

【トラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けた取組みについて】

【目次】

1. トラック輸送に係る働き方改革
  - 1) 直ちに取組む施策
  - 2) 生産性向上
2. 取引条件改善に関する取組
  - 1) 荷待ち時間の記録義務付け
  - 2) 標準約款改正



# 1 自動車運送事業における時間外労働規制の見直し

- 今般、総理、関係閣僚及び有識者から構成される「働き方改革実現会議」において、「働き方改革実行計画」が策定され（平成29年3月28日）、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行の5年後に、年960時間（＝月平均80時間以内）の上限規制を適用することとなった。
- 自動車の運転業務についての見直しにあたってのポイントは以下のとおり。
  - ① 十分な猶予期間の設定 ② 段階的实施（年960時間以内の規制で適用開始。将来的には一般則の適用を目指す。）
  - ③ 長時間労働を是正するための環境整備を強力に推進

	現行規制	見直しの内容「働き方改革実行計画」（平成29年3月28日決定）
原則	≪労働基準法で法定≫ (1) 1日8時間・1週間40時間 (2) 36協定を結んだ場合、協定で定めた時間まで時間外労働可能 (3) <u>災害復旧や大雪時の除雪など、避けることができない事由により臨時的の必要がある場合には、労働時間の延長が可能</u> （労基法33条）	≪同左≫
36協定の限度	≪厚生労働大臣告示：強制力なし≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・ただし、臨時的で特別な事情がある場合、延長に上限なし（年6か月まで）（特別条項）  (2) ・ <u>自動車の運転業務は、（1）の適用を除外</u> ・別途、改善基準告示により、拘束時間等の上限を規定（貨物自動車運送事業法、道路運送法に基づく行政処分の対象）	≪労働基準法改正により法定：罰則付き≫ (1) ・原則、月45時間かつ年360時間 ・ <u>特別条項でも上回ることの出来ない年間労働時間を設定</u> ① 年720時間（月平均60時間） ② <u>年720時間の範囲内で、一時的に事務量が増加する場合にも上回ることの出来ない上限を設定</u> a. 2～6ヶ月の平均でいずれも80時間以内 b. 単月100時間未満 c. 原則（月45時間）を上回る月は年6回を上限  (2) 自動車の運転業務の取り扱い ・施行後5年間 現行制度を適用（改善基準告示により指導、違反があれば処分） ・ <u>施行後5年以降 年960時間</u> （月平均80時間） ・将来的には、一般則の適用を目指す

ポイント1

ポイント2

ポイント3

※関係省庁横断的な検討の場を設け、生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の長時間労働是正の環境整備のための行動計画を策定・実施

# 「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」の概要

## 開催趣旨

自動車運送事業(トラック・バス・タクシー事業)について、省庁横断的な検討を行い、長時間労働を是正するための環境を整備することを目的とした関連制度の見直しや支援措置に関する行動計画の策定及び実施を総合的かつ計画的に推進するため、自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議を開催する。

## 検討の視点

### 1. 生産性の向上

- ・ 運行の効率化・省労働力化
- ・ 手荷役の削減
- ・ 荷待ち時間の削減
- ・ 宅配便の再配達削減
- ・ 駐車場所から集配先までの移動時間の削減 等

### 2. 多様な人材の確保・育成

- ・ 女性、若者等の就業促進
- ・ 勤務形態の改善 等

### 3. 取引環境の適正化

※関係者の要望を参考に施策を検討

## 構成

議長	長：野上 浩太郎	内閣官房副長官
議長代理	代理：牧野 たかお	国土交通副大臣
副議長	長：古谷 一之	内閣官房副長官補（内政）
構成員	内閣府政策統括官（経済財政運営担当） 警察庁交通局長 財務省大臣官房総括審議官 厚生労働省労働基準局長 農林水産省食料産業局長 経済産業省大臣官房商務・サービス審議官 国土交通省自動車局長 環境省地球環境局長	

## スケジュール

平成29年6月29日	第1回	現状と課題、今後の進め方 等
8月28日	第2回	当面の対応方針として「直ちに 取り組む施策」を取りまとめ

※平成30年春頃までに「行動計画」を策定

# トラック・バス・タクシーの働き方改革 「直ちに取り組む施策」

—長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル—

H29.8.28関係省庁  
連絡会議取りまとめ

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

～クルマの仕事の生産性&職の魅力を高める63施策～

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

このため、**以下の取組を政府を挙げて強力的に推進。**

## I. 長時間労働是正のための環境整備

### ① 労働生産性の向上

◎短い時間で効率的に運ぶ—様々なムダの解消—  
【警、農、国、環】

- 「荷待ち時間」削減：トラックの予約調整システムの導入促進☆
- 「荷役時間」削減：パレット化等による機械荷役への転換促進☆
- 「宅配の再配達」削減：オープン型宅配ボックスの導入促進 ※
- 「走行時間」削減：高速道路の有効活用

