

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

トラックドライバーは、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。）の違反が高水準で推移しています。また、脳・心臓疾患の労災支給決定件数も多く、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、荷主との関係から、トラック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、トラック運送事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及びトラック運送事業者が協力しながらトラックドライバー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組みを行ってきました。

その成果として、今般、荷主とトラック運送事業者の協力による取引環境と労働時間の改善のためのガイドラインをとりまとめました。

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、トラックドライバーの労働時間の短縮は荷主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おります。

このガイドラインを参考に、荷主とトラック運送事業者が自主的・積極的に取引環境と長時間労働の改善へ取り組ま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	16
対応例② パレット等の活用	18
対応例③ 荷主からの入出荷情報等の事前提供	20
対応例④ 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離	22
対応例⑤ 集荷先や配送先の集約	24
対応例⑥ 運転以外の作業部分の分離	26
対応例⑦ 出荷に合わせた生産・荷造り等	28
対応例⑧ 荷主側の施設面の改善	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	34
対応例⑪ 混雑時を避けた配送	36
対応例⑫ 発注量の平準化	38
対応例⑬ モーダルシフト	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
【参考資料】	
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、本ガイドラインは、まず①「取引環境と長時間労働の改善に向けた取組みの進め方」について概観したうえで、②実際の現場における「改善に向けた取組みの類型と対応」について紹介する、という2段階に分けて記述しております。

さらに、具体的な取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「改善に向けた取組みの類型」に合わせて整理されておりますので、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組みが進められるような構成となっております。

荷主にとっては何気ないことが、トラック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。これはつまり、ほんの少しの作業改善であってもトラックドライバーの労働時間を大きく改善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化、最適化につながることも期待できますので、荷主の皆さまも是非、本ガイドラインを参考に、トラック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組みの進め方」について、次のページから見ていきます。

改善に向けた ステップ

ステップ
1

荷主とトラック運送事業者の双方で、トラック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、特に荷待ち時間や荷役時間の実態を把握する

ステップ
3

荷待ち時間の発生等、長時間労働の原因を検討、把握する

ステップ
4

荷主とトラック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

荷主と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

荷主とトラック運送事業者の双方で、トラック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

- 荷主とトラック運送事業者が意見交換できる場（可能であれば関係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

トラック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、改善に向けた取組みを進めて行くに当たって、まずは荷主とトラック運送事業者等との間で、何が現場で課題になっているか等、労働条件の改善に関する問題意識を共有し、その機運を醸成するために荷主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が異なるケースもありますし、トラック運送事業者も元請、下請など複数のトラック運送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、特に荷待ち時間や荷役時間の 実態を把握する

ポイント

- 労働時間、特に荷待ち時間や荷役時間を正確に把握する方法を検討する
- 時間管理のためのツールの導入を検討する

ドライバーの労働条件の改善のためには、実際の労働時間を正確に把握することが必須です。例えば荷待ち時間が問題なのであれば、どの場所で、どの位の時間（平均時間や最長・最短時間）、どの位の頻度で発生しているかをしっかりと把握することが必要です。何故なら、実態が分か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とトラック運送事業者との検討の場で共有し、荷主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附帯作業や荷待ち時間の実態に関しては、スマートフォンのアプリなどで実態を簡便に把握するツール等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



自社運行状況画面

部署: ドライバー名: 運行日: 時間帯

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_沙留事業所	502	船研次郎さん	2018/07/24 14:49	2018/07/24 14:49	運転		
01_沙留事業所	502	船研次郎さん	2018/07/24 14:49		荷卸し		
01_沙留事業所	503	船研花子さん	2018/07/24 14:30	2018/07/24 14:31	運転		
01_沙留事業所	503	船研花子さん	2018/07/24 14:31	2018/07/24 14:31	荷待ち(荷主都合)	10001	沙留IC
01_沙留事業所	504	船研花子さん	2018/07/24 14:44	2018/07/24 14:44	運転		
01_沙留事業所	504	船研次郎さん	2018/07/24 14:44	2018/07/24 14:45	横込み	10001	沙留IC

会社のパソコンでリアルタイムに確認可能

A運送株式会社 運転日報

○年○月○日(○)

No	作業	集配先	品名	開始時刻	終了時刻	積込	積込状況	備考	作業	備考
1	出発			06:00					出発	OK
2	出発			06:00	06:15				運込	OK
3	出発			06:15	06:20				積下	OK
4	集配	AB01	集積場*****	06:20	06:47	0:27			荷役完了	OK
5	集配	BC00	集積場*****	06:47	09:00	0:13			手待ち(荷主都合)	OK
6	集配	BC00	集積場*****	09:00	09:00	0:00			手待ち(荷主都合)	OK
7	集配								手待ち(荷主都合)	OK
8	集配								手待ち(荷主都合)	OK
9	集配	AB01	集積場*****	09:00	09:00	0:00			集積場	OK
10	集配	AB01	集積場*****	09:00	09:00	0:00			集積場	OK
11	集配	AB01	集積場*****	09:00	09:00	0:00			集積場	OK
12	集配								少し休憩	OK
13	集配								休憩	OK
14	集配								休憩	OK
15	集配	BC00	集積場*****	09:00	09:00	0:00			休憩	OK
16	集配	BC00	集積場*****	09:00	09:00	0:00			休憩	OK
17	集配	BC00	集積場*****	09:00	09:00	0:00			休憩	OK

