

トラック運送業の現状等について

有効求人倍率の推移

(倍)

3.00

2.50

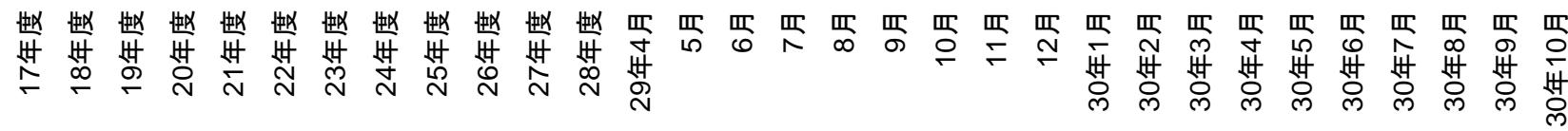
2.00

1.50

1.00

0.50

0.00

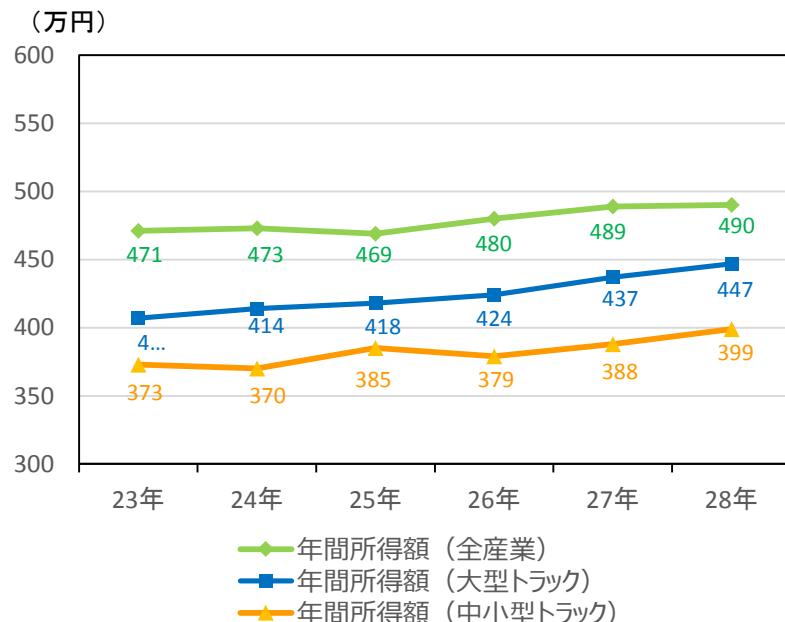


● 全職業(パート含む)

● 貨物自動車運転手(パート含む)

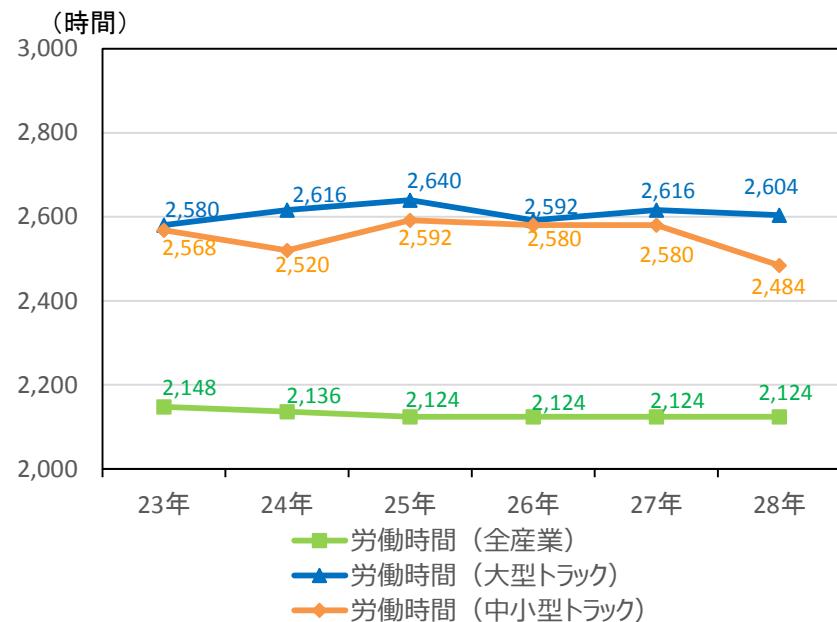
➤ トラックドライバーは、全産業と比較して低賃金・長時間労働
→人手不足の解消に向けては、**労働条件の改善が不可欠。**

【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」)

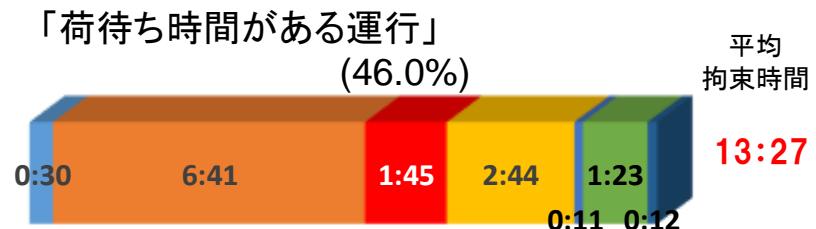


トラックドライバーの年間労働時間は、全産業平均と比較して、大型トラック運転者で約1.22倍、中小型トラック運転者で約1.16倍。

トラックドライバーの労働条件②

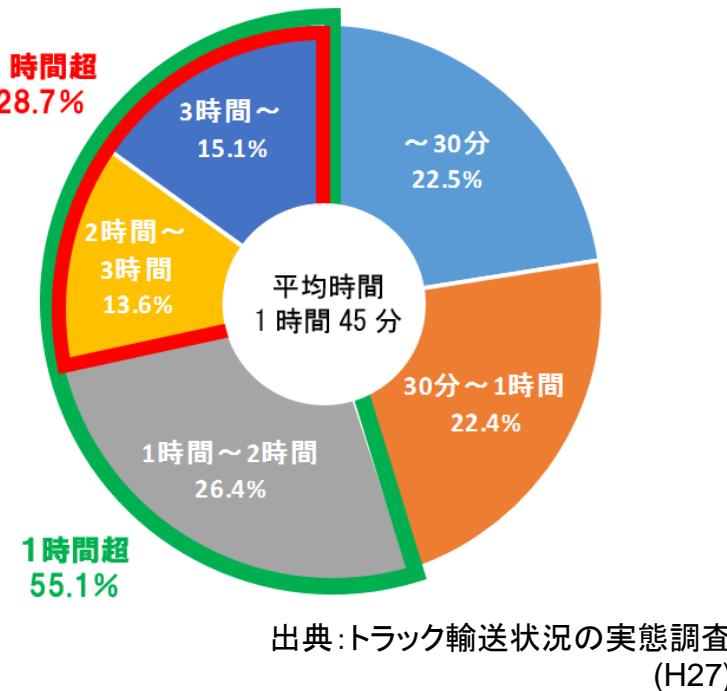
- トラックドライバーの長時間労働の要因のひとつは、荷主庭先での長時間の荷待ち時間・荷役時間
- 荷主企業と運送事業者が一体となって、**荷待ち時間の削減、荷役作業の効率化等**長時間労働の改善に取り組むことが重要

1運行の平均拘束時間とその内訳
(荷待ち時間の有無別)



「荷待ち時間がない運行」
(54.0%)