◎たくさん運んで、しっかり稼ぐ 【経、国、環】

- ダブル連結トラックの導入促進☆
- 配車アプリ・スマートメーターによるタクシーの効率配車と新サービス☆
- トラック・バス・タクシー事業の「かけもち」制度化☆

◎運転以外の業務も効率化【厚、国】

- ICTを活用した運行管理の効率化☆

### ② 多様な人材の確保・育成

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

◎誰でも働きやすい職場づくり【厚、国】

- 女性が働きやすい職場環境の整備

◎免許を取る人を増やす【警、厚】

- 第二種免許の受験資格の見直しの検討☆、免許取得支援制度の利用促進

### ③ 取引環境の適正化

◎荷主・元請の協力の確保【厚、農、経、国】

- 荷主勧告制度の運用見直し☆、不適切な取引条件の改善に向けた取組

◎運賃・料金の適正收受【国】

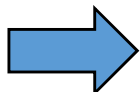
- 荷役等の運送以外の役務の対価の收受対策☆
- 貸切バス運賃・料金の下限割れ防止対策

## II. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

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

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

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



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



## 「中継輸送」

長距離運行を複数のドライバーで分担する輸送形態



労務負担の軽減や人手不足の緩和に資する

### 【実施に当たっての課題】

○平成27年度から28年度にかけて「中継輸送実証実験モデル事業」を実施

○モデル事業を通じて、中継輸送の実施に当たっての具体的な課題が明らかに

- ・中継輸送を行うトラック事業者同士のマッチングの場が十分でないこと
- ・トラック事業者同士が交わす協定書の項目が明確でないこと

等

### 【普及・実用化に向けた取組】

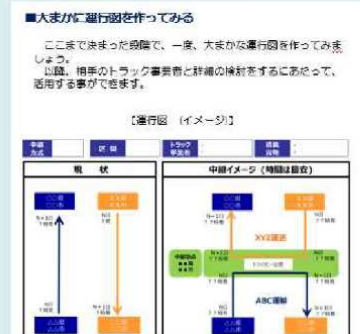
#### 手引書の作成

平成29年3月に、中継輸送の実施に当たって検討すべき事項や必要となる資料等について、分かりやすく解説した手引書を作成

#### 【手引書の項目】

- ・中継輸送の実施ルール
  - ・中継輸送の枠組み
  - ・中継輸送の運用の詳細
- ※協定書の項目例

#### 手引書(抜粋)



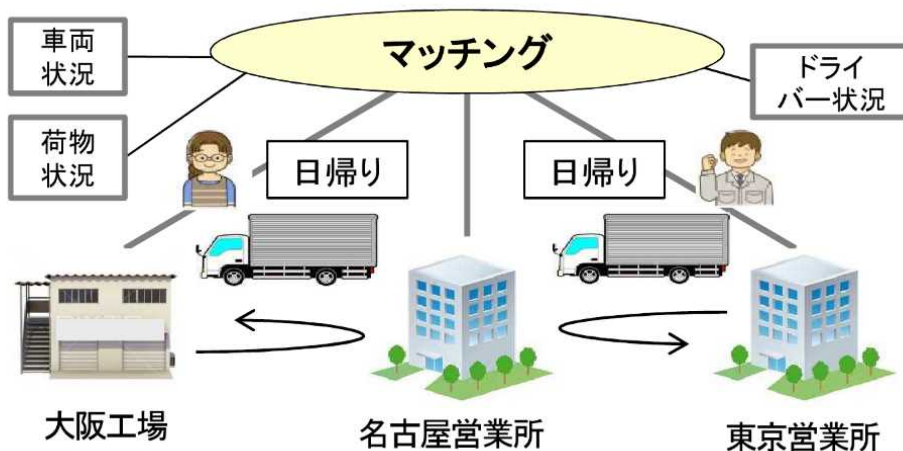
等

#### 周知・支援等

○各都道府県等のトラック事業の協同組合に対し、中継輸送のマッチング機能を担うよう働きかける

○上記の手引書について、ホームページや説明会等を通じて、トラック事業者の利用を促していく

### 【中継輸送のイメージ】



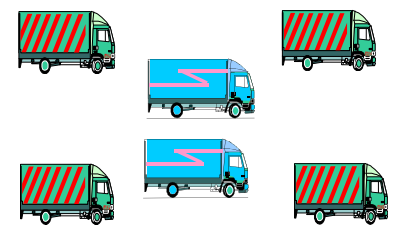
# 荷待ち時間の削減・解消に向けた取組み支援

◇ 荷待ち時間の削減・解消には、**トラック予約受付システムの導入が効果的**であり、トラック運転手の労働環境の改善やトラック稼働率の向上に向けた取組みを支援。

## トラック予約受付システムの導入による効率化事例

### 予約システム導入前

早く並んで早い順番を取りたい・・・



列が長くなるかもしれないから、間に合わないかもしれない・・・

並んでいる順番で荷役するので事前に貨物を降ろす順番が分からない・・・



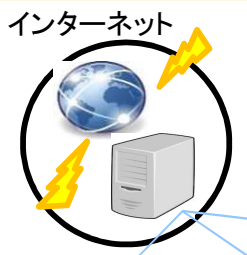
**順番待ちによる渋滞・待ち時間が発生**

(受付順)	1	2	3	4	5	6	7 ...
6:00	Truck	Truck	Truck	Truck	Truck	Truck	Truck
7:00	Truck	Truck	Truck				
8:00	Truck						
9:00	Truck	Truck					
10:00	Truck						
11:00	Truck	Truck					
12:00	Truck						
13:00	Truck						
14:00	Truck	Truck					