運転日報は自動作成

ステップ3

荷待ち時間の発生等、長時間労働の原因を検討、把握する

ポイント

- 発荷主の生産・出荷スケジュールや附帯作業などを検証する
- トラック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附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把握、検証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」が分かっても「それが何故起きているのか」が分からなければ、改善に向けた検討が困難になってしまいます。

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、トラック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・棚出しなどの附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 保管



ステップ4

荷主とトラック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

- 把握、検証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、トラック運送事業者それぞれができることを検討する

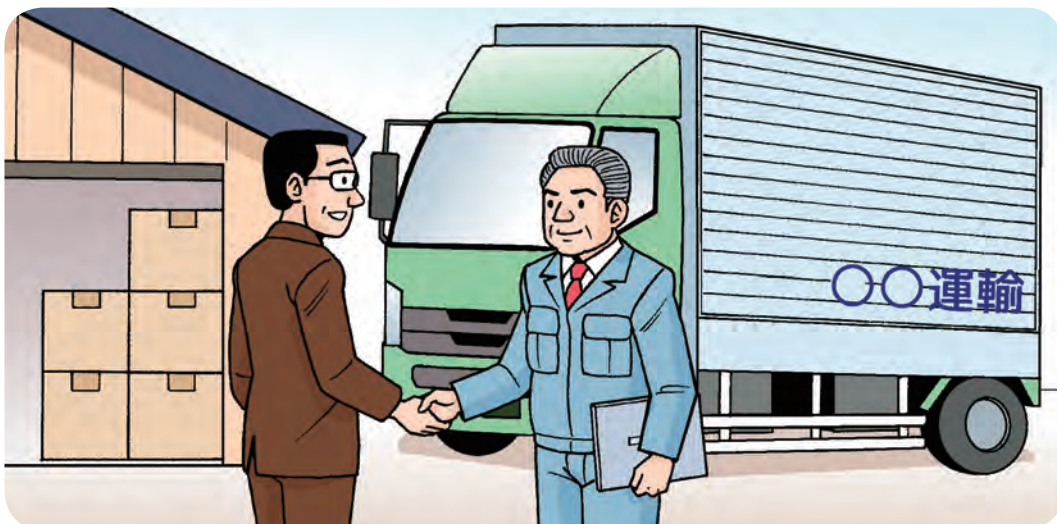
発地から着地までの物の流れのなかには、輸送だけでなく入荷、検品、仕分け、保管、ピッキング、包装、荷役、積み込み、出荷、配送など様々なプロセスが存在し、様々な主体が関わっています。

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。

トラック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、トラック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、トラック運送事業者の自助努力でこれを改善していくことは困難ですし、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。特に、荷主と荷主から委託を受けた荷役作業会社等とが存在する場合には、現場で荷受け等を行っている者と、プロセスを変える権限を有する者とが分かれており、誰に話をすれば良いのか分かりにくい場合も多いかと思われますので、両者に参画してもらうことに大きな意味があります。

したがって、業務内容の見直し改善に当たっては、荷主とトラック運送事業者が協力し合いながら、それぞれが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

荷主と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やソフトウェアの導入、作業手順の見直し等を検討する
- 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、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、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、トラック運送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運送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、継続的な改善の取組みには必要です。