1運行あたりの荷待ち時間の分布

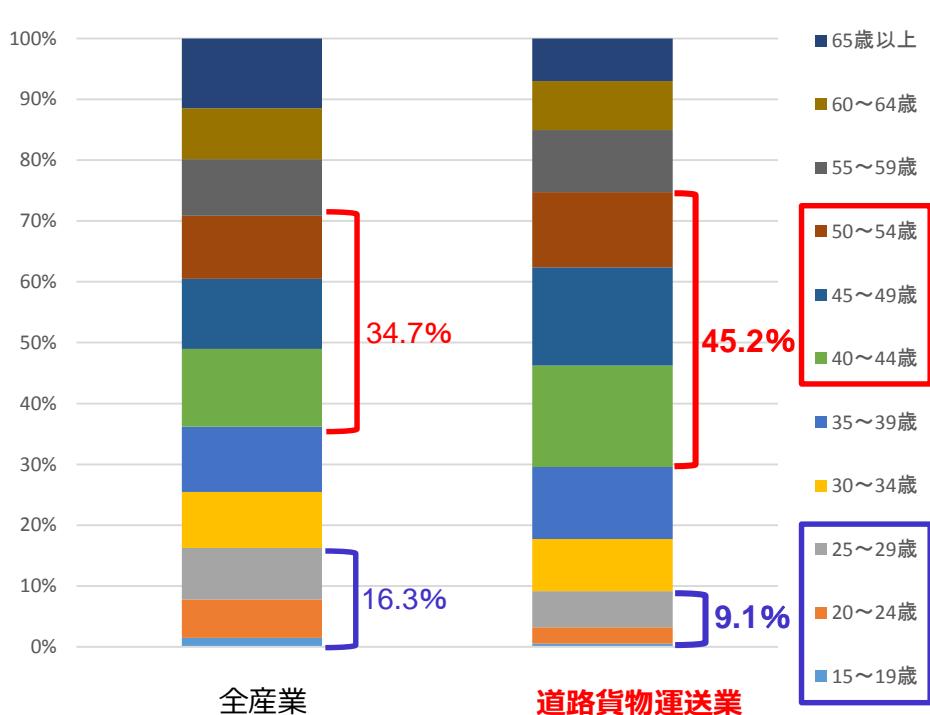


■ 点検等 ■ 運転 ■ 荷待ち ■ 荷役
■ 付帯他 ■ 休憩 ■ 不明

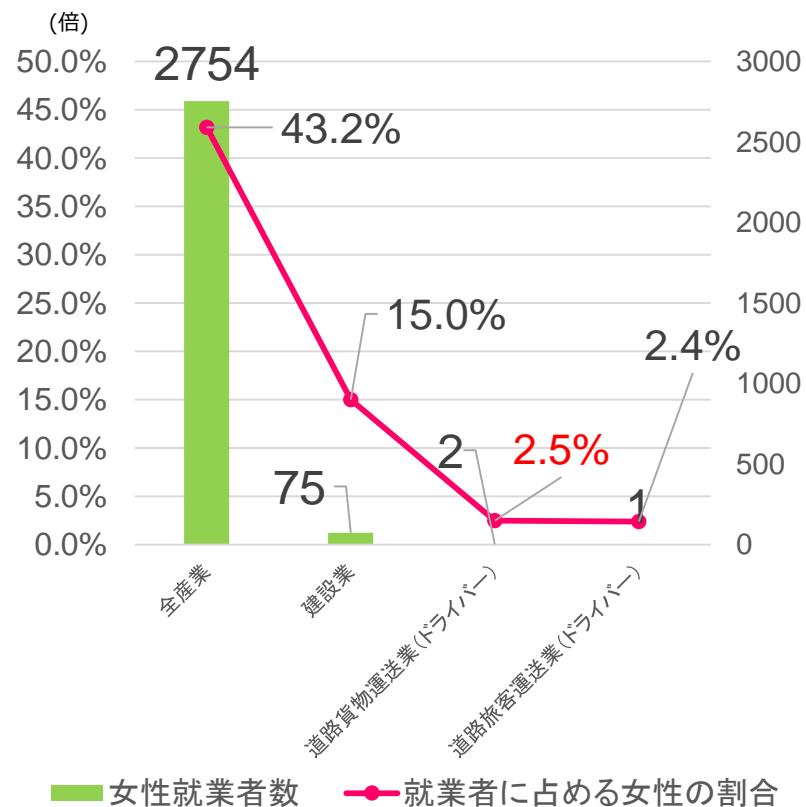
トラックドライバーの年齢構成と業界の女性進出

- トラック業界で働く人のうち、約45.2%は40～54歳。
- 一方、29歳以下の若年層は全体の10%以下。
- 女性の割合は2.5%と、全産業と比べて極めて低い状況。

【就業者の年齢構成】 (総務省「労働力調査」(H27))



【女性の進出状況】



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段階的実施(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	<p>『労働基準法で法定』</p> <p>(1) 1日8時間・1週間40時間</p> <p>(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</p> <p>(3) 災害復旧や大雪時の除雪など、避けることができない 事由により臨時の必要がある場合には、労働時間の延長が 可能(労基法33条)</p>	『同左』
↓ 36協定の 限度	<p>『厚生労働大臣告示：強制力なし』</p> <p>(1) 原則、月45時間かつ年360時間 ただし、臨時的に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)</p> <p>(2) 自動車の運転業務は、(1)の適用を除外 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)</p>	<p>『労働基準法改正により法定：罰則付き』</p> <p>(1) 原則、月45時間かつ年360時間 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 ① 年720時間(月平均60時間) ② 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 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</p> <p>(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) 施行後5年以後 年960時間(月平均80時間) 将来的には、一般則の適用を目指す</p>

ポイント3

ポイント1

ポイント2

※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

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。

構成

議 長：野上 浩太郎 内閣官房副長官
議長代理：大塚 高司 國土交通副大臣
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

検討の視点

1. 労働生産性の向上

- ・短い時間で効率的に運ぶ
- ・たくさん運んで、しっかり稼ぐ
- ・運転以外の業務も効率化 等

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
- ・誰でも働きやすい職場づくり
- ・免許を取る人を増やす 等

3. 取引環境の適正化

- ・荷主・元請の協力の確保
- ・運賃・料金の適正収受 等

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 「直ちに取り組む施策」の取りまとめ

平成30年2月20日 第3回 取組の進捗状況、政府行動計画の策定方針

5月30日 第4回 「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の決定

12月14日 第5回 「ホワイト物流」推進会議と合同開催

「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の概要

—「運び方改革」と安全・安心・安定(3A)の職業運転者の実現—

2018.5.30
関係省庁
連絡会議
決定

背景・現状

- ・トラック・バス・タクシーの運転者は、全職業平均に比べ、年間労働時間が1~2割長いにも関わらず、年間賃金は1~3割低い状況。
- ・2017年度の「自動車運転の職業」の有効求人倍率は、2.81倍と運転者不足が深刻。
(「職業計」は1.38倍)



物流の停滞や、生活交通路線の廃止・減便、観光客輸送への支障など、生じる恐れ。

政府行動計画の内容

○計画期間

計画の策定の日から自動車の運転業務に対する罰則付きの時間外労働の上限規制の適用開始（2024年4月1日予定）までの期間。

○数値目標

(目標1) 2023年度末までできるだけ早い時期に全ての事業者が一箇月の拘束時間の限度及び休日労働の限度に関する基準を遵守している状態。

(目標2) 2024年度末までできるだけ早い時期に全ての事業者の全ての運転者の時間外労働が年960時間以内となっている状態。

○取り組む施策の概要

以下のような観点から88施策を記載（別紙参照）

I.長時間労働是正の環境整備

(1)労働生産性の向上

(2)多様な人材の確保・育成

(3)取引環境の適正化

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

○計画の実効性の確保

主に以下の指標をモニタリングしていく。

労働時間、賃金、運転者の需給、運転者の構成

働き方改革の実現に向けた方針



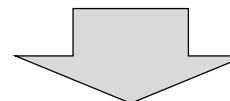
○荷主企業に対しては

以下の視点から改めて確認・点検を要請。

- ・自社の業務運営が運転者に過度の負担を与えてしまっていないか。
- ・出荷量の偏りを平準化、入出荷を集約化するなど、必要となるトラックの稼働台数を節減できないか。
- ・運送事業者からの具体的な改善提案に対し、協議に応じているか。

- 国民や企業には
宅配便の再配達の削減や
引越し時期の分散について
協力を要請。

我が国の自動車運送の現場を、女性や高齢の運転者も活躍しやすい、よりホワイトな労働環境に変えていく、必要な運送サービスを安定的に確保。



「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の概要

—長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセラ—

～「運び方改革」と3A（安全・安心・安定）労働の実現に向けた88施策～

自動車の運転業務への罰則付きの時間外労働の上限規制の導入（2024年4月予定）に向け、政府を挙げて以下の取組を強力に推進。

I. 長時間労働是正の環境整備

「★」を付した施策は、「直ちに取り組む施策」
(2017年8月)以降の追加施策

（1）労働生産性の向上

①輸送効率の向上【警・農・経・国・環】

- ・輸送分野別の取組の強化★
- ・長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し
- ・トラック予約受付システムの導入促進（荷待ち時間短縮）
- ・機械荷役への転換促進（荷役時間短縮）
- ・高速道路の有効活用（走行時間短縮）
- ・宅配ボックスの普及促進（再配達削減）
- ・ダブル連結トラックの導入促進（車両の大型化）

②潜在需要の喚起による収入増加【国】

- ・インバウンド需要の取り込み★
- ・タクシーの配車アプリを活用した新サービス導入

③運転以外の業務も効率化【国】

- ・IT点呼の更なる導入拡大★

（2）多様な人材の確保・育成

①働きやすい環境の整備【厚・農・国】

- ・女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討★
- ・中継輸送の普及促進（泊まり勤務を日帰り勤務に）
- ・機械荷役への転換促進（力仕事からの解放）（再掲）

②運転者の確保【警・厚・国】

- ・第二種免許制度の在り方についての検討
- ・大型一種免許取得の職業訓練の実施

（3）取引環境の適正化

①荷主・元請等の協力の確保【厚・農・経・国】

- ・「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）の推進★
- ・輸送分野別の取組の強化★（再掲）
- ・引越運送における人手不足対策の推進★

②運賃・料金の適正収受【国】

- ・標準運送約款の改正趣旨の浸透促進★
- ・トラック事業者・荷主のコスト構成等への共通理解の形成促進★

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

①「働き方改革の実現に向けたアクションプラン」の実現支援【国】 事業者団体による取組を支援

②ホワイト経営の「見える化」【国】 ホワイト経営に取り組む事業者の認証制度の創設

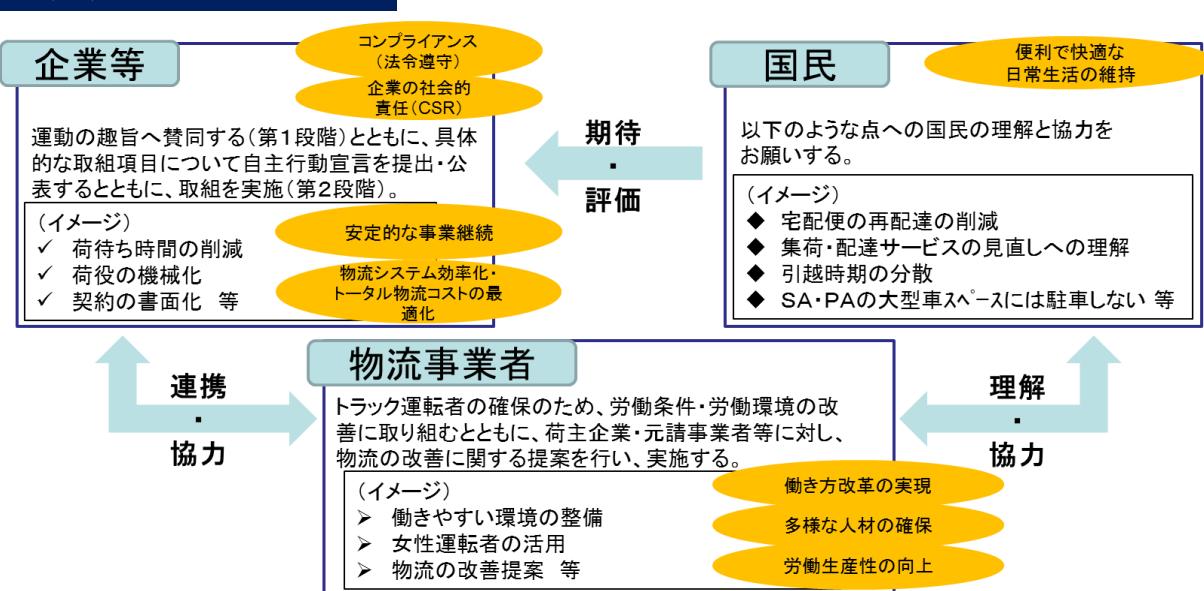
③労働時間管理の適正化の促進【国】 ICTを活用した運行管理の普及方策の検討・実施★

④行政処分の強化【国】 新処分基準による行政処分の実施

「ホワイト物流」推進運動について

- 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「ホワイト物流」推進運動を関係者が連携し、強力に推進。