• 受付順で処理されるため、多くは受付開始と同時に車両が集中  
• 8割超の車両が待機時間1時間超え

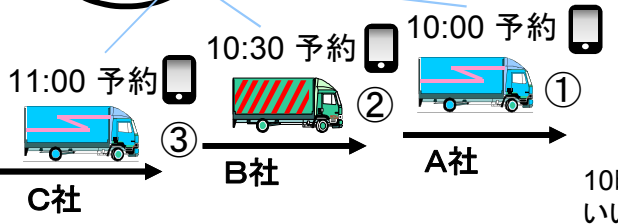
1台あたり平均待機時間: 83分  
倉庫の1時間あたり取扱貨物数: 659個

### 予約システム導入後



状況表示

A社の次はB社の荷役になるので、準備をしておこう



10時に着けばいいんだ!

**待ち時間が減り、効率化**

(受付順)	1	2	3	4	5
6:00	Truck	Truck	Truck		
6:50	Truck	Truck	Truck		
7:40	Truck	Truck	Truck		
8:30	Truck	Truck	Truck		
9:20	Truck	Truck			
10:10	Truck	Truck			
11:00	Truck				
11:50	Truck				
12:40	Truck	Truck			

予約対応の場合、到着車両が分散化され、待機時間1時間超の車両の待機時間が1時間以内に収まった。

1台あたり平均待機時間: 24分 (約70%削減)  
倉庫の1時間あたり取扱貨物数: 833個 (約20%増加)

# 「トラック運送における生産性向上セミナー」の開催状況について

## トラック協会主催「トラック運送業における生産性向上セミナー」の開催（平成29年度）

平成29年度は、トラック運送事業者が生産性向上方策等の更なる理解促進を図るため、全日本トラック協会及び都道府県トラック協会が国土交通省のセミナーに引き継ぐ形で、更に運転者の労務負担を軽減する一方策である中継輸送の導入方法の紹介を加える等内容及び規模を拡大して実施。

### <主催者>

（公社）全日本トラック協会、都道府県トラック協会並びに北海道各地区トラック協会（国土交通省(地方運輸局・運輸支局)との共催とする。）

### <開催期間>

平成29年5月～平成30年3月

### <開催地域>

47都道府県を予定

### <受講対象者>

トラック運送事業者

### <プログラム>

- ① 適正な取引条件への改善について（「価格交渉ノウハウ・ハンドブック」「荷主向けリーフレット」の紹介）
- ② トラック運送における生産性向上方策について（「生産性向上方策に関する手引き」「原価計算の活用に向けて」の紹介）
- ③ 中継輸送について（「中継輸送の実施に当たって（実施の手引き）」の紹介）

## 九州における「トラック運送業における生産性向上セミナー」等の開催状況

九州では、生産性向上セミナーをトラック運送事業者と荷主の連携の機会と捉え、九州経済産業局及び九州農政局の協力のもと受講対象をトラック運送事業者のみとせず、荷主への参加も幅広く呼びかけている。また、生産性向上セミナーのほかに、荷主が参加する各種セミナーの実施を予定。

### 【生産性向上セミナー】

大分：6月23日	38名（うち荷主0名）	済み	佐賀：11月28日
福岡：10月16日	214名（うち荷主4名）	済み	宮崎：1月29日
長崎：10月19日	38名（うち荷主0名）	済み	鹿児島：1月30日
熊本：11月16日			

### 【経営セミナー】

熊本：1月17日

### 【企業物流セミナー】

大分：1月19日



## 2 下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議について

### 会議の目的

○中小・小規模事業者が賃金の引上げをしやすい環境を作るため、平成26年12月の政労使合意等を踏まえ、必要なコストの価格転嫁、取引先企業の収益の中小企業への還元など、**取引条件の改善を図っていく。**

<メンバー> 内閣官房副長官、内閣府副大臣、厚生労働副大臣、経済産業副大臣、**国土交通大臣政務官**、内閣総理大臣補佐官、内閣官房副長官補、内閣府政策統括官、中小企業庁長官、公正取引委員会事務総長、警察庁、総務省、財務省、財務省、厚生労働省、農林水産省、環境省、**国土交通省(総合政策局長)**