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

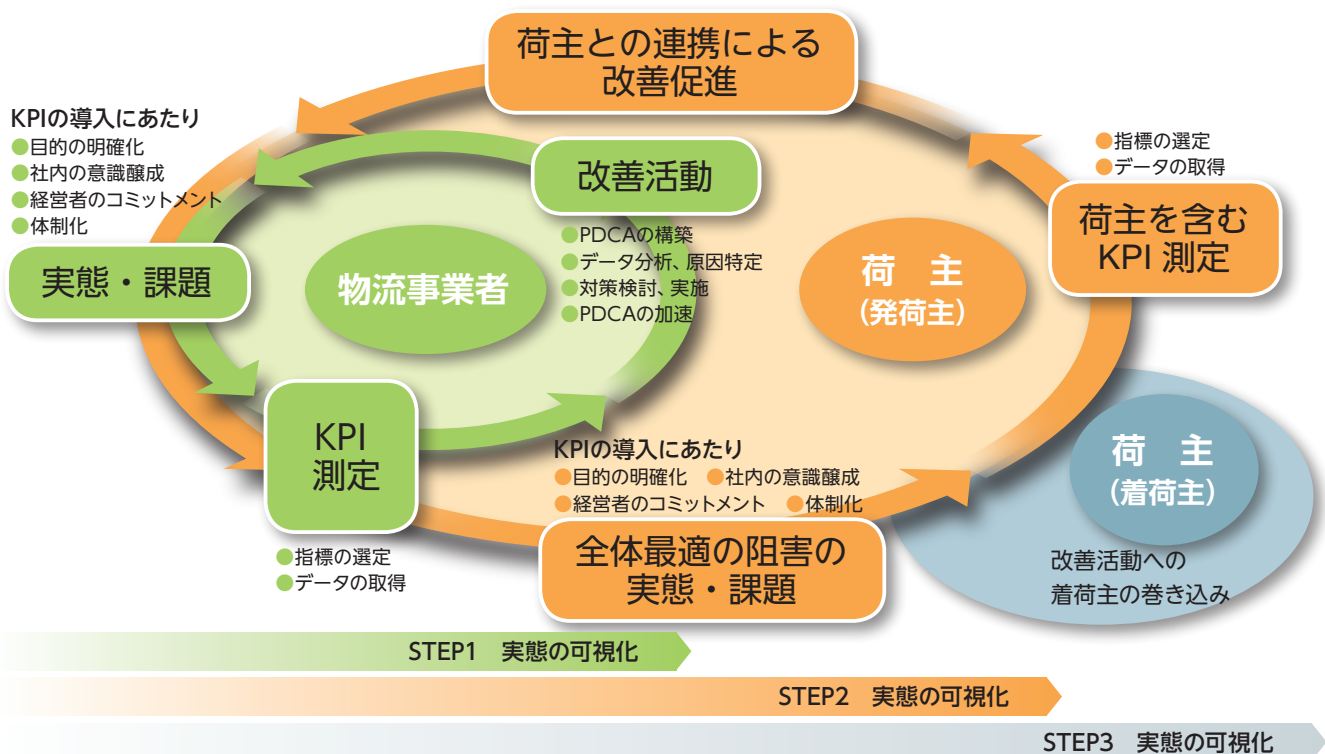
改善の成果をきちんと把握するためには、その成果を測定するための指標を設定し、数字で示すことで効果の「見える化」を測ることが効果的です。