推進運動のイメージ



「ホワイト物流」推進会議の構成員

「ホワイト物流」推進運動の推進体制として、有識者、荷主や物流事業者の関係団体、労働組合から構成される「ホワイト物流」推進会議を設置。

（有識者）

野尻 俊明 流通経済大学学長（座長）
 斎藤 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

スケジュール

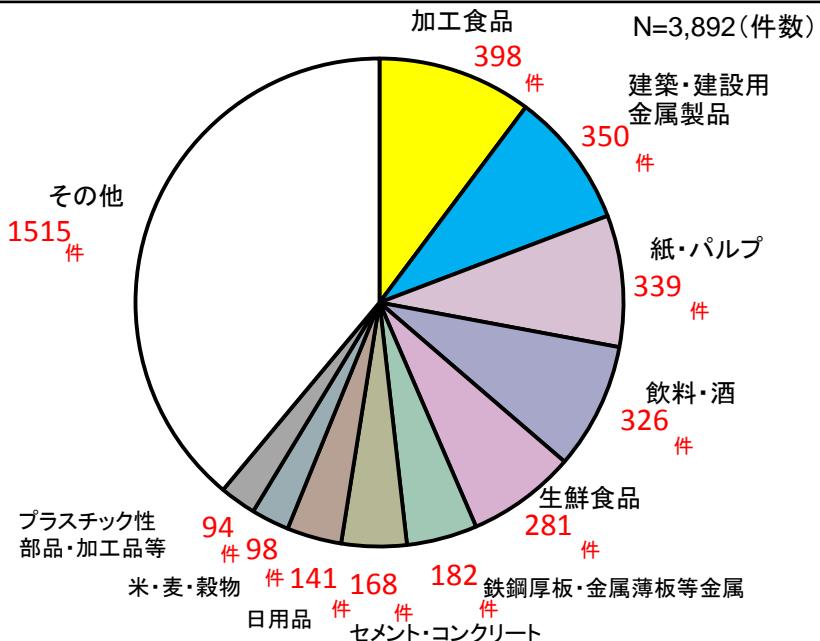
- 平成30年12月14日：第1回「ホワイト」物流推進会議
 「ホワイト物流」推進運動の趣旨と推進方針について 等
- 平成31年1月～2月：企業等や国民への詳細な呼び掛け内容等を決定
 3月：賛同企業等の募集開始・広報活動の実施

- 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)



トラック運送業の適正運賃・料金検討会

- 自動車局においては、トラック運送事業者の取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、平成27年度、厚生労働省と共同で、荷主も構成員に含めた「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を設置。
- 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・料金収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回検討会までの議論を踏まえ、平成29年8月4日に標準貨物自動車運送約款等を改正し同年11月4日に施行。
- 平成29年12月20日に開催した第5回検討会以降、持続可能なトラック事業運営等のために必要なコスト構成等についてのトラック事業者・荷主の双方における共通かつ適切な理解の形成を促すための方策等について検討。

「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 聰 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
- ・苦瀬 博仁 流通経済大学流通情報学部教授
- ・柳澤 宏輝 弁護士（長島・大野・常松法律事務所）

【行政】

- ・平嶋 隆司 國土交通省自動車局貨物課長
- ・伊藤 博信 國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
- ・伊奈 友子 経済産業省商務・サービスグループ物流企画室長
- ・宮浦 浩司 農林水産省食料産業局食品流通課長

オブザーバー

【荷主】

- ・上田 正尚 （一社）日本經濟団体連合会産業政策本部長
- ・五十嵐克也 日本商工会議所流通・地域振興部長
- ・黒川 毅 日本機械輸出組合国際貿易円滑化委員会委員長

【トラック運送業】

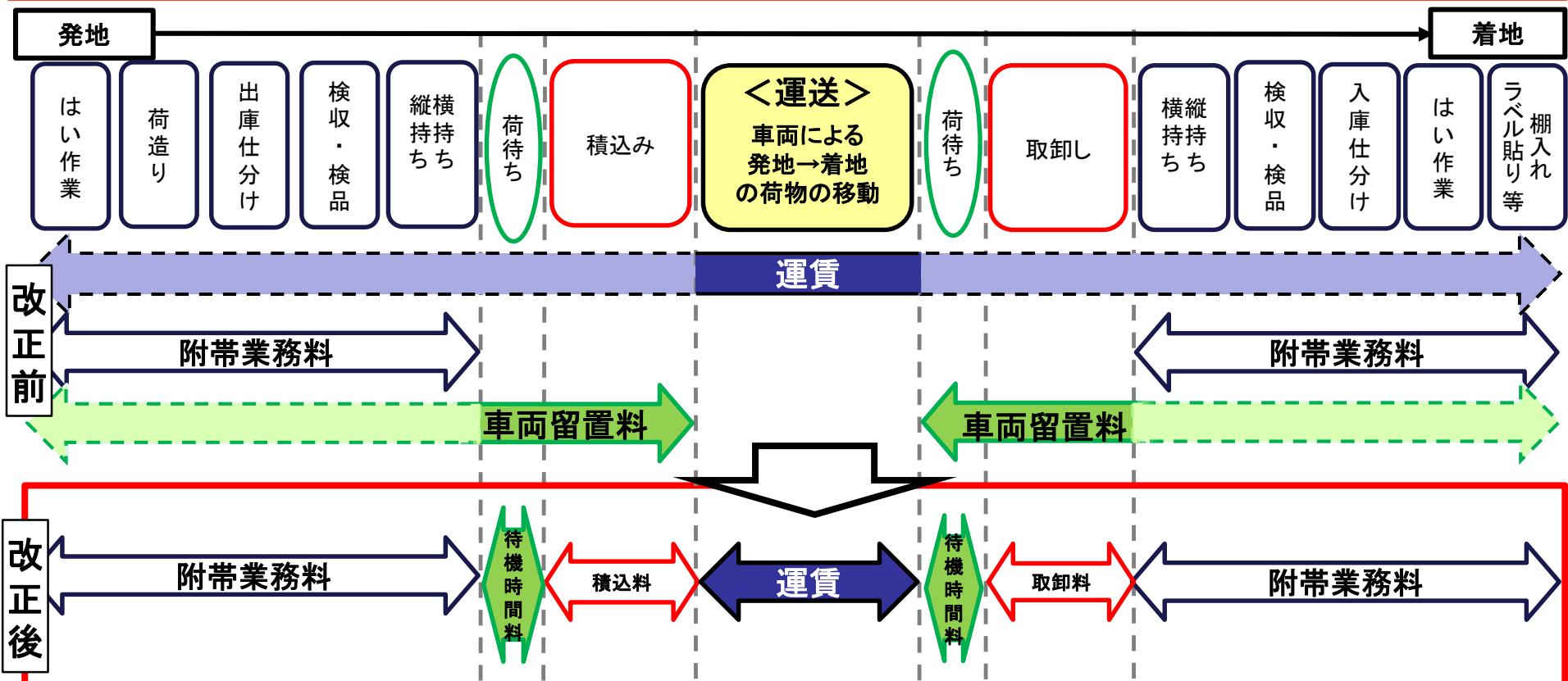
- ・坂本 克己 （公社）全日本トラック協会会長
- ・馬渡 雅敏 （公社）全日本トラック協会副会長

【労働組合】

- ・難波 淳介 全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
- ・山口 浩一 全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長

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。
- 適正な運賃・料金を收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。
 - 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」、「積込料」、「取卸料」等の料金の具体例を規定。
 - 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込み又は取卸しに対する対価を「積込料」及び「取卸料」とそれぞれ規定。
 - 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。 等



(運送約款)

第十条 一般貨物自動車運送事業者は、運送約款を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

- 2 國土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、次に掲げる基準によって、これをしなければならない。
 - 一 荷主との正当な利益を害するおそれがないものであること。
 - 二 少なく運賃及び料金の收受並びに一般貨物自動車運送事業者の責任に関する事項が明確に定められているものであること。
- 3 國土交通大臣が標準運送約款を定めて公示した場合(これを変更して公示した場合を含む。)において、一般貨物自動車運送事業者が、標準運送約款と同一の運送約款を定め、又は現に定めている運送約款を標準運送約款と同一のものに変更したときは、その運送約款については、第一項の規定による認可を受けたものとみなす。

(荷主への勧告)

第六十四条 國土交通大臣は、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四項まで(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 國土交通大臣は、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。

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への勧告等の発動に係る確認の一助等とするため、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)を行い、平成29年7月1日から施行しているところ。

○ 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。

荷待ち時間に関する記録の義務付け対象車両について

<義務付け対象> 車両総重量8トン以上 又は 最大積載量5トン以上

中型トラック(8トン以上)



大型トラック(11トン以上)



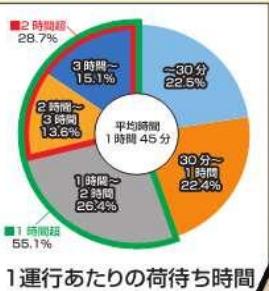
小型トラック



<義務付け対象外>
車両総重量8トン未満
又は
最大積載量5トン未満

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



※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要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過度な要求をし、長い荷待ち時間や長時間労働を生じさせている荷主に勧告等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年間は保存してください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過度な要求をし、長い荷待ち時間や長時間労働を生じさせている荷主に勧告等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年間は保存してくださいとして追加するものです。

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】

記載はこんなにカンタン。
集貨地点等と時刻を書き込むだけ!
記入見本のように、集貨地点等への到着時刻、荷待ち待機の開始・終了時刻、附帯業務の開始・終了時刻、荷積み・荷卸しの開始・終了時刻などの必要事項をご記入ください。記録用紙は、必要な項目が記載されていれば、各事業者が作成した様式で構いません。

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 : (○○食品□□物流センター)

荷主指定の到着時刻 (有る場合)	集貨地点等への到着時刻
① 9時 00分	8時 00分

集貨地点等への到着時刻
8時 00分

荷待ち待機 開始・終了時刻
②-1 9:00 ~ 9:20
②-2 9:40 ~ 10:00

荷主都合による荷待ち待機の合計時間
時間 40 分

附帯業務 開始・終了時刻
③-1 9:20 ~ 9:40
③-2 10:00 ~ 10:30

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
⑤ 11時 30分

注

- 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分未満の場合は記載不要です。
- また、必要事項をデジタコなど他の方法で記載している場合は記載不要です。
- 現在使用中の「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。

国土交通省



公認会員
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

●労働時間のルール「改善基準告示」

拘束時間 (始業から終業までの時間)	・1日 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内) ・1か月 293時間以内 ※荷待ち時間や荷役作業の時間も拘束時間に含まれる
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	・継続8時間以上
運転時間	・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	・4時間を超えないこと (30分以上の休憩等の確保(1回10分以上で分割可))

