

ベストプラクティス企業の紹介

11月の「**過重労働解消キャンペーン**」の一環として、福岡労働局長が、11月27日（月）にモーダルシフトの導入等により長時間労働の削減に積極的に取り組む『**小倉運送株式会社**』を訪問しました。いわゆる運送業における2024年問題について、福岡運輸支局長とともに、荷主企業であるTOTO株式会社を交えて意見交換を行いました。

小倉運送株式会社 会社概要

本社所在地：北九州市小倉南区朽網3914番地68

代表者氏名：代表取締役社長 増井 淳

資本金：5,000万円

労働者数：250名（2022年3月現在）

事業内容：一般貨物自動車運送事業、第二種貨物利用運送事業（鉄道・内航）、倉庫事業等

車両台数：178台（2022年8月現在）

働き方改革に関する小倉運送株式会社の主な取組内容

・モーダルシフト（ ）の積極的な導入

創業当時から鉄道輸送を軸とした物流システムを構築。

長距離になる幹線を鉄道で輸送し、全国各地の通運業者等と連携しつつ運送を行う。

長距離運行を行わないことで、長時間労働の抑制を行っている。

（ ）トラック等の自動車で行われている貨物輸送を環境負荷の小さい鉄道や船舶の利用へと転換すること。長距離の運転を行わないことで長時間労働を未然に防ぐことができる利点があります。



・運行管理システム等の導入

自動配車システムを使用し、合理的な配送ルートを自動で作成。配車組みの時間短縮はもちろん、積載率や回転率などを把握でき、データ分析により運行計画の見直しを可能に。また、運行管理システムを導入し、稼働しているトラックの運行状況等を瞬時に把握することで、労働者（自動車運転者）の適正な労働時間の管理や健康状態の把握につなげている。

福岡労働局 小野寺 局長、福岡運輸支局 傳 支局長 小倉運送株式会社 増井 代表取締役社長、TOTO株式会社 大中西日本物流部長の対談



【福岡労働局小野寺局長】

2024年4月から自動車運転の業務に対する時間外労働上限規制の適用に向けて、どのような取組を行っているのでしょうか。

【小倉運送株式会社増井代表取締役社長】

- ・ JR貨物様や全国各地の通運業者様と連携しているため、自社トラックでの輸送は近距離のみです。鉄道輸送は効率面、環境面で優れており、長時間労働になりにくい長所があります。
- ・ 「AI・IoT等を活用した更なる輸送効率化推進事業費補助金」を活用し、最新のデジタコ、ドライブレコーダーの入替を一斉に行いました。

【福岡労働局小野寺局長】

ドライバーの方の荷待ち時間を削減するという観点からTOTO株式会社様の具体的な取組についてお聞かせください。

【TOTO株式会社大中西日本物流部長】

- ・ 物流センターにおけるトラック入門を予約制にし、加えて管理システムを導入することで、トラックの待機時間をほぼ全車両30分以内まで短縮できました。
- ・ 物流センターでは100%近くパレットを用いた荷渡しを行っています。スマホで撮影するだけで、パレットの枚数や種類をデータ化することにより管理できるようになりました。
- ・ 輸送企業様の要望に応じて、作業工程を前倒しすることで、荷の受渡しまでの時間を短縮することが可能となりました。



【福岡運輸支局傳運輸支局長】

労働環境改善のためにはDX化を通じた効率化が必要だと考えています。どのような取組を行っていますか。

【小倉運送株式会社増井代表取締役社長】

- ・ 弊社においては配送ルートを作成を自動配車システムにより行い、配車組みの時間短縮はもちろん、積載率、回転率などのデータ分析を行うことで、効率的な運行管理が可能となりました。