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

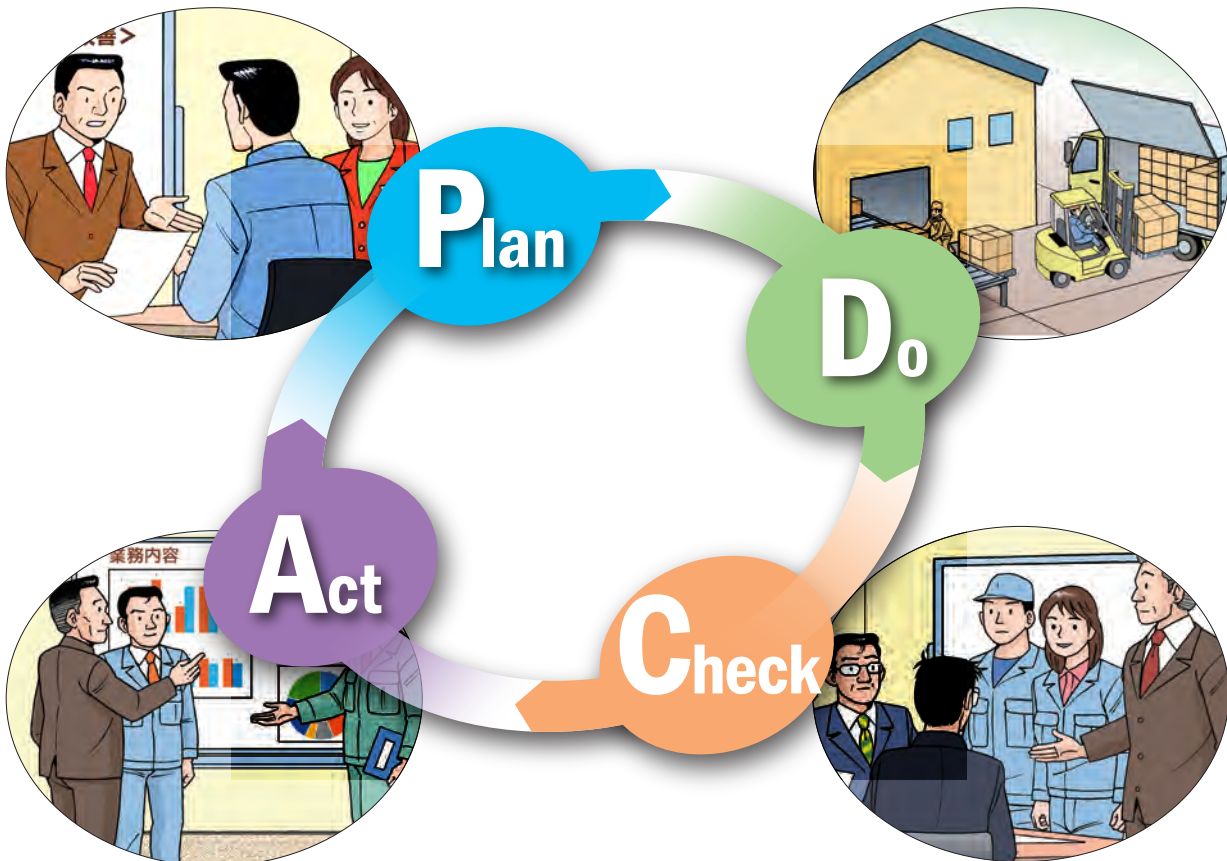
ポイント

- 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を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 (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、その結果を数値で示すことによって達成度合いが「見える化」されるため、関係者間でのスムーズな情報共有がなされるとともに、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、特に荷待ち時間や荷役時間の把握

拘束時間(運転時間、**荷待ち時間**、**荷役時間**等)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	荷待ち時間	積込時間	取卸時間	休憩時間	拘束時間	休憩時間
○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 (例えば荷待ちや荷役発生の原因など)

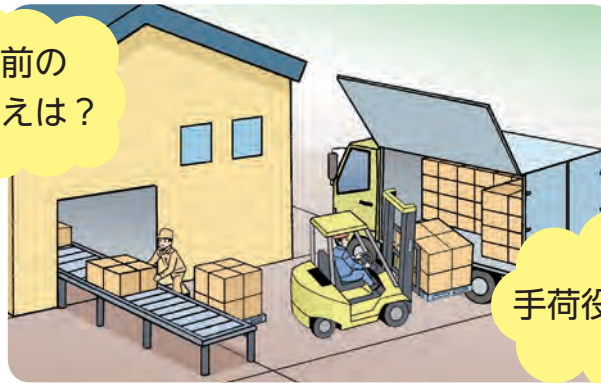
荷待ちや荷役時間が原因で拘束時間が長い場合
「なぜ荷待ちが起きるか」
「なぜ荷役に時間がかかるか」
 を把握する



ステップ4 業務内容を見直し、改善に取り組む

時間がかかっている
作業の内容を見直し、
改善への取組みを
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



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!