行政処分の強化等

自動車運送事業の運転者は、全職業平均と比較して労働時間が約1～2割長く、長時間労働の是正や過労の防止は重要な課題となっている。

このため、昨年8月28日に「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」において取りまとめられた「直ちに取り組む施策」においても、行政処分の強化を行う方針が示されたことを踏まえ、今般、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を行うなど、行政処分等の基準について所要の改正を行った。
(平成30年3月30日改正)

○過労防止関連違反に係る行政処分の処分量定に引き上げ（トラック、バス、タクシー）

平成30年7月1日施行

《現 行》 初違反

△ 乗務時間等告示遵守違反

(安全規則第3条)(運輸規則第21条)

- ・未遵守5件以下 警 告
- ・未遵守6件以上15件以下 10日車
- ・未遵守16件以上 20日車
- ・未遵守31件以上3名以上等 30日事業停止

△ 健康状態の把握義務違反

(安全規則第3条)(運輸規則第21条)

- ・把握不適切50%未満 警 告
- ・把握不適切50%以上 10日車

△ 社会保険等未加入

(事業法第25条)(運送法第30条)

- ・一部未加入 10日車
- ・全部未加入 20日車

その他処分量定の改正

- ・記録の改ざん・不実記載のような労働時間を管理する点で問題がある事項及び虚偽届出については処分を強化する。
- ・帳票類の「全て保存なし」については、「全て記録なし」と同じ処分量定に統一する。等

《改 正》 初違反

△ 乗務時間等告示遵守違反

月の拘束時間及び休日労働の限度に関する違反が確認された場合は、左記の《現行》に加え、別に件数を計上し、以下のとおり処分日車数を加算

- ・未遵守1件 10日車
- ・未遵守2件以上 20日車

・月の拘束時間(トラック)
➢293時間以内(労使協定320時間)
・休日労働
➢2週間に1回まで

△ 疾病、疲労等のおそれのある乗務

- ・健康診断未受診者 1名 警 告
- ・健康診断未受診者 2名 20日車
- ・健康診断未受診者 3名以上 40日車

△ 社会保険等未加入

- ・未加入 1名 警 告
- ・未加入 2名 20日車
- ・未加入 3名以上 40日車

・健康保険
・厚生年金保険
・労働者災害補償保険
・雇用保険



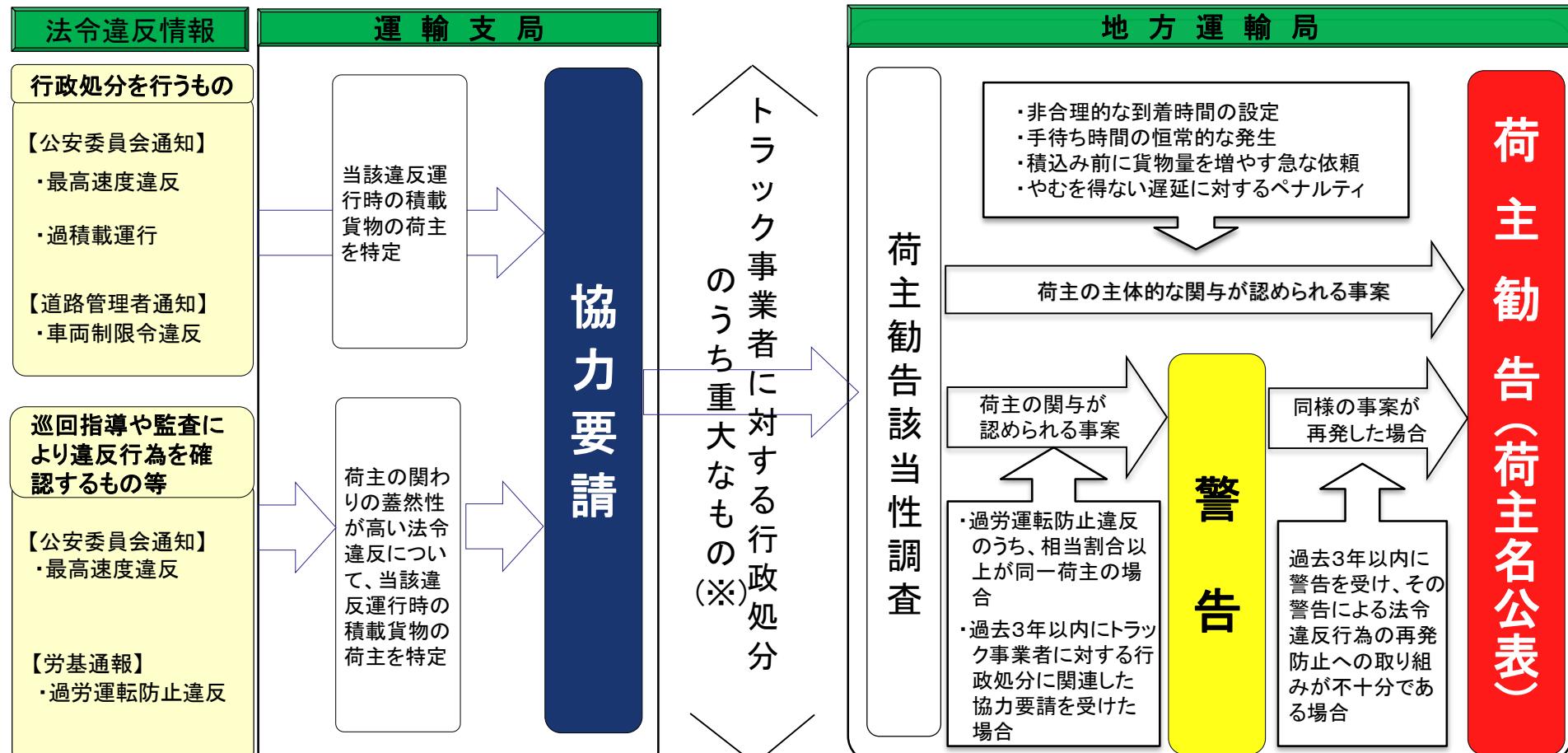
荷主勧告制度の運用の改善

〈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。

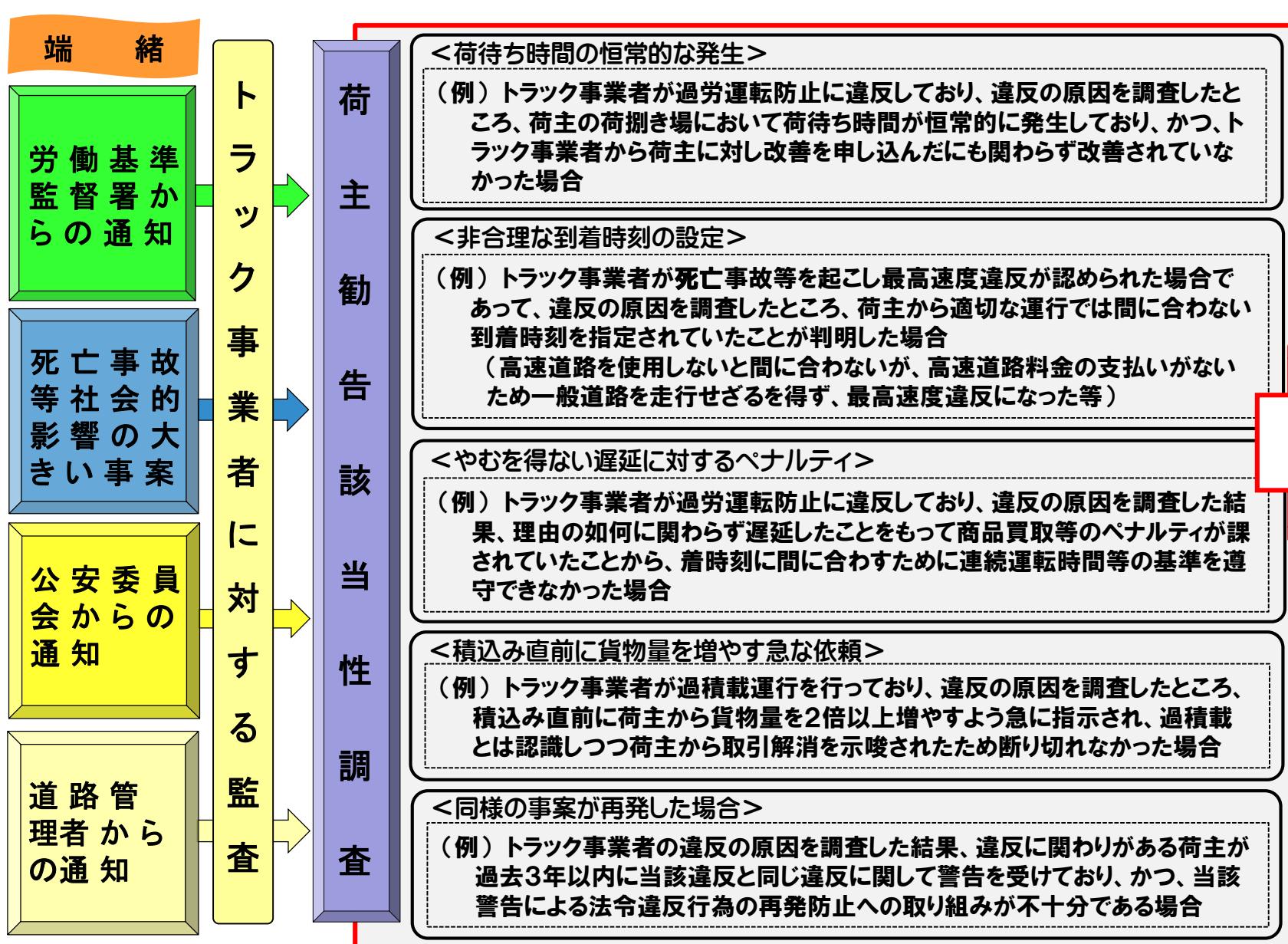
〈新たな措置: 通達を改正〉

- 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。

荷主勧告に該当すると想定される事案



荷
主
勧
告

荷主名
公表

- 取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、事業者等により構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び全都道府県に設置。
- 平成28年度及び平成29年度は長時間労働削減等に向けたパイロット事業を行ったところ。
- 「トラック運送業の生産性向上協議会」と合同開催。