【4者での写真撮影】

左から傳支局長、小野寺局長、増井社長、大中部長



報道関係者 各位

令和4年12月23日

【照会先】

福岡労働局労働基準部監督課

課長 小河 征午

主任労働基準監察監督官 坂田 憲一郎

(代表電話)092 (411) 4862

(直通電話)092 (411) 4521

改善基準告示の改正に伴い「荷主特別対策チーム」を編成しました ～福岡労働局にトラック運転者のための特別チームが発足～

本日、「改善基準告示」（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））が改正（※適用は令和6年4月1日）され、福岡労働局においては、トラック運転者の方の長時間労働の是正のため、発着荷主等に対して、長時間の荷待ちを発生させないことなどについての要請とその改善に向けた働きかけを行うことを目的とした「荷主特別対策チーム」を編成しました。

道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあり、過労死等の労災支給決定件数が最も多い業種であることから、トラック運転者の方の長時間労働の是正等の働き方改革を一層積極的に進める必要があります。しかしながら、長時間労働の要因には、取引慣行など個々の事業主の努力だけでは見直すことが困難なものがあるため、「荷主特別対策チーム」が、発着荷主等に対して要請と働きかけを行うこととしました。

福岡労働局では、改正された改善基準告示を広く周知するほか、こうした取組を通じて、トラック運転者の方が健康に働くことができる環境整備に努めてまいります。

【荷主特別対策チームの概要】

- **トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有するメンバーで編成されています**
「荷主特別対策チーム」は、福岡労働局に新たに任命する荷主特別対策担当官を中心に、トラック運転者の労働条件の確保・改善に知見を有する福岡労働局・管内の労働基準監督署のメンバーにより編成しています。
- **管内の労働基準監督署が発着荷主等に対して要請します**
管内の労働基準監督署が、発着荷主等に対し、①長時間の恒常的な荷待ちの改善に努めること、②運送業務の発注担当者に改善基準告示を周知し、トラック運転者がこれを遵守できるよう協力すること、などを要請します。
- **福岡労働局が長時間の荷待ちなどの改善等に向け発着荷主等に働きかけます**
福岡労働局のメンバーが、管内の労働基準監督署から要請された事項に発着荷主等が積極的に取り組めるよう、荷待ち時間等の改善に係る好事例の紹介等のアドバイスを行います。
- **長時間の荷待ちに関する情報を収集します**
厚生労働省ホームページに、「長時間の荷待ちに関する情報メール窓口」(※)を新設し、発着荷主等が長時間の荷待ちを発生させていると疑われる事案などの情報を収集し、その情報を基に、労働基準監督署が要請等を行います。

※URL: https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudouki_jun/nimachi.html

荷主・元請運送事業者の皆さまへ



STOP! 長時間の荷待ち

- 長時間の恒常的な荷待ちは、
自動車運転者の長時間労働の要因
となります。
- 物流を支える自動車運転者の健康のためにも
長時間の荷待ちの改善に向けて
ご理解とご協力をお願いします。
- トラック運送事業者とも相談し、
ぜひ**前向きに検討をお願いします。**



