

○47都道府県において計48事業を実施。

○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件、その他12件となっており、全国で様々な荷種を扱った。

	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	○	○	—	紙・パルプ
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

# 荷卸箇所数の削減(愛媛県、熊本県の事例)①

## 発荷主との連携事例

①愛媛県にある青果物(みかん)メーカーでは、着地が複数あり、荷待ち時間や拘束時間の長期化等が課題であった。このため、複数の着地での荷卸しから1箇所の着地での荷卸しとなるよう配車計画の見直しを実施した。

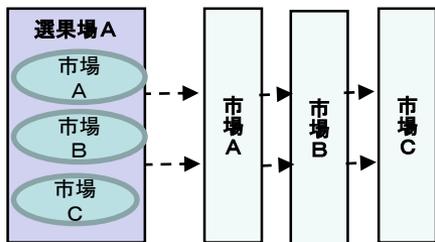
②熊本県にある青果物メーカーでは、着地が複数あり、荷待ち時間や拘束時間の長期化等が課題であった。このため、複数の着地での荷卸しの一部を外部委託となるよう配車計画の見直しを実施した。

## 事業概要

- 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
- ②複数卸しから数カ所を外部委託による拘束時間の削減

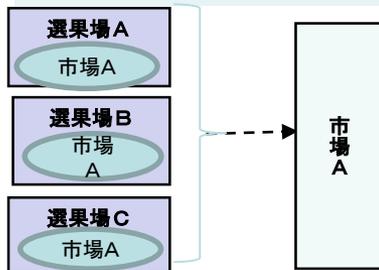
### 手待ち時間の発生要因

現状、卸し先で数カ所まわるため、その分の輸送時間、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。

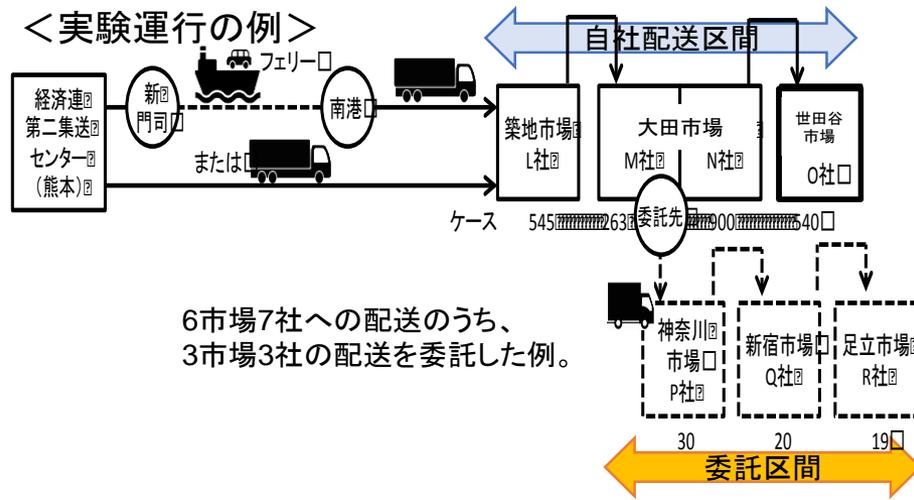


### 改善への取り組み

発地側にて卸し先が1箇所となるよう配車計画を見直し、着側でかかる時間を短縮。



### <実験運行の例>



## 結果

- ①運行時間の短縮

約15時間10分

▲約2時間20分

拘束時間の短縮

→ 約12時間50分

- ②運行時間の短縮(1泊2日)

約28時間33分

▲約1時間50分

→ 約26時間43分

## (長崎県の事例)②

### 発荷主との連携事例

長崎県に工場がある食品製造業者では、パン等の食品を長崎県と佐賀県の工場で積み込み、宮崎県の着荷主のところに運送し、そこで空容器を長崎県の工場に返却する一連の輸送を運送事業者に委託しているが、走行距離の長さや荷役作業・附帯事務の多さから拘束時間の長時間化が課題となっていた。

このため、積み込み担当のドライバーを集荷先に配置することで荷役と運送とを分離するとともに、高速道路利用可能な区間は全区間で高速道路を利用することにより、拘束時間の削減効果を検証した。