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」委員

【学識経験者】

野尻 俊明 流通経済大学学長（座長）
 齊藤 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

【労働組合】

平川 則男 日本労働組合総連合会 総合政策局長
 村上 陽子 日本労働組合総連合会 総合労働局長
 難波 淳介 全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
 山口 浩一 全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長

【行政】

多田 明弘 内閣府政策統括官（経済財政運営担当）
 坂口 卓 厚生労働省労働基準局長
 伊奈 友子 経済産業省商務・サービスグループ
 消費・流通政策課消費経済企画室長
 林 揚哲 中小企業庁事業環境部取引課長
 宮浦 浩司 農林水産省食料産業局食品流通課長
 奥田 哲也 國土交通省自動車局長
 多田 浩人 國土交通省総合政策局官房参事官（物流産業）

【荷主】

上田 正尚 （一社）日本経済団体連合会 産業政策本部長
 輪島 忍 （一社）日本経済団体連合会 労働法制本部長
 五十嵐克也 日本商工会議所 地域振興部長
 小林 治彦 日本商工会議所 産業政策第二部長
 佐久間一浩 全国中小企業団体中央会 事務局次長
 橋爪 茂久 （公社）日本ロジスティクスシステム協会 専務理事
 黒川 肯也 日本機械輸出組合 国際貿易円滑化委員会委員長
 一柳 尚成 トヨタ自動車（株） 物流管理部長
 檜山 充 三菱商事（株） ロジスティクス総括部長

【トラック運送業】

辻 卓史 （公社）全日本トラック協会 副会長
 浅井 隆 （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
 三苦 和彦 日本通運（株） 業務部長

※多田明弘内閣府政策統括官はトラック運送業の生産性向上協議会の委員のみ

○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

○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6件、機械製品4件、ゴム製品2件、化学品2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	○	○	○	農機具
群馬	○	○	○	自動車部品
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	○	○	—	農産品
福岡	○	○	—	家具
佐賀	○	○	—	機械製品
長崎	○	○	—	農産物
熊本	○	○	○	機械製品
大分	○	○	—	工業製品
宮崎	○	○	○	農産物
鹿児島	○	○	○	食料品
沖縄	○	○	○	食料品

- トラック運送事業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、トラック運送事業者等により構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を設置。
- 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について、平成28年度及び29年度の2か年度にわたって47都道府県で102事業を実施。
- パイロット事業で得られた長時間労働改善等の知見をガイドラインとして取りまとめ。
- 関係省庁と連携し、ガイドラインの横展開を図る。

長時間労働改善等に向けた対応例

【対応例1】予約受付システムの導入

【対応例2】パレット等の活用

【対応例3】荷主からの入出荷情報等の事前提供

【対応例4】幹線輸送部分と集荷配達部分の分離

【対応例5】集荷先や配送先の集約

【対応例6】運転以外の作業部分の分離

【対応例7】出荷に合わせた生産・荷造り等

【対応例8】荷主側の施設面の改善

【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

【対応例10】高速道路の利用

【対応例11】混雑時を避けた配達

【対応例12】発注量の平準化

【対応例13】モーダルシフト

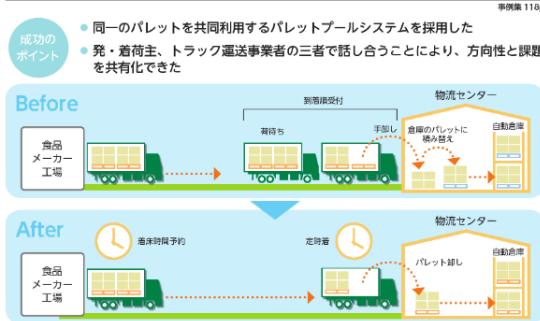
対応例1

予約受付 システムの導入

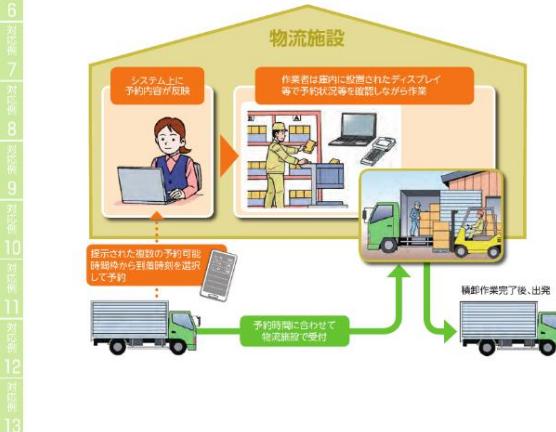
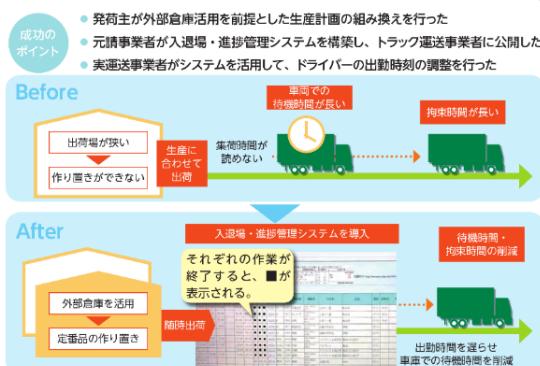
- 先に到着したトラックから順番に荷積み・荷卸しが行われる場合には、早い順番を取るために多くのトラックが荷集先・配送先に必要以上に早く到着する場合がありますが、荷出し・荷受けについては処理能力の制約があるため一定のペースでしか行えず、結果として、長時間の荷待ちが発生する可能性が高くなります。
- こうしたケースでは、予約受付システム等を導入・活用して、バス毎での荷役予定時間をあらかじめ決めることにより、
 - ①トラック運送事業者による到着時間を見越した運行計画の策定
 - ②着荷主側による庫内作業の準備
 が可能になり、荷待ち時間を減らすことができます。
- 荷主にとっては、あらかじめ庫内作業の準備を進めることにより、荷受け作業を効率化することが可能になります。

【ガイドラインのイメージ(予約受付システム導入の例】

参考事例① 一貫パレチゼーションと受付予約システムで荷主滞在時間を短縮



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



入構予定時刻を事前連絡することで協力会社の手待ち削減 千葉県

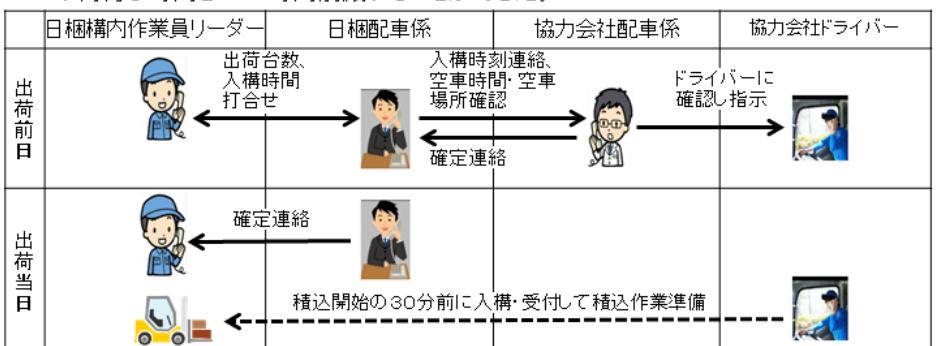
1. 実施者の概要

- 発荷主企業 : TOTOバスクリエイト株式会社 (TBCと略記)
システムバスルームの製造業、千葉県佐倉市と兵庫県赤穂市に工場を持ち、全国の物流拠点を経由して顧客(建築現場)に納品している。
- 運送事業者 : 日本梱包運輸倉庫株式会社 (日梱と略記)
佐倉営業所を中心に、TBC佐倉工場の構内作業、工場間輸送、物流中継地(T/C)への輸送、顧客指定場所への邸別配達を行なっている。
- 荷種 : システムバスルーム



2. 事業概要

- 幹線便の佐倉工場での積込には平均3時間の手待ちが発生していたが、日梱の自社車両と協力会社の車両とで手待ち時間が大きく異なっていた。日梱車両の場合、ドライバーが事前に佐倉工場の構内作業員(日梱社員)に積込可能時刻の電話確認を行なっていたが、協力会社はこの情報を知らないため、必要以上に早く入構していたことが原因であった。
- 日梱の構内作業員リーダー、日梱配車係、協力会社配車係、ドライバーの4者間の連絡体制を取り決め、出荷前日に入構時刻を確定させることで、協力会社の佐倉工場での手待ち時間を3.5時間削減することができた。



- 日梱にとって管理責任範囲の拘束時間を3.5時間短縮できた。
- 協力会社にとって、入構時刻に合わせた始業(出社)体制が組めることで、拘束時間を縮めることができた。
- 協力会社にとって、当該運行の前後の運行を含む運行管理が容易になった。

3. 課題

- 幹線便の佐倉工場での積込に手待ち時間が発生し、当該車両の拘束時間の長時間化の要因となっていた。最も運行本数の多い名古屋中継便(佐倉工場～愛知県小牧市)においては、日梱の協力会社の場合約4時間の手待ちとなっていた。一方日梱の自社車両は事前にTBC出荷係(日梱の構内作業員)から積込可能時間を電話で聞いていたため、手待ち時間がほとんど発生していなかった。元請と協力会社で得ている情報に差があったことで、協力会社のみに手待ち時間が発生していた。

4. 事業内容

- 名古屋中継便を対象に、日梱の協力会社にも入構時刻(積込可能時刻の30分前を目処とする)を事前連絡し、手待ち時間の変化を検証した。
 - 日梱の構内作業員リーダー～日梱配車係～協力会社配車係～ドライバーの4者間の連絡体制を取り決め、出荷前日に入構時刻をドライバーに連絡した。
 - ドライバーは積込可能時刻の30分前に入構・受付することとした。

5. 結果

- 協力会社車両の佐倉工場での手待ち時間が、実験前(3時間57分)であったが、実験では27分まで短縮できた。この結果、協力会社の日梱管理責任範囲*の拘束時間が3.5時間短縮された。