荷主要請が長時間の荷待ちの改善等につながった好事例

【事例① 倉庫業 A 社】（九州）

- 穀物・飼料を保管する倉庫業を営む発着荷主である A 社。輸入業者から穀物・飼料を一時預かり、その後、同業者からの依頼を受け、必要な量を同業者の販売先へ配送するための協力会社（トラック運送事業者）の手配等を行う。
- A 社では、以前から協力会社（トラック運送事業者）と時間外労働の上限規制に備え、トラックドライバーの労働時間削減に向けた意見交換を行っていたが、令和 5 年に入った頃、労働基準監督署の荷主要請を受け、これを機会に具体的な対策を講ずることとし、協力会社（トラック運送事業者）に所属しているトラックドライバー全員に対してアンケートを実施し、労働時間削減に係る意見を集約。
- 意見を基に、発荷主、着荷主、それぞれの立場で、輸入業者にも協力を依頼し、トラックドライバーの労働時間短縮に向けた以下の取組を実施することとした。
 - ①着荷主としての取組
 - ・ 予約システムの導入により、輸入業者から保管依頼の注文を受ける際に、荷の種類・量・到着日時等をオンラインで自社倉庫内に情報共有できることとなり、荷の受入準備を早期に進めることが可能となり、荷下ろし待ち時間の減少につながった。
 - ②発荷主としての取組
 - ・ これまで、販売先の「荷の受け取り時間」は決まっていなかったが、A 社からの依頼を受けた輸入業者が販売先と調整した結果、配送を依頼する際には、必ず販売先の「荷の受け取り時間」を決めることとし、これを A 社から協力会社（トラック運送事業者）に伝えるようにした。これにより、協力会社（トラック運送事業者）は、配送先での荷下ろし待ち時間を少なくすることができた上、配車を効率的に行うことが出来るようになった。
 - ・ A 社の自社倉庫内で荷積み時間が長時間となっている場所を把握し、当該箇所作業員を増員する措置を実施し、荷積み時間の短縮を図った。
- これらの取組により、協力会社（トラック運送事業者）より、「トラックドライバーの時間外労働時間数が、約 20%減少した。」との報告を受けた。

【事例② 製糖業 B 社】（北海道・東北）

- 製糖所を営む B 社では、原料の収穫期である 10 月～12 月になると、ダン
プトラックによる搬入が集中し、例年、製糖所内で長時間の荷待ちが発生す
る状況となっていた。
- この状況を知った労働基準監督署が B 社へ要請を実施し、原料輸送の効率
化や、原料の受入期間の拡大などについて B 社と意見交換を行ったほか、同
署は、原料である農産物を取り扱う地域の農協や、元請け運送事業者に対し
ても B 社への要請内容を伝え、荷待ち時間の解消に関する協力を求めた。
- この結果、B 社では、改善方策の具体化に向け、農協等の関係者との交渉
を加速させ、次期収穫期では
 - ・ 大型輸送車両の導入による総稼働台数の削減
 - ・ 原料の受入期間拡大による業務量の平準化により、改善を実施することとなった。

【事例③ 食料品製造業 C 社】（北海道・東北）

- C 社の地域の労働基準監督署では、管内に食料品製造業の事業場が多く存在することから、地域全体の輸送効率化には、食料品製造業における取組が重要と考え、食料品製造業に対して重点的に要請を実施していた。
- 食料品製造業を営む C 社は、同署から要請を受け、意見交換を通じ、以前から認識していた 2024 問題への理解を深め、取組を加速させるため、以下の取組を実施した。
 - ・ 発送当日に行っていた箱詰め作業を、前日に前倒し実施し、工場全体の発送便の荷待ち時間を、1 日あたり約 2 時間削減させた。
 - ・ 小口便から大口便に切替え、トラック運送事業者の集荷回数を約 2 割減少させた。
- また、さらなる輸送効率化に向けて、C 社の品質管理部署が、製品の消費期限の延長などを検証している。

【事例④ 製鋼業 D 社】（中国・四国）

- 鉄スクラップを主原料に製鋼品等を製造する D 社。
- D 社は発荷主・着荷主双方の立場であり、従来から 2024 年問題に関心を持ち、荷積み時間、荷下ろし時間を考慮した到着時刻を指定するなど、荷待ち時間短縮に向けた取組を行ってきた。
- 令和 5 年に入り、労働基準監督署の要請を受けたことをきっかけに、更なる改善を検討したところ、
 - ① トラック運送事業者から、時間外労働の上限規制対応のため、高速道路利用回数の増加による運賃増額の申し入れがなされている。
 - ② 当社が扱うスクラップ原料は、取引先（荷の送り手）が、買取り価格の高い時期に搬入したい意向がある。そのため、その時期は、どうしても荷下ろし待ち時間が長くなる。といった状況が確認された。
- D 社では、①についてトラック運送事業者から、増額分の具体的な根拠を聞いた上で運賃増額の対応を検討するほか、②についてはプラットフォームを増設すべく関係部署との調整を開始している。