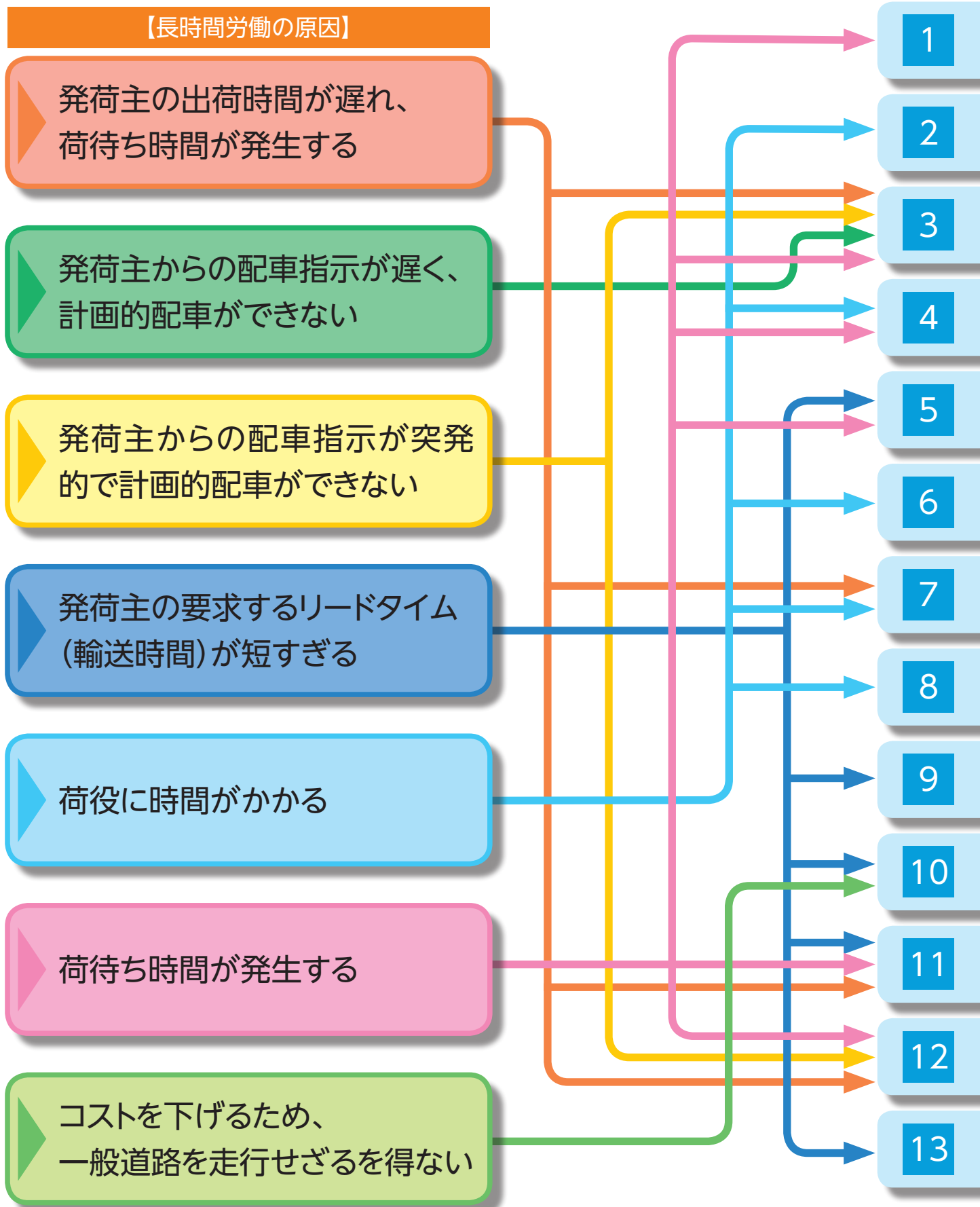


荷待ち時間	拘束時間	休息期間
4:15	16:30	8:00
3:45	16:35	7:45
⋮	⋮	⋮
30分 以内に	13時間 以内に	8時間 以上に

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組みについて具体的に見ていきましょう。



【改善に向けた対応】

予約受付システムの導入

パレット等の活用

発荷主からの入出荷情報等の事前提供

幹線輸送部分と集荷配送部分の分離

集荷先や配送先の集約

運転以外の作業部分の分離

出荷に合わせた生産・荷造り等

荷主側の施設面の改善

十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保

高速道路の利用

混雑時を避けた配送

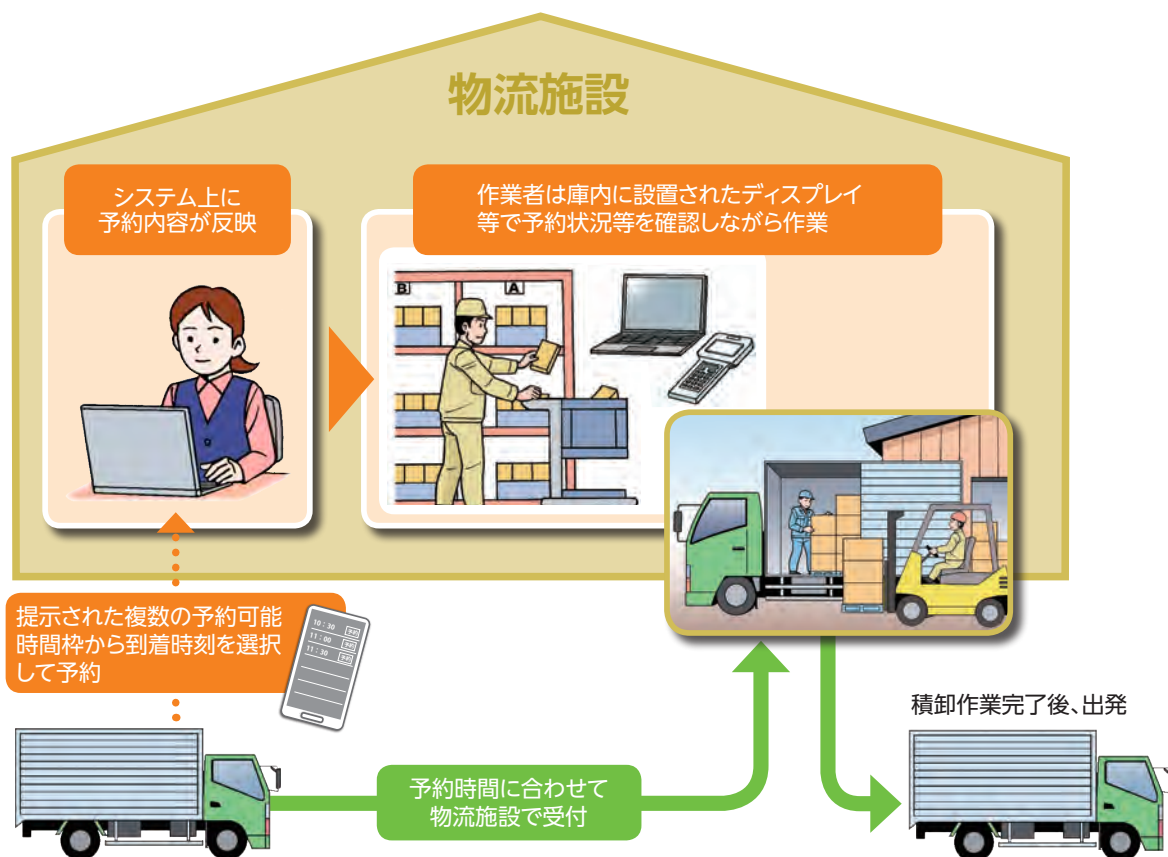
発注量の平準化

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集荷先・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。