*佐倉工場着～名古屋中継までの時間

6. 荷主企業・運送事業者のメリット

	メリット	デメリット
発荷主 TOTOバスクリエイト	<ul style="list-style-type: none"> 積込可能時刻の30分前の入構・受付となるため、場内のトラックの混雑が緩和される 	<ul style="list-style-type: none"> 出荷係の日梱配車係との間の連絡が前日・当日の2回必要となるため、全体に拡大する場合負担が大きくなる。
運送事業者 日本梱包運輸倉庫	<ul style="list-style-type: none"> 協力会社の管理責任範囲内の拘束時間を約3.5時間短縮できる。名古屋中継便を月間12運行(週3運行)するドライバーの場合、月間42時間(3.5時間/運行×12運行/月)の拘束時間短縮となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 配車係がTBC出荷係と2回、協力会社と2回連絡が必要となるため、全体に拡大する場合負担が大きくなる。
協力会社	<ul style="list-style-type: none"> 従来入構後の手待ち時間となっていた時間を、休憩時間または休憩時間に回すことができる。 地元に立地する事業者であれば、出荷前日には入構時刻が指示されるため、それに合わせた始業(出社)体制を組むことで、拘束時間を縮めることが可能となる。 入構時刻があらかじめわかるため、当該運行の前後の運行を含む運行管理が容易になる。 	<ul style="list-style-type: none"> 日によって始業時刻が変わるために、より細かく時間管理する必要がある。 ドライバーにとっても、日々始業時刻が変わることがある。

7. 結果に結びついたポイント／課題

- 日梱の構内作業員リーダー～日梱配車係～協力会社配車係～ドライバーの4者間の連絡体制がとれたこと。
- 協力会社が対象拠点の近隣に立地しており、入構時刻の連絡により始業時刻の調整が可能であること。
- より多くの協力会社に適用する場合、連絡の手間やミス防止のため、ITの活用(Webによる入構時間調整など)等を検討する必要がある。
- 遠方の事業者の帰り便である場合、元請の管理責任は果たせるものの、実運送事業者では抜本的解決には至っていない。

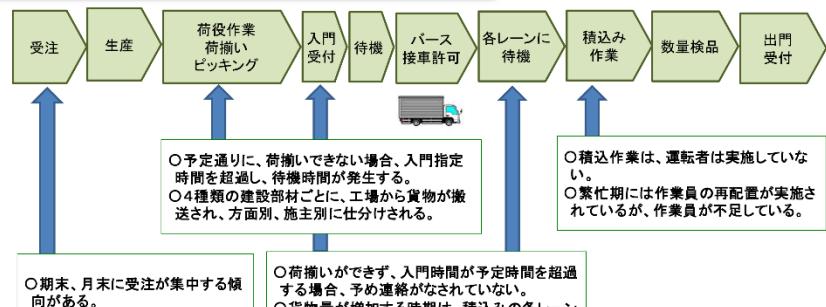
積込・取卸時間を詳細にコントロール、養生シート掛け作業を一部機械化 山口県

1. 実施者の概要



- ▶ 荷種：住宅用の建設資材
- ▶ 輸送特性：積水ハウス山口工場では建設資材の製造のみならず、各種サプライヤから荷受けし、センコーが伝票に基づき荷揃いし、センコーの作業員が積込作業を実施する。山陽センコー運輸では、夕積み後、会社に戻り、翌朝、積水ハウス九州物流センターへ輸送する。

2. 実態と課題



○部材により4種類のレーンがあり、全体で14レーンとなっているが、期末、月末等の貨物量が増加する時期は、各レーンで待機時間が発生する。

3. 事業内容

視点	実証実験の内容
積込み時 待機時間を縮減	<p>○荷揃い状況に即した入門指定時間帯の再設定 →工場における製品準備の遅延、積込み作業時間の遅延等の要因により、入門指定時間帯を超過する見込みがある場合には、各ドライバーに連絡するなど、入門指定時間を超過しない取組を実施</p> <p>○各レーンにおける積込み作業時間の縮減 →各レーンの積込み作業時間は、待機時間に直結しているため、作業員を増員した場合の時間短縮効果を検証</p>
積込み時 作業時間を縮減	<p>○養生シート掛け作業を手作業から一部機械化へ →積込み地における積込み作業時間を縮減するため、養生シート掛け工程に着目し、運転者の手作業から一部機械化し、作業時間を縮減</p>
取卸し時 待機時間を縮減	<p>○到着指定時間を細分化し、待機時間を縮減 →これまで「60分間に5台の時間指定」から「20分間に2台の時間指定」へ変更し、待機時間を縮減 (運転者は、到着指定時間帯の約1時間前に到着するが、時間帯が細分化されることで待機時間が縮減される)</p>

4. 結果

取組前	取組後
○鉄部材：平均2時間15分 ○ホーム材：平均1時間59分	○鉄部材：平均1時間40分 (▲35分縮減・▲26%) ○ホーム材：平均1時間3分 (▲56分縮減・▲47%)
取組前	取組後
○1回当たり所要時間： 平均28分	○1回当たり所要時間： 平均20分 (▲8分縮減・▲29%)
取組前	取組後
○60分間：5台の時間帯指定 (20分×3台)+(20分×1台) =80分	○20分間：2台分の時間帯指定 → 5台分で▲80分

5. 結果に結びついたポイント

- ▶ 発着荷主が中心となり、元請事業者の意見を反映し、適切な改善策が立案されたこと。

荷待ち時間のサンプル調査について(速報値)

○ 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、平成29年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※)。

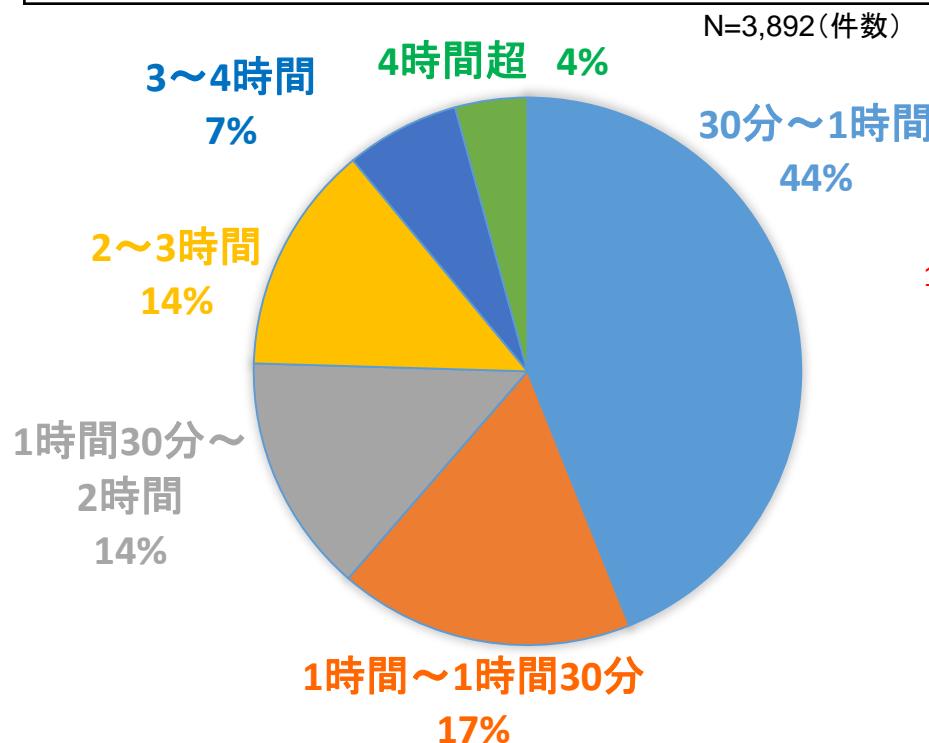
○ 調査方法について

- ・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
- ・平成29年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

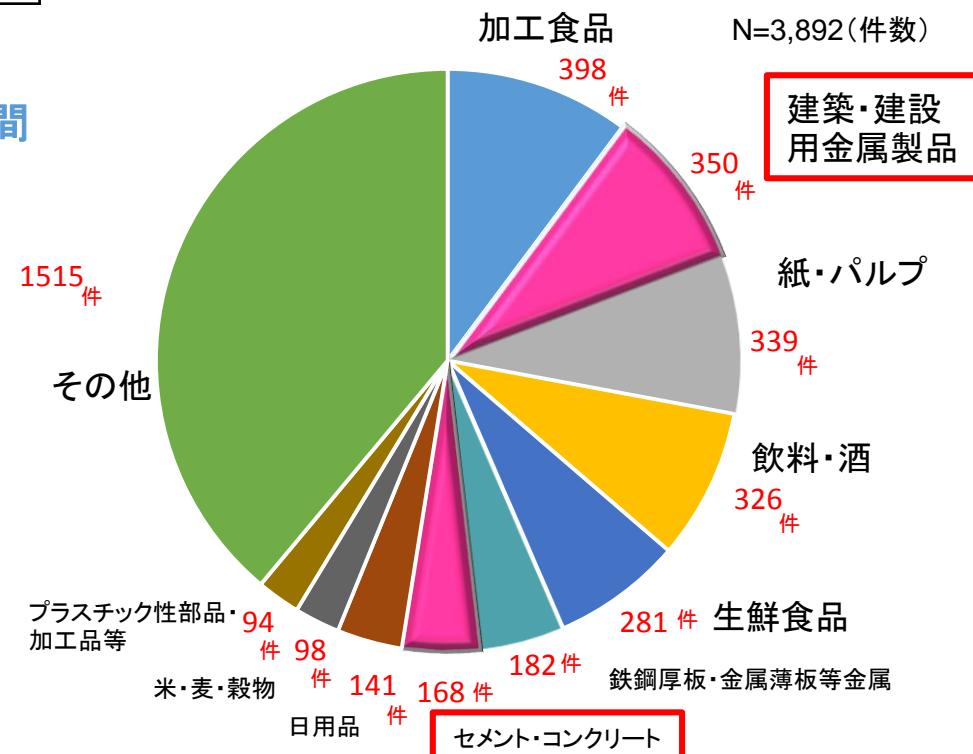
○ 調査結果について

- ・約300者より、3,892件の回答（上記※に該当するもの）
- ・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