【事例⑤ 化学工業 E 社】（中国・四国）

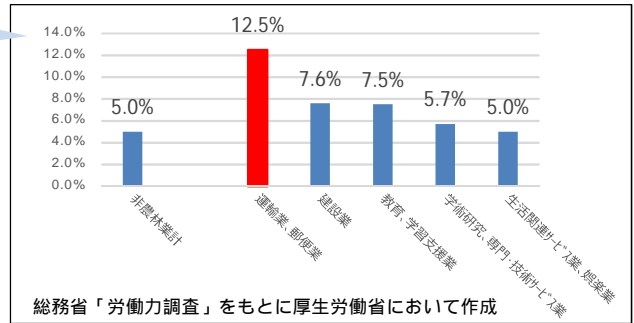
- 樹脂製品の中間材料を製造する E 社。
- 材料の受け入れは隣接する協力企業からのパイプライン輸送が多いが、出荷は全てトラック輸送による。
- 労働基準監督署の要請を受け、トラック運送事業者と 2024 年以降も今までどおり取引を行うため、発注者として果たすべき責任があると認識し、発荷の約 70%を担当する元請け運送事業者と協議を実施、改善基準告示を遵守できる対策を検討し、
 - ① 運転時間を短縮するための配送ルートの見直しや余裕ある運行とするための到着時刻の変更
 - ② 高速道路の利用等の改善要望が出されたため、E 社は可能な限りこれに対応することとした。
- E 社は、①の顧客への着荷時間の変更要請や、②の高速道路料金の代金への上乗せを来年 1 月から実施し、ルートの修正等の調整が必要であれば、3 月までに完了させ、4 月の時間外労働の上限規制・改正改善基準告示の施行に間に合わせたいとしている。

道路貨物運送業の実態

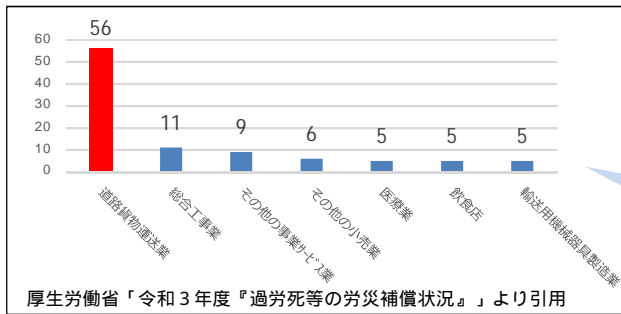
▲ 他の業種に比べて長時間労働、過労死等の労災支給決定件数が最多

道路貨物運送業は、他の業種に比べて長時間労働の実態にあります

月末1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合（上位業種）
雇用者のうち、休業者を除いた者の総数に占める割合