### 事業概要

3箇所ある積み込み箇所全てで  
ドライバーが積み込み作業を  
実施

空容器を当日夜間に  
ドライバーが返却

高速道路利用が可能な箇所  
の一部で一般道を利用

ドライバー

佐世保工場  
積み込み

佐賀工場  
積み込み

宮崎着荷主  
配達

宮崎着荷主  
空容器積み込み

佐世保工場  
空容器返却

車庫から最寄りの積み込み箇所(佐世保工場)は別の積み込み担当者を  
配置し、荷役と運送を分離

空容器を翌日朝に  
積み込み担当者が返却

利用可能な全区間  
高速道路を利用

積み込み担当者が実施

佐世保工場  
積み込み

ドライバー  
佐賀工場  
積み込み

宮崎着荷主  
配達

宮崎着荷主  
空容器積み込み

積み込み担当者が実施

佐世保工場  
空容器返却

### 結果

15時間40分



拘束時間の短縮



13時間30分

▲2時間10分

(うち高速道路利用分▲44分)

# 建設部材の設計変更による24時間走行可能化 (和歌山県の事例)③

## 発荷主との連携事例

和歌山県にある鋼橋、鉄骨の製造メーカーでは、荷種(建設部材)の寸法が過大であることにより高速道路の通行許可が得られず、一般道路でも夜間の通行に限定されていたことから、拘束時間の長期化等の課題があった。このため、高速道路、一般道路ともに24時間通行が可能となるよう荷種の寸法の見直しを行い、運行経路及び運行時間の見直しを実施した。

## 事業概要

### ➤ 荷種の寸法の見直し

#### 【設計変更前の寸法(例)】

幅 3100mm

高さ 4150mm(車両への積付後の寸法)

- ・高速道路の通行許可を得られない  
(→ 24時間走行できない)
- ・一般道路(時間帯:21時~6時)に限定

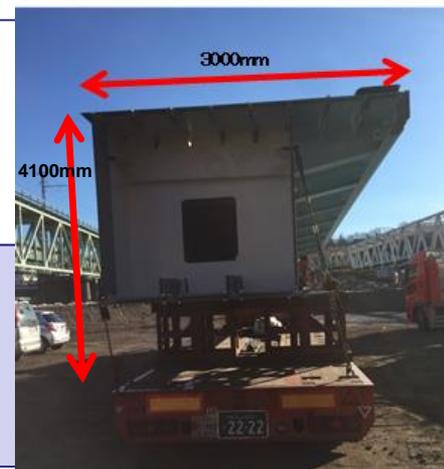
#### 【設計変更】

幅 3000mm以内(▲100mm)

高さ 4100mm以内(▲50mm)

高速道路、一般道路ともに24時間通行可能となった

設計変更した建設部材の実際の積載状況



## 結果

### ➤ 運行時間の短縮

2泊3日

拘束時間の短縮

1泊2日

▲19時間

## による拘束時間の短縮(岩手県の事例)④

### 発荷主との連携事例

岩手県にある合板メーカーでは、運送事業者への配送先決定連絡が遅く、また荷積みまでの手待ち時間の発生等の課題があった。このため、配送先連絡時間の前倒し及びドライバーの出勤時刻の後倒しによる効果を検証した。

### 事業概要

#### ➤ 運行依頼の前倒し(A社)

##### <現状と課題>

運行当日に配送先の決定連絡があるため、運行計画が立てづらい

##### <対策と効果>

運行前日の16時までに配送先の決定連絡を行うことで、運行前日の積み置きが可能になるなど計画的な運行が可能に

#### ➤ 出勤時間の後倒し(B社、C社)

##### <現状と課題>

在庫不足が慢性化し、製品完成まで荷積みができない状況のため、荷積みまでの荷待ち時間が発生

##### <対策と効果>

出勤後すぐに荷積みを開始できるよう、ドライバーの出勤時間を後倒しすることにより、荷待ち時間を削減

### 結果

#### ➤ 運行依頼の前倒し

14.2時間



▲ 1.8時間



12.4時間

**拘束時間の短縮**

#### ➤ 出勤時間の後倒し

13.6時間



▲ 1.2時間



12.4時間

### 着荷主との連携事例

山梨県の食品製造業では、流通センターへの商品配送を運送事業者に依頼しているが、着荷主側の倉庫では到着順の受付対応で荷待ち時間が長く、また手下ろしの荷役のため、ドライバーの拘束時間が長時間化していた。