### これまでの会議の動き

#### ○価格転嫁等の状況や課題を調査

親事業者など大企業等及び下請事業者など中小企業に対して調査を実施

- ・業種横断的な調査 ⇒ 中企庁が実施
- ・個別業種ごとの調査 ⇒ 業所管省庁で適宜実施（国交省では建設業、トラック運送業、貸切バス事業&旅行業）

H28.3に調査結果を業種毎にとりまとめ、本連絡会議に報告、公表

#### ○大企業へのヒアリング

上記調査結果を踏まえ、大企業等に対するヒアリングを実施（中企庁、公取委、厚労省、国交省が合同実施）

- ・H28.4～5 自動車産業、建設業(19者)      ・H28.7～8 トラック事業者(16者)及び荷主企業(10者)

#### ○自主行動計画の策定 ※自動車、素形材、建設機械、繊維、電機・情報通信機器、情報サービス・ソフトウェア、トラック運送業、建設業の8業種が計画を策定

事業者の実態や課題を踏まえ、H28.12に**根本政務官から全日本トラック協会及び日本建設業連合会に対し、適正取引推進のための「自主行動計画」の策定を要請**

- ・H29.3.9に全日本トラック協会が、H29.3.28に日本建設業連合会が「自主行動計画」を策定

⇒ 今後、着実な実施に向けて、フォローアップを行う予定

### 主な取組状況

#### <トラック運送業>

- トラックドライバーの長時間労働を改善するため、トラック事業者に荷待ち時間等の記録を義務付け(H29.7～)
- 過労運転等の違反情報を得た際に、早期に荷主に対して改善協力要請を行う等の荷主勧告制度の運用改善(H29.7～)
- 運賃と料金の範囲を明確化するため、標準運送約款を改正(H29.11～)

#### <建設業>

- 公共工事設計労務単価の引き上げ(H29.3～)
- 社会保険未加入対策の一環として、国交省直轄工事における下請業者を社会保険加入業者に限定(H29.4～)
- ダンピング対策の徹底や施工期間の平準化など、発注者(公共・民間)における取組を推進するための働きかけを強化

# 「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」の策定について

- 平成28年11月22日(火)、根本国土交通大臣政務官より、全日本トラック協会の大手運送事業者に対し、「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」策定を要請。
- 平成29年3月9日(木) 全日本トラック協会理事会において「トラック運送業における適正取引推進、生産性向上及び長時間労働抑制に向けた自主行動計画」を承認。

## 自主行動計画の概要

### I. 計画の概要

#### 【1. 計画の目的】

個々の事業者における適正取引推進等のための取組を一層推進させること

#### 【2. 計画を実践する事業者】

**全日本トラック協会物流ネットワーク委員会を構成する大手運送事業者19者が実施。**

#### 【3. 計画が対象とする取引範囲】

**下請法規制対象外の取引についても適用。**

#### 【4. 計画取組上の留意点】

本計画に基づき、**平成29年6月末までに各社独自の自主行動計画を策定。**

### II. 適正取引推進に向けた重点課題に対する取組事項

#### 【1. コスト負担の適正化】

① 作業内容や時間単価を明らかにし実費を別建てで支払うなど、**附帯作業料、荷待ち料金、高速道路料金等のコスト負担に関するルールの明確化及び燃料・人件費等の上昇分を考慮した負担ルールの設定**

② 運送、取引条件については、**十分な協議**を実施 等

#### 【2. 運賃・料金の決定方法の適正化】

下請事業者の原価を考慮した運賃・料金の設定 等

#### 【3. 契約書の書面化推進】

下請事業者とは基本契約を締結するなど、**原則100%の書面化を実施。** 等

#### 【4. 支払条件の適正化】

運賃・料金の支払いについては、**可能な限り現金払**。また、手形サイトは**将来的に60日を目標として改善**に努める 等



# 2-1) 平成29年7月1日から、荷主都合30分以上の荷待ちは「乗務記録」の記載対象です。

トラックドライバーの荷待ち時間削減と適正取引構築のために



※国土交通省「トラックドライバーの労働環境改善に関する調査報告書」(平成27年度)



記録はカンタン。  
荷主都合による荷待ち時間が30分を超えたら、集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時などを書くだけです。

※デジタコなど他の方法で記録している場合は記載不要です。

トラックドライバーの長時間労働の原因の一つとなっている荷待ち時間。これを削減するためには、トラックドライバーの乗務実態を把握する必要があります。そこで、国土交通省では「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」を平成29年5月31日に公布、29年7月1日に施行しました。この省令は、トラックドライバーが1運行あたり8トン以上または最大積載量5トン以上のトラックに勤務した場合、荷主の都合により、30分以上待機したときは「集貨地点等、集貨地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時」などを乗務記録の記載対象として追加するものです。

国土交通省では、今回の一部改正により、荷待ち時間等の実態を把握することで、トラック運送事業者と荷主の協力による改善への取り組みを促進するとともに、国土としても、トラック運送事業者やトラックドライバーに対して適切な要求をし、長い荷待ち時間や長時間労働を生じさせている荷主に改善を行うにあたっての判断材料とします。