脳・心臓疾患の支給決定件数（上位業種）



過労死等の労災支給決定件数も最も多い業種です

このような状況もあって、改善基準告示が定められており道路貨物運送業はこれを遵守しなければなりません

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）
トラック運転者の拘束時間などを定めたもの。



しかし、長時間労働の要因には昔からの取引慣行など事業主の努力だけでは見直しが困難なものもあります

社会インフラである「物流」の現状

▲ このままでは国民生活や経済活動を支える社会インフラの維持が困難

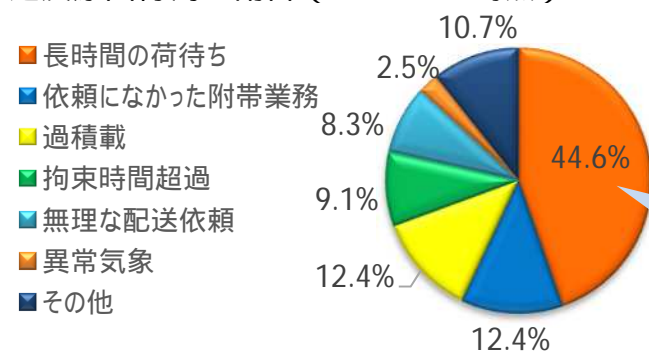


国民生活や経済活動に不可欠な社会インフラである「物流」

担い手不足の深刻化や荷待ち時間の非効率の発生などにより危機的状況との指摘もあります



国土交通省による「働きかけ」等における違反原因行為の割合（R4.11.30時点）



国土交通省は違反原因行為が疑われる荷主に「働きかけ」等を行っています

貨物自動車運送事業法等の違反の原因となるおそれのある行為

「働きかけ」の中で荷主都合による長時間の荷待ちが約半数を占めています

発荷主・着荷主・元請運送事業者の皆さまへのお願い

1 長時間の恒常的な荷待ちを改善しましょう

トラック運転者の長時間労働や過労の要因となるため、
長時間の荷待ちを発生させないよう努めましょう。

取り組み例

- ・ 納品時間の指定を柔軟にする
- ・ 納品を特定の曜日・時間帯に集中させない
- ・ 積込場所を分散し1か所当たりの車両台数を減らす
- ・ パレットを用いるなどで荷役作業の時間を短縮する
- ・ 注文からお届けまでの期間に余裕をもたせる



「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ガイドライン」
(厚生労働省・国土交通省・公益社団法人
全日本トラック協会(2019/08))

改善した現場の声



荷待ち車両がいなくなって、敷地が有効活用できるようになり、近隣住民の方からの苦情もなくなりました。

構内のリフトマンや荷受け作業員の作業の平準化につながりました。おかげで、ミスも減りました。



荷待ち時間解消のため出荷順に合わせた荷置きを行ったらピッキング作業などが減り、自社の積込み時間が削減できました。

注文からお届けまでの期間に余裕を持たせることで、安定した物流サービスを受けることができますね。



2 改善基準告示を発注担当者へ周知しましょう

発注担当者にも改善基準告示を知ってもらい、
トラック運転者が告示を守れる着時刻などを設定しましょう。
また、改善基準告示に違反して安全な運転を確保できない
ような発注を行うことはやめましょう。



改善基準告示の内容は、最寄りの労働基準監督署や裏面の労働時間管理適正化指導員へお問い合わせください。

3 事前通知のない荷役作業の依頼はやめましょう

トラック運転者に事前通知なく荷役作業を行わせてはいけません。
労働災害防止のため、トラック運転者に荷役作業をお願いする
場合でも、事前によく相談して決めましょう。



「陸上貨物運送事業における荷役作業の安全対策ガイドライン」

個別訪問等申込書

福岡労働局労働基準部監督課 行き

令和6年 月 日

事業場名			電話番号 ()
所在地			
ご担当職氏名			
事業の概要	労働者数	名（うち運転者 名）	
	保有車両台数	台	
訪問希望日	月（月上旬・中旬・下旬） 日時は、おってご連絡の上、調整させていただきます。		
その他 ご希望事項			

本制度は労務管理等の改善に意欲のある事業主の方を支援する制度であり、監督指導や監査などとは異なりますので、積極的にご利用ください。

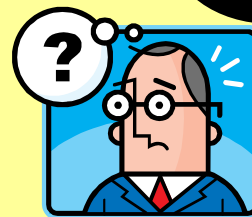
労働時間管理適正化指導員制度

個別訪問・助言・相談のご案内（無料）

令和5年度

- 「働き方改革」って最近よく耳にするけど、うちにも関係あるの？
- 労働時間の管理の方法は？
- 運転手の「拘束時間」、「休息期間」、「連続運転時間」って？
- ストレスチェックって？
- 従業員に対する「安全配慮義務」「健康配慮義務」って何？
- 残業手当の計算方法はこれでいいのかな？