このため、PCを活用した受付予約システムの活用とともに、パレットの規格を統一化し、発荷主から着荷主まで一貫パレチゼーションによる拘束時間の削減効果を検証した。

### 事業概要

**Before**  
発荷主 → 到着順受付 → 着荷主 (手下ろし・積替え) → 倉庫

**After**  
発荷主 → 着床時間予約 → 着荷主 (パレット下ろし) → 倉庫

予約受付システムの導入

スケジュールを共有

予約画面(抜粋)

**予約編集**

予約番号: 10003

お名前: 予約 次郎 様 [非会員]

荷降ろし場: 手降ろし場 荷降ろしパースの指定

ご予約日: 06/15 (月)

受付可能な時間: 13:00-14:00

オプション

従来から着荷主が保有し内部用に使用していたトラック予約・受付システムを運送事業者にも開放し、1時間単位の作業枠の予約を可能とした。※実証実験では運送事業者が着荷主に電話連絡し、着荷主が代理入力する方法をとった。

### 結果

➤ 手待ち時間の削減	4時間	→	▲3時間7分	→	53分
			拘束時間の短縮		
➤ 荷役時間の削減	2時間	→	▲1時間33分	→	27分

## **3. 取引条件改善に向けた取組**

**3-1 荷待ち時間の記録義務付けについて**

**3-2 荷主勧告について**

**3-3 適正な運賃・料金収受に向けた方策について**

# 3. トラック運送業の取引条件改善に向けた取組み

		29年 ～1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月
① 自主行動計画		自主行動計画策定			大手19事業者において各社の自主行動計画策定			着実な実施	
② 荷主への働きかけ		業種別ガイドラインへの反映等			各地域の協議会等において周知・浸透				
		不適切事例集の周知							
③ 交渉しやすい環境づくり		価格交渉ハンドブックの周知・セミナー開催			各地域の協議会や業界団体によるセミナー等において周知				
		原価計算普及促進リーフレットの作成・周知							
④ 法令の運用	独禁法	物流特殊指定調査の拡充 (荷主調査・トラック事業者調査)			調査結果に応じて事件処理				
	業種別ガイドライン	トラック事業に係るガイドラインの改訂					改訂ガイドラインの普及促進		
	荷主勧告	運用に向けた検討・調整	パブリックコメント	通達改正作業・調整			本格運用開始		
	輸送安全規則改正	改正に向けた調整			パブリックコメント	省令改正作業	公布・周知期間	施行	
⑤ トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会		パイロット事業(1年目)実施・結果とりまとめ				協議会	パイロット事業(2年目)		
⑥ 運賃・料金検討会		運賃・料金のあり方検討 (運賃・料金別立て方策等)				とりまとめ		必要な措置の実施・浸透	

トラックドライバーの長時間労働を改善し、輸送の安全の確保を図るべく、荷待ち時間の実態を把握するとともに、荷待ち時間を生じさせている荷主に対し勧告等を行うに当たっての判断材料とすることを目的として、荷待ち時間記録等を新たにトラック運送事業者に義務付ける省令改正(貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部を改正する省令)。

## ○ 改正の概要

### (1) 荷待ち時間等の記録の義務付け(輸送安全規則第8条関係)

トラックドライバーが車両総重量8トン以上又は最大積載量5トン以上のトラックに乗務した場合、ドライバー毎に、

- ・集貨又は配達を行った地点(以下「集貨地点等」という。)
- ・集貨地点等に到着した日時
- ・集貨地点等における荷積み又は荷卸しの開始及び終了の日時  
等について記録し、1年間保存しなければならないこととする。

### (2) 適正な取引の確保(輸送安全規則第9条の4関係)

輸送安全規則第9条の4では、従前から、輸送の安全を阻害する行為を防止するため、荷主と協力し、適正な取引を確保することを努力義務としているところ、荷主の都合による集荷地点等における待機についても、トラックドライバーの過労運転につながるおそれがあることから、輸送の安全を阻害する行為の一例として加えることとする。

公布:平成29年5月31日(水)

施行:平成29年7月1日(土)