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着荷主滞在時間を短縮

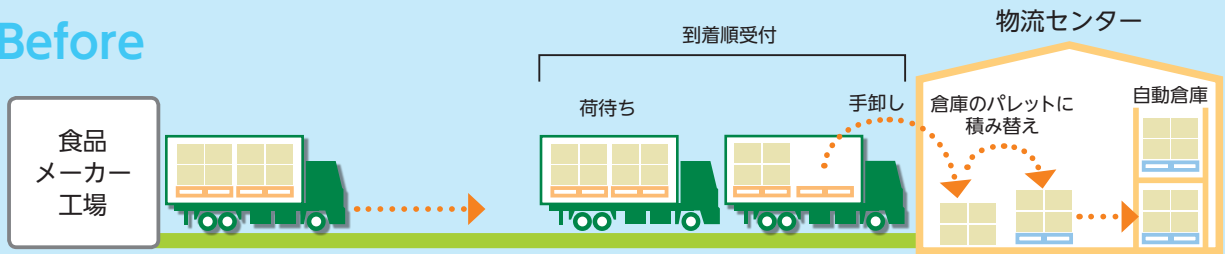
山梨県

事例集 118p

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
- 発・着荷主、トラック運送事業者の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

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

事例集 78p

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
- 元請事業者が入退場・進捗管理システムを構築し、トラック運送事業者に公開した
- 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の調整を行った