ムダな荷待ち時間を減らし、トラックドライバーの労働環境を改善するためにも、荷主の都合による荷待ち時間が30分以上あった場合は必ず「乗務記録」に記載し、最低1年間は保持してください。

国土交通省

JTA 全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

## 荷待ち時間等の記録義務付け (貨物自動車運送事業輸送安全規則の一部改正)にともなう 乗務記録付票【記載例】

### 集貨・荷卸しのパターン例 (サンプル)

- ① 集貨地点等に到着 (乗務記録記載)
  - ②-1 荷待ち待機 (20分: 荷主都合)
  - ③-1 附帯業務 (20分: 本来業務)
  - ②-2 再荷待ち待機 (20分: 荷主都合)
  - ③-2 附帯業務 (30分: 荷主都合)
  - ④ 荷積み (60分: 本来業務)
- ⑤ 集貨地点等を出発 (乗務記録記載)

※ 上記の場合、(②-1)+(②-2)=待機時間 40分  
「乗務記録記載要件 [荷主都合による (荷待ち待機時間 30分以上)] に合致」

**注意!**  
この表は「カンタン」乗務記録の記入例です。実際の乗務記録は、この表とは異なり、集貨地点等への到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始・終了日時、荷主の都合による荷待ち時間等の記入が必要です。また、乗務記録は、必ず1年間は保存してください。

### 記入見本 荷待ち時間記録(例) (平成29年7月12日)

※ 車両総重量 8t 以上又は最大積載量 5t 以上の車両が対象

車両番号: ( )  
集貨地点等 (荷積み地 / 荷卸し地 / 附帯業務実施地): ( 〇〇食品工場センター )

荷主指定の到着時刻 (有る場合)	集貨地点等への到着時刻																	
9 時 00 分	8 時 00 分																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>待機待機 開始・終了時刻</th> <th>荷主都合による荷待ち待機の合計時間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>②-1 9:00 ~ 9:20</td> <td rowspan="2">時間 40 分</td> </tr> <tr> <td>②-2 9:40 ~ 10:00</td> </tr> <tr> <td> <table border="1"> <thead> <tr> <th>附帯業務 開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>③-1 9:20 ~ 9:40</td> </tr> <tr> <td>③-2 10:00 ~ 10:30</td> </tr> </tbody> </table> </td> <td></td> </tr> <tr> <td> <table border="1"> <thead> <tr> <th>荷積み/荷卸し 開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>④ 10:30 ~ 11:30</td> </tr> </tbody> </table> </td> <td></td> </tr> <tr> <td>集貨地点等からの出発時刻</td> <td></td> </tr> <tr> <td>11 時 30 分</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	待機待機 開始・終了時刻	荷主都合による荷待ち待機の合計時間	②-1 9:00 ~ 9:20	時間 40 分	②-2 9:40 ~ 10:00	<table border="1"> <thead> <tr> <th>附帯業務 開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>③-1 9:20 ~ 9:40</td> </tr> <tr> <td>③-2 10:00 ~ 10:30</td> </tr> </tbody> </table>	附帯業務 開始・終了時刻	③-1 9:20 ~ 9:40	③-2 10:00 ~ 10:30		<table border="1"> <thead> <tr> <th>荷積み/荷卸し 開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>④ 10:30 ~ 11:30</td> </tr> </tbody> </table>	荷積み/荷卸し 開始・終了時刻	④ 10:30 ~ 11:30		集貨地点等からの出発時刻		11 時 30 分	
待機待機 開始・終了時刻	荷主都合による荷待ち待機の合計時間																	
②-1 9:00 ~ 9:20	時間 40 分																	
②-2 9:40 ~ 10:00																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>附帯業務 開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>③-1 9:20 ~ 9:40</td> </tr> <tr> <td>③-2 10:00 ~ 10:30</td> </tr> </tbody> </table>	附帯業務 開始・終了時刻	③-1 9:20 ~ 9:40	③-2 10:00 ~ 10:30															
附帯業務 開始・終了時刻																		
③-1 9:20 ~ 9:40																		
③-2 10:00 ~ 10:30																		
<table border="1"> <thead> <tr> <th>荷積み/荷卸し 開始・終了時刻</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>④ 10:30 ~ 11:30</td> </tr> </tbody> </table>	荷積み/荷卸し 開始・終了時刻	④ 10:30 ~ 11:30																
荷積み/荷卸し 開始・終了時刻																		
④ 10:30 ~ 11:30																		
集貨地点等からの出発時刻																		
11 時 30 分																		

**注**

- 1 集貨地点等に到着した時刻(荷主から指定された場合は当該時刻)から出発した時刻までに、荷主の都合により待機した時間の合計が30分以上の場合は記載義務です。
- 2 また、必要事項をデジタコなど他の方法で記録している場合は記載不要です。
- 3 運行中の「乗務記録」に記載する方法もあります。