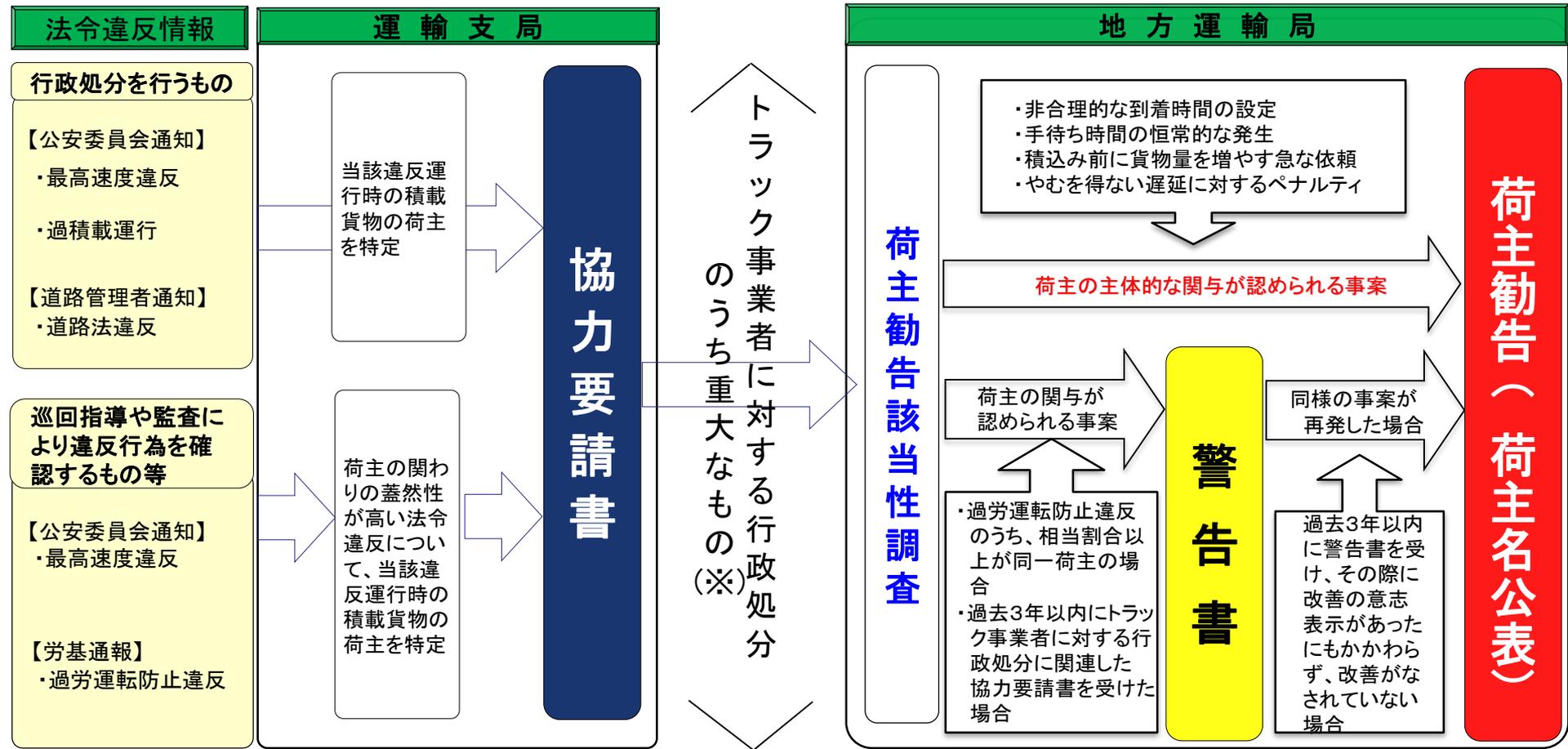
# 3-2 荷主勧告制度の運用の改善①

## 〈現行の問題点〉

- 荷主勧告や警告の判断基準が不明確であり、荷主の関与の有無についての判断が困難。(荷主勧告は、これまで発動実績がない。)
- 行政処分が前提となっており時間を要していたため、荷主へ早期に働きかけることができない。

## 〈新たな措置:通達を改正〉

- 荷主勧告の発動基準及び荷主関与の判断基準をより明確化。
- 荷主関与の蓋然性が高い法令違反情報に対して、迅速に荷主を特定し改善の協力を要請する仕組みを創設。



(※) 行政処分のうち重大なものとは、事業停止処分事案、過労運転防止違反の件数が多い事案、死亡事故等の社会的影響が大きい事案とする。

# 3-2 荷主勧告に該当すると想定される事案②

端 緒

労働基準監督署からの通知

死亡事故等社会的影響の大きい事案

公安委員会からの通知

道路管理者からの通知

トラック事業者に対する監査

荷主勧告該当性調査

<荷待ち時間の恒常的な発生>

(例) トラック事業者が過労運転防止に違反しており、違反の原因を調査したところ、荷待ち時間が恒常的に発生しており、かつ、トラック事業者から荷主に対し改善を申し込んだにも関わらず改善されていなかった場合