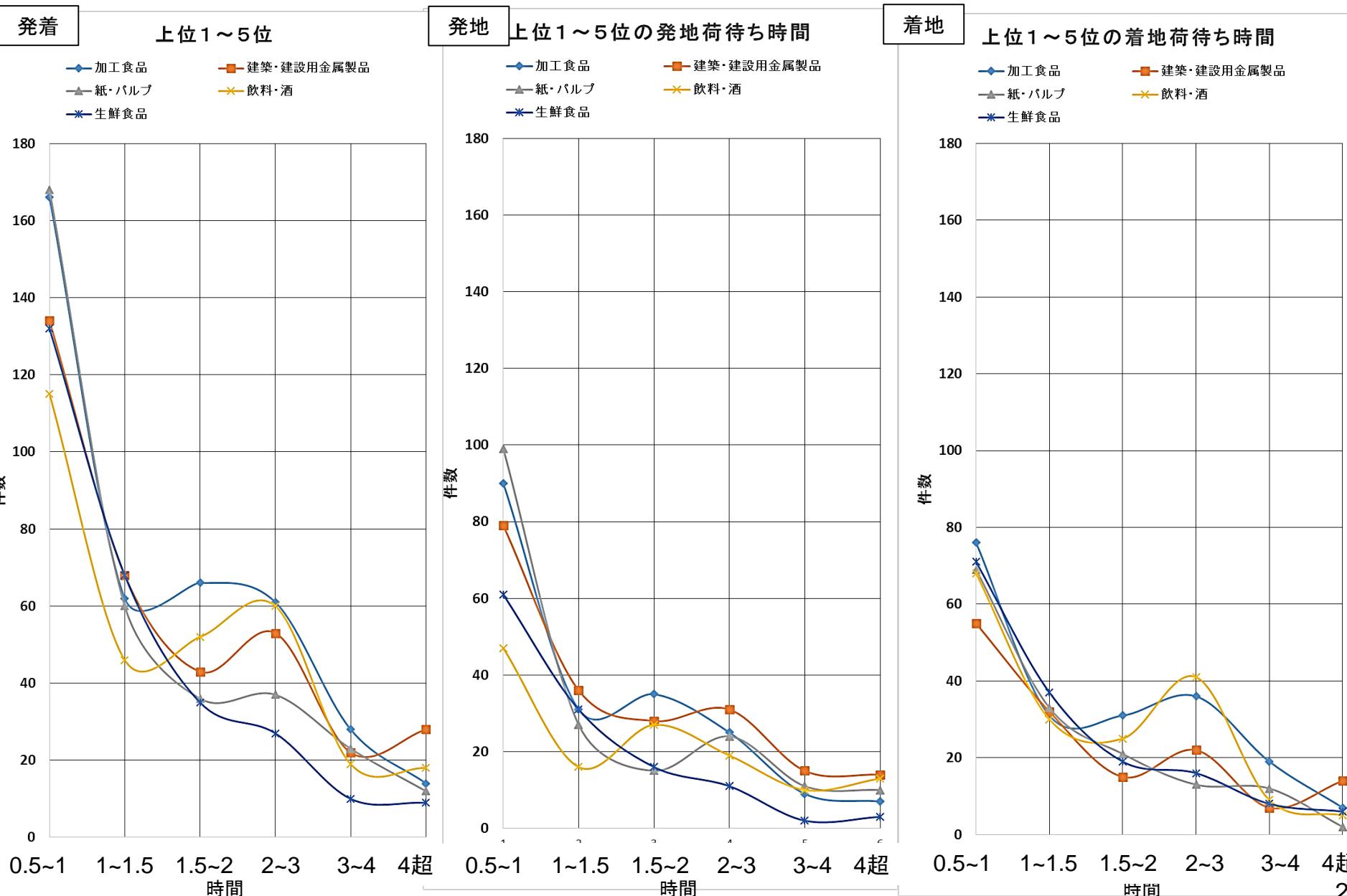
今回のサンプル調査における1カ所あたりの荷待ち時間の分布



今回のサンプル調査における輸送品目別件数



荷待ち時間サンプル調査集計結果(速報版)

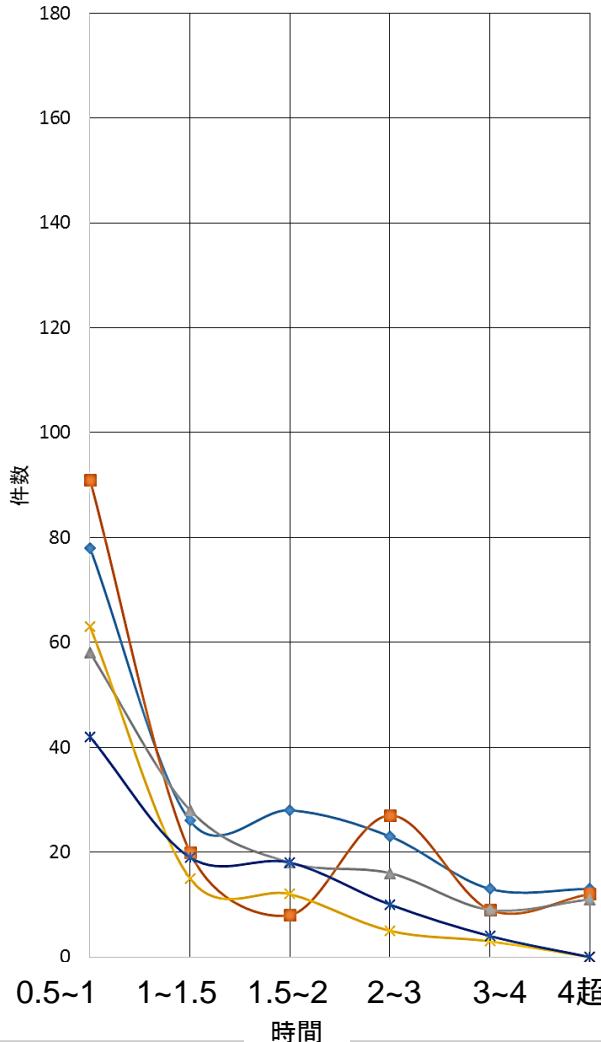


荷待ち時間サンプル調査集計結果(速報版)

発着

上位6~10位

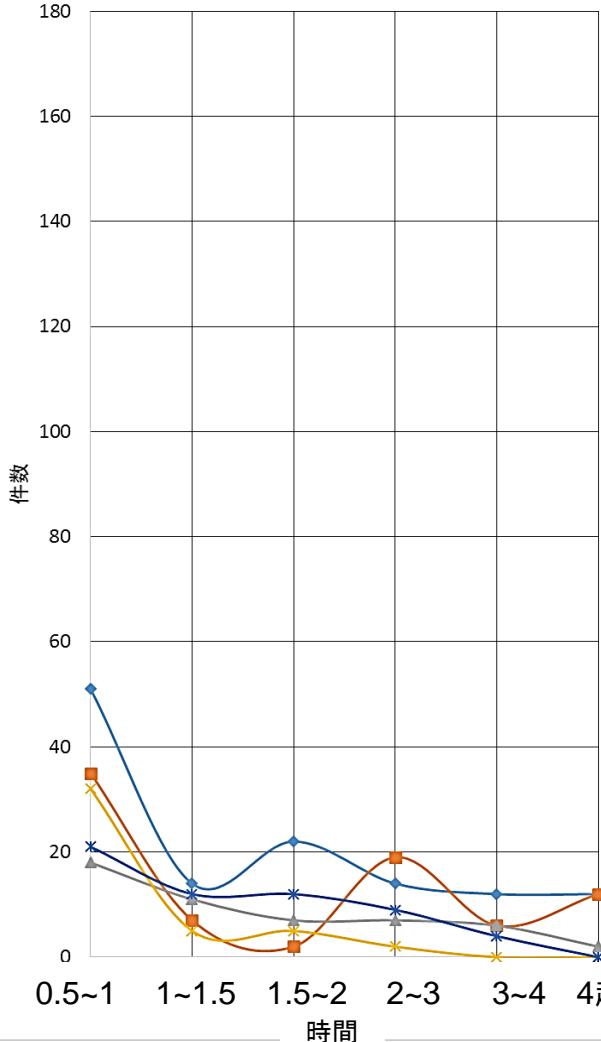
- ◆ 鉄鋼厚板・金属薄板等金属素材 ■ セメント・コンクリート等
- ▲ 日用品 ✕ 米・麦・穀物
- * プラスチック性部品・加工品等



発地

上位6~10位の発地荷待ち時間

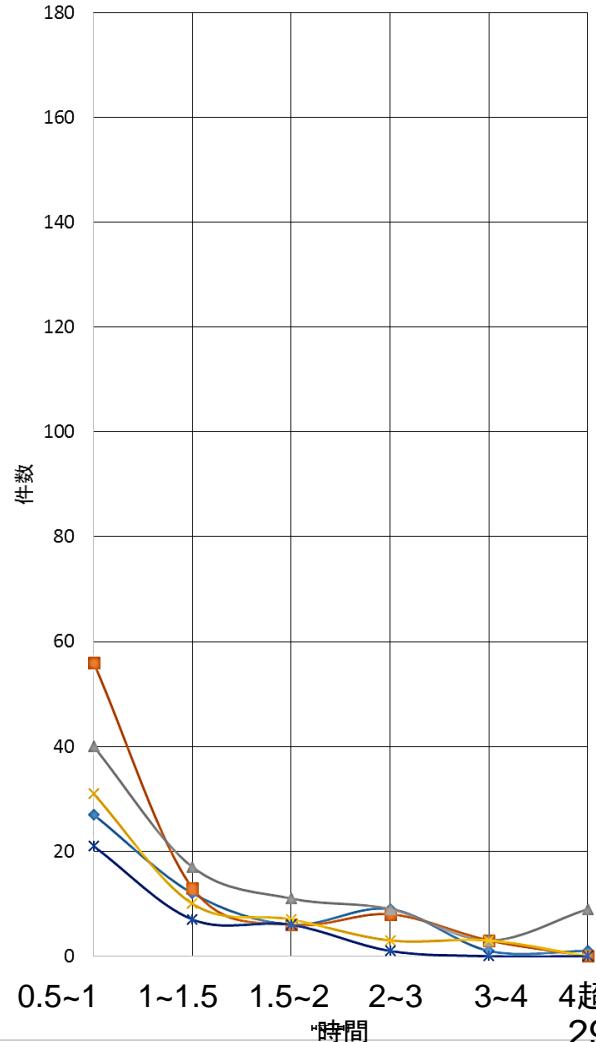
- ◆ 鉄鋼厚板・金属薄板等金属素材 ■ セメント・コンクリート等
- ▲ 日用品 ✕ 米・麦・穀物
- * プラスチック性部品・加工品等