Before



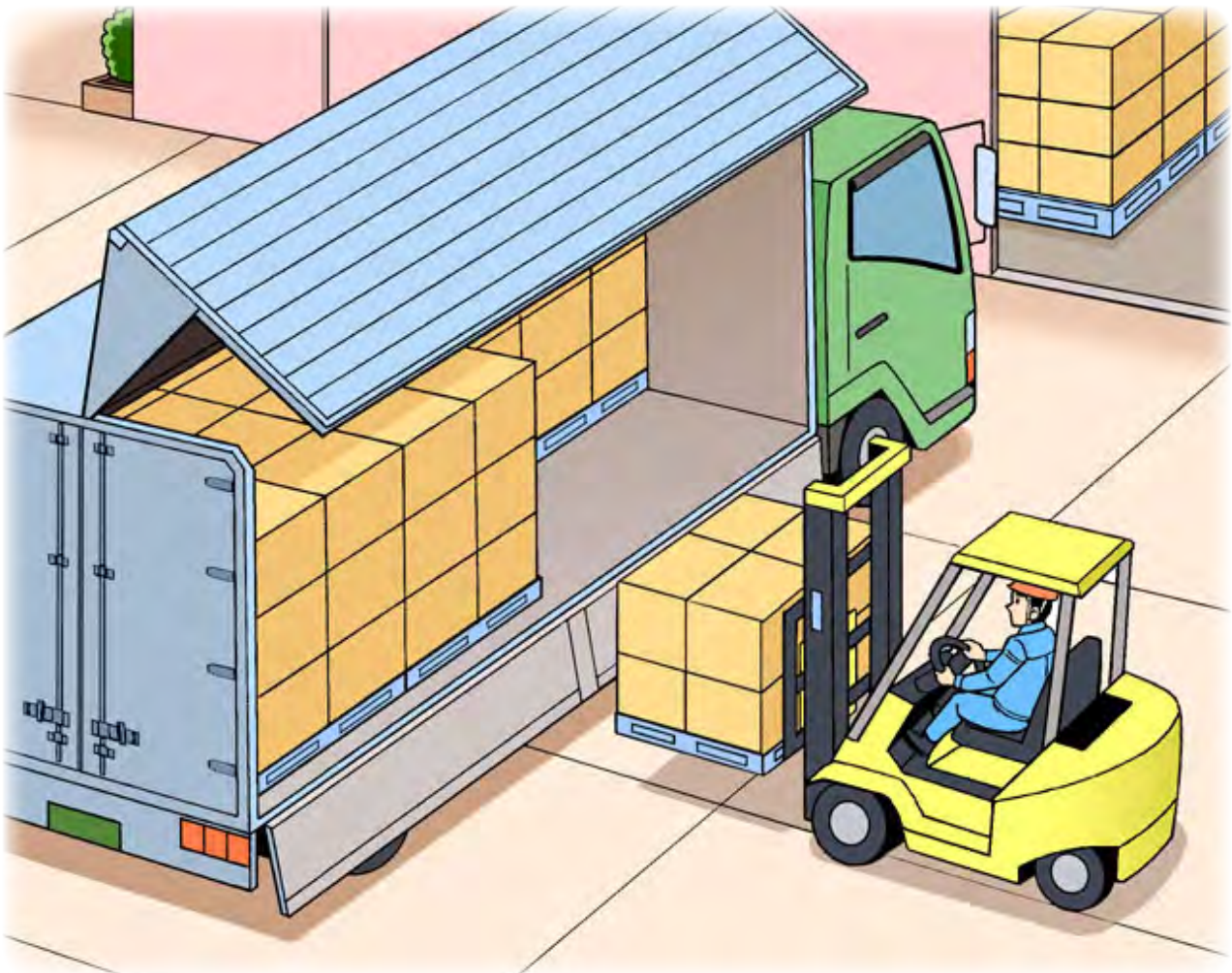
After



対応例 2

パレット等の活用

- 手積み・手卸しによる荷役作業となっている場合は、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費用分担を検討すること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
事例集 96p

成功の
ポイント

- 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
- 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



外部倉庫への引上げによる
積込作業の分離化

外部倉庫へ貨物の一部を一時的に避難させることにより、物流センターの積み込みスペースに余裕を持たせる



物流センターの出荷スペース
の運用方の見直し

余裕ができた物流センターでの出荷スペースを、出荷作業を行いやすくなるように、レイアウトや作業の順番等についても見直しを実施



「プラスワンボックス」
(ボックスパレット化)の導入

必要なパレットを積載した残りの荷台スペースについて一部試験的に導入していたボックスパレットを、「プラスワンボックス運用」として本格的に活用

積み込み作業時間の短縮 (約 1 ~ 1.5 時間)
荷卸し作業時間の短縮 (約 1 時間)
その他配車の工夫

分割休息を利用した適切な
拘束時間、休憩期間を取る
ことが可能に

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
事例集 66p

成功の
ポイント

- バラ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
- パレタイズをする側の発荷主の理解をいただけた