<非合理的な到着時刻の設定>

(例) トラック事業者が死亡事故等を起こし最高速度違反が認められた場合であって、違反の原因を調査したところ、荷主から適切な運行では間に合わない到着時刻を指定されていたことが判明した場合  
(高速道路を使用しないと間に合わないが、高速道路料金の支払いがないため一般道路を走行せざるを得ず、最高速度違反になった等)

<やむを得ない遅延に対するペナルティ>

(例) トラック事業者が過労運転防止に違反しており、違反の原因を調査した結果、理由の如何に関わらず遅延したことをもって商品買取等のペナルティが課されていたことから、着時刻に間に合わせるために連続運転時間等の基準を遵守できなかった場合

<積込み直前に貨物量を増やす急な依頼>

(例) トラック事業者が過積載運行を行っており、違反の原因を調査したところ、積込み直前に荷主から貨物量を2倍以上増やすよう急に指示され、過積載とは認識しつつ荷主から取引解消を示唆されたため断り切れなかった場合

<同様の事案が再発した場合>

(例) 過去3年以内に警告書を発出し、荷主から改善の意思表示あったにも関わらず、事故や違反の原因を調査した結果、当該荷主による改善がなされていないために同様の法令違反行為が再発した場合

荷主勧告

荷主名公表

## 3-2 荷主勧告制度について③

### 貨物自動車運送事業法

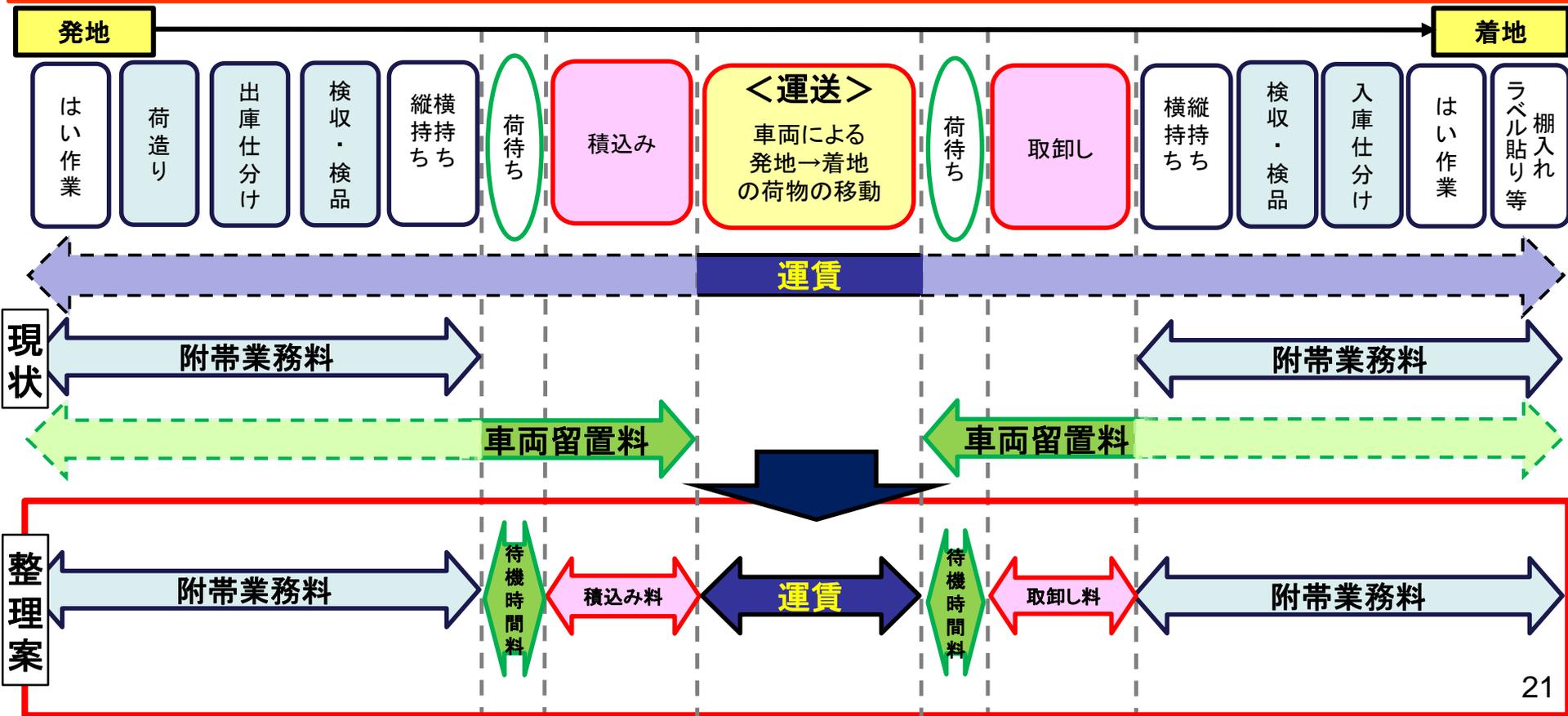
(荷主への勧告)