※この事例・様式は、見本として示したものです。

# 荷待ち時間の記録義務付けに係る荷待ち時間のサンプル調査について

## ○荷待ち時間のサンプル調査について

荷待ち時間の削減に向けた取組に活用することを目的として、新たに7月から義務付けた荷待ち時間等の記録を基にサンプル調査・分析を実施(荷待ち時間の記録義務付けの対象となっている、荷主の都合で30分以上の荷待ちが発生したものが対象※)。

## ○調査方法について

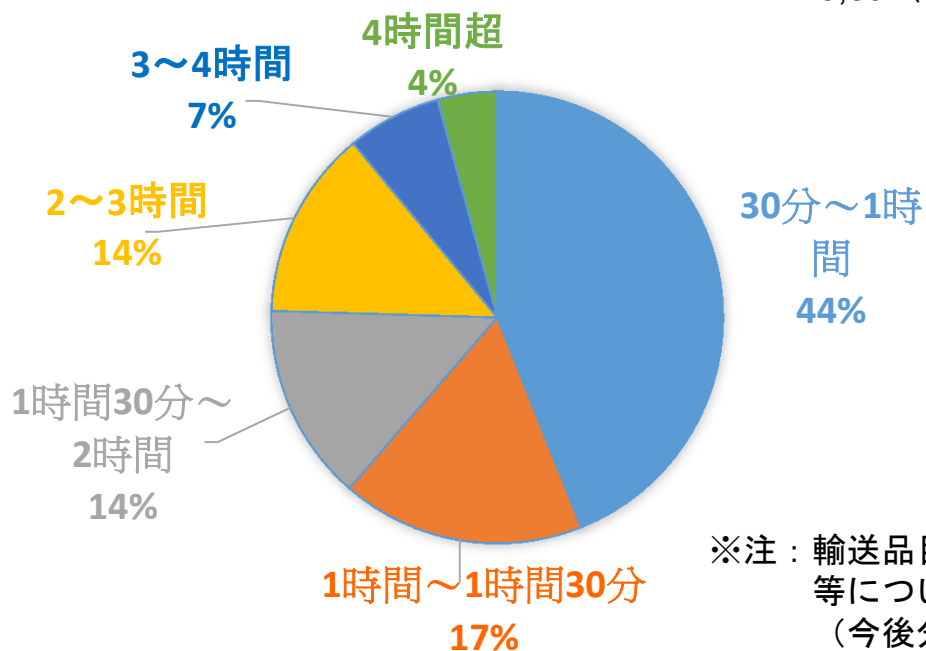
- ・ 調査対象の規模は、全日本トラック協会を通して約5,000者へ調査票を配布
- ・ 7月第1週～第2週の運行について、トラック運送事業者から報告

## ○調査結果について

- ・ 約300者より、3,892件の回答(上記※)に該当するもの)
- ・ 今回は調査結果の集計の速報であるが、今後、発着地・荷種と荷待ち時間との関連性などについて詳細な分析を行う
- ・ また、これらの結果を元に生産性向上セミナーなどの説明会の場を通じて荷主に働きかけを行う

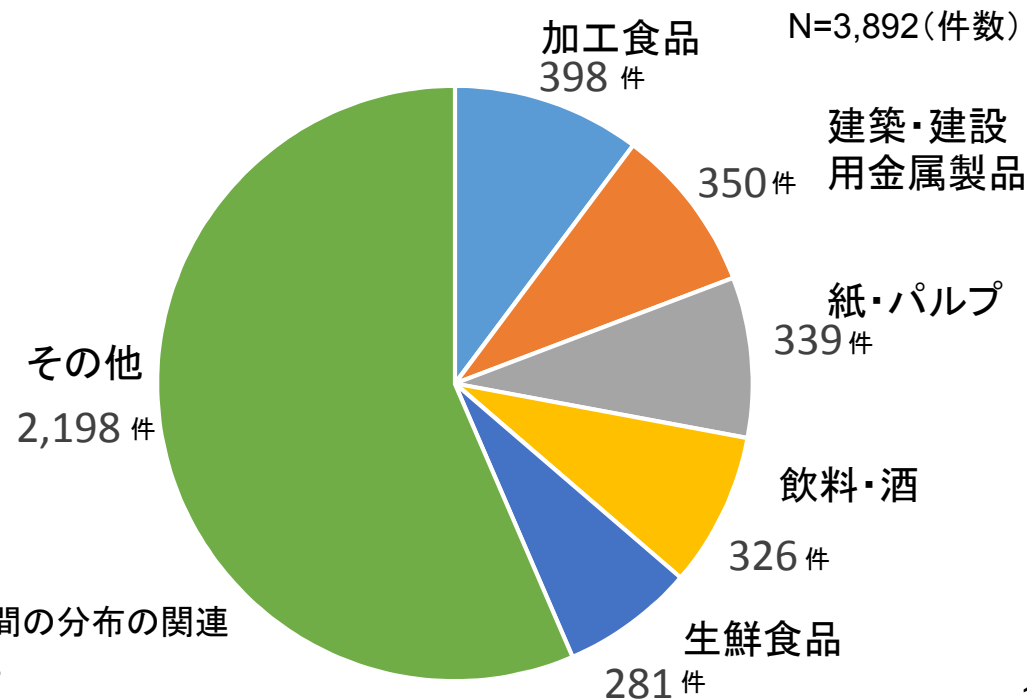
今回のサンプル調査における  
1カ所あたりの荷待ち時間の分布

N=3,892(件数)