例えば
こんな時



私たち労働時間管理適正化指導員は、自主的な労務管理改善を行う事業主の皆様を無料で応援します。



お問合せ
お申込先

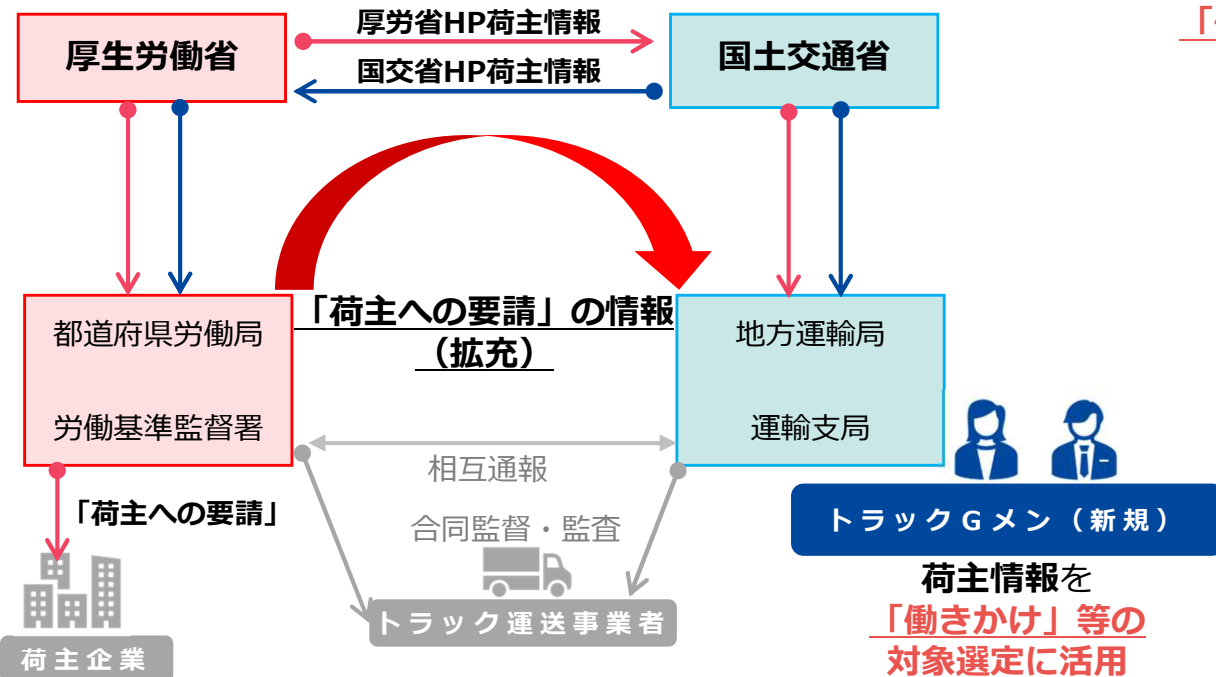
〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2-11-1 福岡合同庁舎新館4階
福岡労働局労働基準部監督課 担当：久保山・樋口 TEL 092-411-4862

「トラックGメン」設置に伴う国土交通省との連携強化（令和5年10月～）

① 荷主情報提供の運用強化

現行の国土交通省への荷主情報提供に加え、

- 荷待ちを発生させている疑いがあることを労働基準監督署が把握し、「荷主への要請」を実施した荷主の情報を、広く国土交通省に提供し、「トラックGメン」による「働きかけ」等の対象選定に活用



③ 「標準的な運賃」の周知強化

労働基準監督署が実施している「荷主への要請」の際、

- トラック法に基づく「標準的な運賃」も周知

② トラック法に基づく「働きかけ」の連携強化

荷主企業に対し、新たに、

- 国土交通省のトラックGメン+関係省庁が連携して、トラック運送事業者への配慮を「働きかけ」
- 長時間の恒常的な荷待ちを発生させていること等が疑われる事案については、都道府県労働局の「荷主特別対策担当官」も「働きかけ」に参加