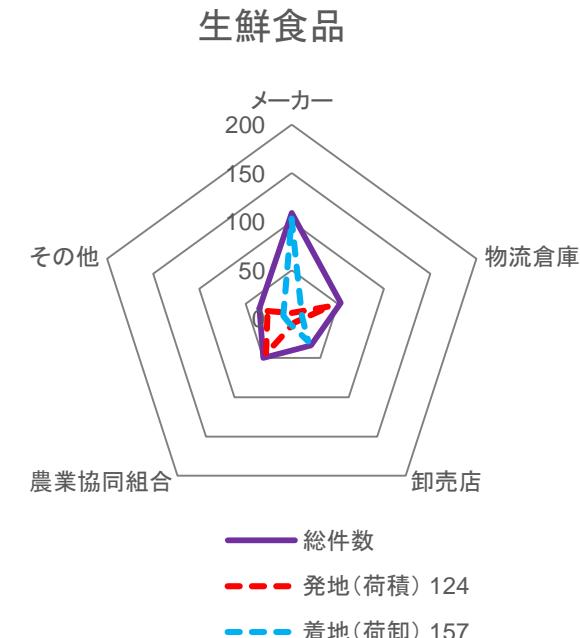
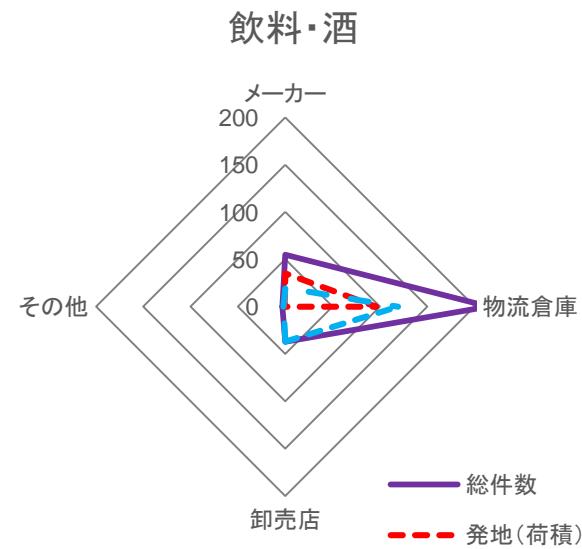
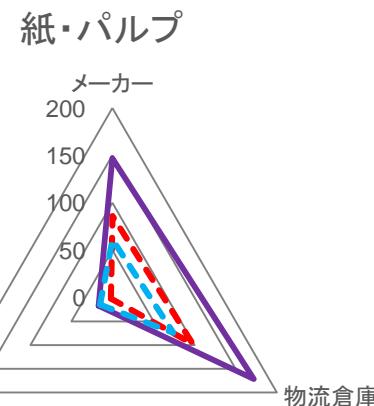
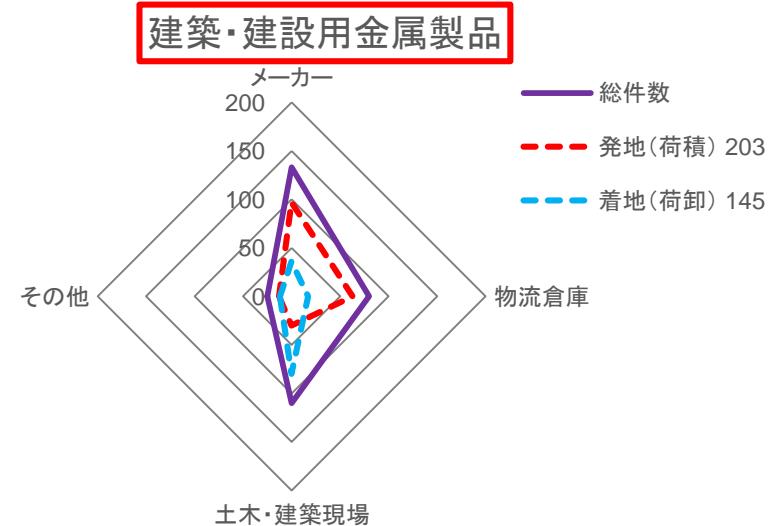
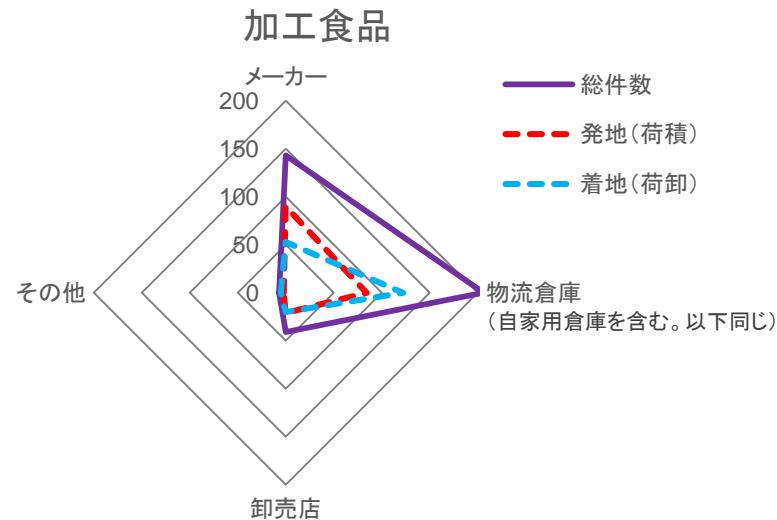
着地

上位6~10位の着地荷待ち時間

- ◆ 鉄鋼厚板・金属薄板等金属素材 ■ セメント・コンクリート等
- ▲ 日用品 ✕ 米・麦・穀物
- * プラスチック性部品・加工品等

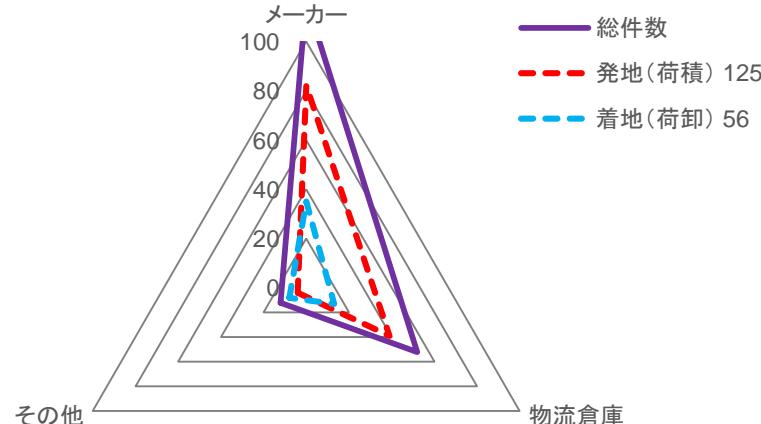


荷待ち時間サンプル調査集計結果(速報版)

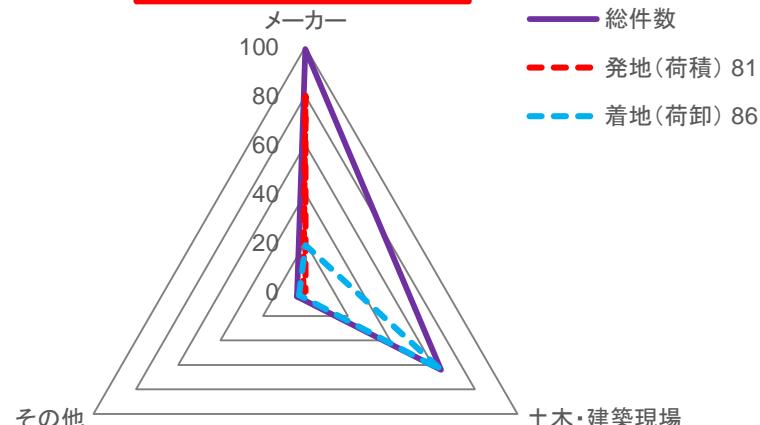


荷待ち時間サンプル調査集計結果(速報版)

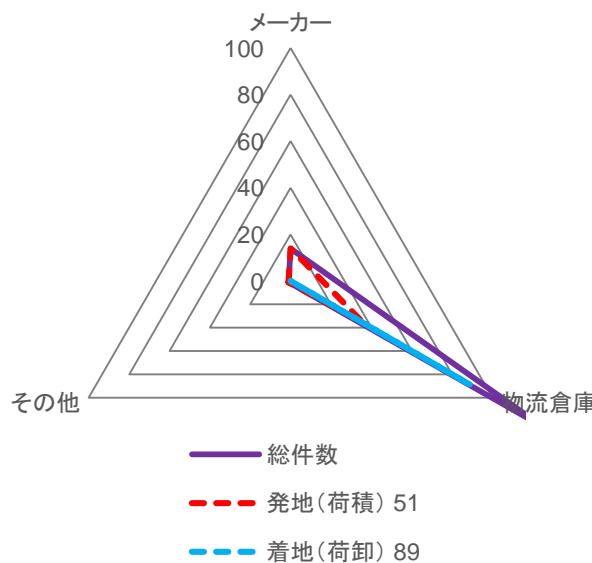
※5ページのグラフ
とはスケールが異 鉄鋼厚板・金属薄板等金属素材
なっています



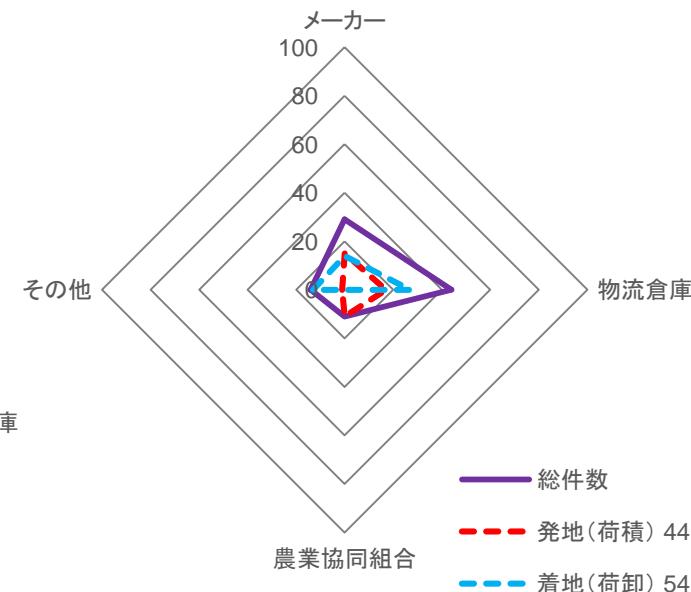
セメント・コンクリート



日用品



米・麦・穀物



プラスチック性部品・加工品等