今回のサンプル調査における輸送品目別件数

N=3,892(件数)



※注：輸送品目と荷待ち時間の分布の関連等については未分析。  
(今後分析予定)



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

## 標準貨物自動車運送約款等の改正概要

### ① 「運賃」と「料金」の区別を明確化します

運賃が運送の対価であることを明確化します。



### ② 「待機時間料」を新たに規定します

荷主都合による  
荷待ちの対価を  
「待機時間料」とします。



### ③ 附帯業務の内容をより明確化します

附帯業務の内容に「梱入れ」、  
「ラベル貼り」等\*を追加します。

\*その他の包括する付帯業務：「積り込み」、「積り下ろし」、「はりの裏（倉庫等において荷物を一定の方法で積み重ねる作業）」



## 標準貨物自動車運送約款とは？

国土交通省が制定するトラック事業者と荷主の契約書のひな形です。

## 荷主に行っていただきたいこと

- ✓ 運送状に「運賃」と「料金」を区別して記載する。
  - ▶ 運賃とは別に積込み・取卸し、附帯業務の料金を記載する必要があります。
- ✓ 運送以外の役務等が生じる場合はトラック事業者にその対価となる料金を支払う。
  - ▶ 運送状に記載がない作業や荷待ちが発生した場合においても料金を支払う必要があります。

## トラック事業者が行うべきこと

- ✓ 新標準約款を営業所に掲示する
  - ▶ 約款を掲示していない場合、罰則の対象となります。
- ✓ 運賃・料金表の変更届出を行う
  - ▶ 「積込料」「取卸料」「待機時間料」を新たに設定する必要があります。

## 問合せ先

国土交通省貨物課 ☎ 03-5253-8575

北海道運輸局貨物課 ☎ 011-290-2743	近畿運輸局貨物課 ☎ 06-6949-6447
東北運輸局貨物課 ☎ 022-791-7531	中国運輸局貨物課 ☎ 082-228-3438
関東運輸局貨物課 ☎ 045-211-7248	四国運輸局貨物課 ☎ 087-835-6365
北陸信越運輸局貨物課 ☎ 025-285-9154	九州運輸局貨物課 ☎ 092-472-2528
中部運輸局貨物課 ☎ 052-952-8037	沖縄総合事務局陸上交通課 ☎ 098-866-1836

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



# 標準運送約款の改正に係る周知について（九州運輸局の取組）

## トラック事業者にも周知を図るための方策

- 各都道府県トラック協会が開催する約款改正に係る事業者説明会、生産性向上セミナー、地方協議会において、約款改正の概要を説明するとともにリーフレットを配布。
- 各運輸支局窓口にリーフレットを備付け。

【事業者説明会開催状況】 九州管内 25箇所

## 荷主に周知を図るための方策

- 各運輸支局が開催している地方協議会や各都道府県の荷主団体に約款改正の概要を説明するとともにリーフレットを配布。
- 経済産業省及び農林水産省の協力のもと、生産性向上セミナー等への参加を呼びかけ、セミナーにおいて約款改正の概要を説明。

九州管内85箇所 ※主な周知先:商工会議所、農業協同組合、中小企業連合会等

## 大分における周知活動の取組

平成29年10月13日	大分県中小企業団体中央会
平成29年10月13日	大分県商工会連合会
平成29年10月13日	大分県商工会議所連合会(※会議時に議員へ配布)
平成29年10月13日	大分県漁業協同組合
平成29年10月13日	大分県木材協同組合連合会
平成29年10月13日	全国農業協同組合連合会大分県本部

トラック運送業における取引環境の改善、労働時間の短縮等に向けた環境整備を図る取り組みの一つである、生産性向上セミナーを各県で開催。セミナー開催にあたっては、九州経済産業局及び九州農政局とも連携しており、今後もこの課題の改善について協働して対応していく。

### 熊本会場での開催状況

- ・日時：平成29年11月16日(木)
- ・場所：熊本県トラック協会 研修センター 3階会議室
- ・受講者：82名(荷主等30名)
- ・報道機関：1社(物流ニッポン)