**第六十四条** 国土交通大臣は、一般貨物自動車運送事業者若しくは特定貨物自動車運送事業者(以下「一般貨物自動車運送事業者等」という。)が第十七条第一項から第三項まで(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)の規定に違反したことにより第二十三条(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)の規定による命令をする場合又は一般貨物自動車運送事業者等が第三十三条第一号(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)に該当したことにより第三十三条(第三十五条第六項において準用する場合を含む。)の規定による処分をする場合において、当該命令又は処分に係る違反行為が荷主の指示に基づき行われたことが明らかであるときその他当該違反行為が主として荷主の行為に起因するものであると認められ、かつ、当該一般貨物自動車運送事業者等に対する命令又は処分のみによっては当該違反行為の再発を防止することが困難であると認められるときは、当該荷主に対しても、当該違反行為の再発の防止を図るため適当な措置を執るべきことを勧告することができる。

2 国土交通大臣は、前項の規定による勧告をするときは、あらかじめ、当該勧告の対象となる荷主が行う事業を所管する大臣の意見を聴かなければならない。

# 3-3 適正な運賃・料金収受に向けた方策について

- 運賃が運送の対価であることを明確化するため、運賃の範囲を明確化する通達を発出する。
- 適正な運賃・料金を収受するための方策として標準貨物自動車運送約款を以下の通り改正する。
  - ①荷送人が運送依頼をする際に作成する運送状等の記載事項について、「待機時間料」、「積み込み料」、「取卸し料」等の料金の具体例を規定する。
  - ②荷待ちに対する対価を「待機時間料」とし、発地又は着地における積み込み又は取卸しに対する対価を「積み込み料」及び「取卸し料」とそれぞれ規定する。
  - ③附帯業務の内容に「横持ち」、「縦持ち」、「棚入れ」、「ラベル貼り」及び「はい作業」を追加する。等



○同協議会における取引環境改善に向けた議論に先立ち、**適正運賃・料金收受に関する議論の論点整理や方向性に関する助言を行う**ための場として、平成28年7月に「**トラック運送業の適正運賃・料金検討会**」を設置。第4回の会合を平成29年4月26日に開催。

## <第4回検討会の議事>

1. 運送以外のコストを適切に収受するための方策について
2. 運賃のあり方について
3. その他

### 「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」委員

#### 委員

##### 【学識経験者】

- ・藤井 聡 京都大学工学部工学研究科教授（座長）
- ・野尻 俊明 流通経済大学学長
- ・柳澤 宏輝 弁護士（長島・大野・常松法律事務所）

##### 【行政】

- ・加藤 進 国土交通省自動車局貨物課長
- ・川上 泰司 国土交通省総合政策局参事官（物流産業）
- ・藤枝 茂 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
- ・正田 聡 経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長

#### オブザーバー

##### 【荷主】

- ・上田 正尚 （一社）日本経済団体連合会産業政策本部長
- ・栗原 博 日本商工会議所流通・地域振興部長
- ・黒川 毅 日本機械輸出組国際貿易円滑化委員会委員長

##### 【トラック運送業】

- ・坂本 克己 （公社）全日本トラック協会副会長
- ・馬渡 雅敏 （公社）全日本トラック協会副会長