### 講演内容

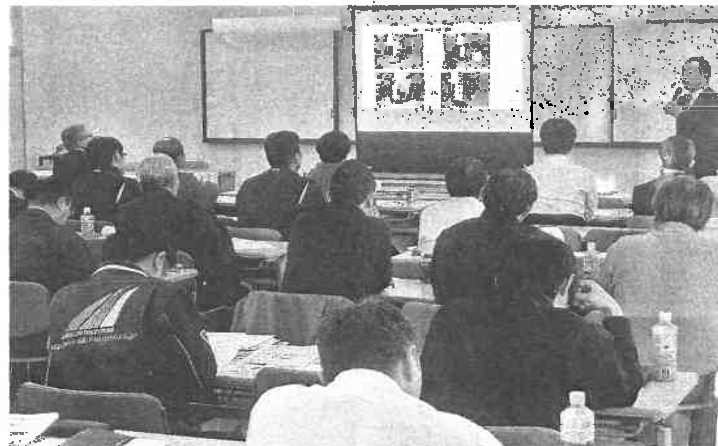
1. 適正な取引条件への改善について  
九州運輸局 貨物課  
トラック業界の現状、標準運送約款の改正、荷主勧告制度、荷待ち時間の記録義務付け等の説明
2. トラック運送における生産性向上方策・中継輸送について  
(株)富士通総研  
対策のポイントと実務の取扱いについての説明
3. 事例発表 「わが社の働き方改革」  
(株)ケイワード九州  
荷主企業の荷役配送業務担当者が、トラック運転手の視点から取引相手社の運転手の長時間労働の実態を聴き、荷主社の経営トップの協力も得て、荷下ろし業務の協力体制を強化し手待ち時間を大幅に削減するとともに、荷主企業においても長時間滞留の解消や出荷時間の管理などにも効果を生むこととなった取組内容を発表

### 九州運輸局では

- ・「働き方改革実行計画」において、トラック運送業にも時間外労働の上限規制が5年後には適用される予定であり、このままでは、深刻なドライバー不足を解決できず、この先、物流が機能しなくなるおそれがあると考えている。
- ・働き方改革の実行には、取引環境・長時間労働の改善が不可欠であり、事業者のみならず荷主さらには消費者へ理解・協力を得ながら、関係者が一丸となって取り組みを行っていくことが重要である。
- ・このため、運送事業者を主体とした当セミナーへ、多くの荷主企業にも広く参加を呼びかけ、業界の現状と施策等を周知することとした。

# 生産性向上セミナー 荷主企業が成果報告

— 熊ト協 —



荷主企業を含めて150人を超える参加者で清員

が多い夏場及び商品入れ替え時の冬場における荷待ち時間の100%解消の納品時間の厳守の誤出荷の100%解消の定時退社——を挙げた。熊本地震の発生後、物流センター倉庫にパレットストレッ

【熊本】熊本県トラック協会（住永豊武会長）は16日、生産性向上セミナーを

開き、荷主企業を含めて150人を超える参加者で満員になった。

家電製品総合卸のケイワ九州（竹中康彦社長、

熊本県嘉島町）の竹中行康専務が、働き方改革の取り組みを紹介。「複数のトラック運送事業者との連携強化で、効率的な物流の仕組みを構築し、無駄を無くした」と述べ、ドライバーの手待ち・荷待ち時間が30分〜1時間の間で、それぞれの業務が短縮できた事例を報告した。

竹中氏は、ケイワドの荷下ろし業務の担当者がトラック業界の出身者で、ドライバーの長時間労働の是正に理解が深かったことや、若い社員から出た提案を経営トップが理解して実践したことが改善に結び付いた点を成功の要因に挙げた。

今後の課題に、①出荷量

千包装機を導入し、製品の破損防止を図っている。九州運輸局自動車交通部貨物課の宗俣将徳課長補佐は、政府の働き方改革、適正運賃収受の方策、標準貨物自動車運送約款の改正、取引環境・労働時間改善協会のパイロット事業などについて説明し、「誰かがやってくれるのではなく、自ら行動して欲しい」と促した。

このほか、富士通総研ヒジネスアナリティクスグループの龜井千鶴子・シニアマネジングコンサルタントが、生産性向上の方策と原価計算の活用、中継輸送のポイントを解説した。終了後、ケイワド九州が実践した生産性向上への積極的な取り組みに対し、熊本運輸支局長と熊本県トラック協会長の連名で感謝状が贈られた。

（武原順）

## 配送網統一で効率化

### 佐賀市で セミナー 運送会社、取り組み報告

運送業者の業務効率化を考えるセミナーが佐賀市で開かれ、配送網の統一など長時間労働といった業界の課題解決の糸口を探った。同社は、九州で約100の店舗を展開する外食チェーン向けの食品などを配



佐賀市で開かれたセミナーで、配送網の統一など長時間労働といった課題解決の糸口を探った。同社が店舗の数を増やした。佐賀市トラック協会

熊本と鹿屋両市は、別々に設定していた配送網を統一。トラックの台数を減らすとドライバー不足に対応している事例も紹介した。長距離配送は燃料費が高額なため、他社との競争などで運賃への転嫁が難しい現状もある。報告した光野研輔副社長は「運賃を上げても

は不利な形ではないか」と疑問を呈し、社員の負担を軽減できるかを考えたい」と述べ、顧客に代わり業務を担うより良い業務環境を手に入れるべきと強調した。