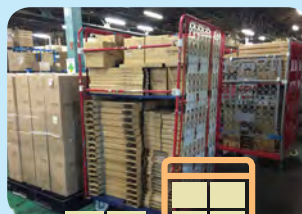
Before



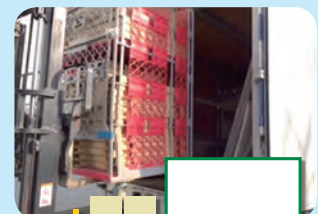
付属品のバラ積みイメージ

After

幕板など付属品のアイテム数が多く、積み込みに時間がかかっているため、バラ積みからパレット積みによる輸送を実施



平パレット・ロールボックス
パレットによる荷揃え



フォークリフトによる積み込み

改善に向けたステップ

対応例 1

対応例 2

対応例 3

対応例 4

対応例 5

対応例 6

対応例 7

対応例 8

対応例 9

対応例 10

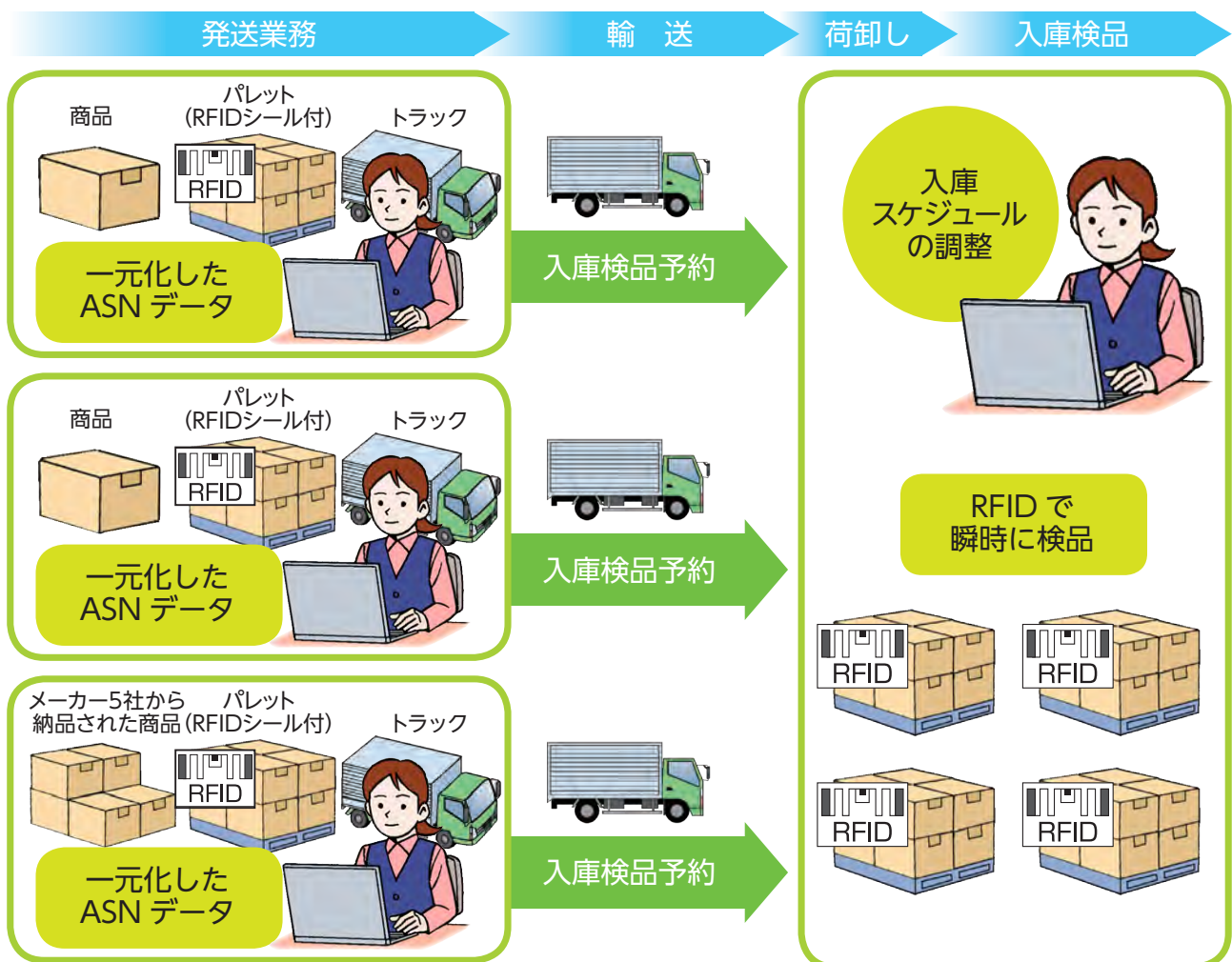
対応例 11

対応例 12

対応例 13

荷主からの 入出荷情報等の 事前提供

- 発荷主の協力により、早めに入出荷情報等をトラック運送事業者、着荷主等の関係者が共有することによって、
 - ①トラック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。
- 荷主にとっては、作業員や構内スペースを有効に活用できる、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。



※ RFID … Radio Frequency Identification の略で、電波・電磁波を用いた無線通信で ID 情報を埋め込んだ IC チップ (RF タグ) から情報をやりとりする技術。物流の世界では在庫管理や検品作業、貨物の追跡などに利用される。

※ ASN … Advanced Shipping Notice の略で、事前出荷情報のこと。

参考事例① 受注締切時間前に受注状況を共有化し待機時間を削減

滋賀県

事例集 182p

成功の
ポイント

- 受注情報をデータ通信を通じて共有化することができた
- 受注情報の事前連絡によって必要に応じ備車先を探すことが可能になった

改善前

受注締切時間の後に、受注情報を元に配車するため、大急ぎで積込みと配車調整を行う必要があり、効率的な積込や配車ができない



改善後

締切 13 時前に、9:45、11:05 に受注データを確認し、配車を指示することで、実トラック運送事業者に配車準備を実施する時間を提供でき、待機時間を削減することが可能となった



- 事前の受注情報を踏まえ、実運送事業者は配車調整を実施でき、待機のない最適な入門時間に入るため、待機時間が削減された。
- 車両の繰り、他の貨物との積合せ計画も立案できた。

参考事例② 倉庫間の情報連携強化による出荷作業待ち時間削減

三重県

事例集 198p

成功の
ポイント

- 発荷主の物流効率化に対する意識は以前より高く、「荷姿パターン化による配車割付の簡素化」についてはこれまでも構想したことがあった
- 発荷主と運送事業者が一堂に会する場をつくったことがきっかけとなった

出荷情報確定から出荷作業開始までの流れ

出荷情報の連絡

出荷情報を基に配車割付

出荷作業

Before

手書きの「出荷連絡票」をFAXで送信していたためタイムラグが発生



商品情報だけでは、パレット数、高さが分からず割付け時間がかかる

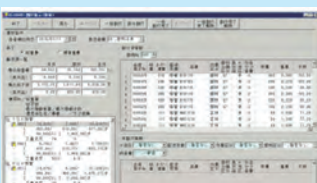


2箇所積み車両の積込ルールが不明確



After

システム上にある出荷情報データの活用によりリアルタイムに情報共有



重量・才数の標準荷姿から1パレット重量換算し、割付を簡素化

100積み込みパレット数算定シート

品名	製品仕様	積高 (個数)	1パレット重量	材数	パレット数
武大	武大専用紙巻	紙巻 (200)	430	346	60
	武大専用紙巻	紙巻 (200)	850	3,930	233
	武大専用紙巻	紙巻 (200)	1,600	0	0
	武大専用紙巻	紙巻 (200)	600	0	0
	武大専用紙巻	紙巻 (200)	500	0	0
織機	織機専用紙巻	紙巻 (200)	420	0	0
	織機専用紙巻	紙巻 (200)	390	0	0
	織機専用紙巻	紙巻 (200)	1,600	14,528	611
合計					19,444

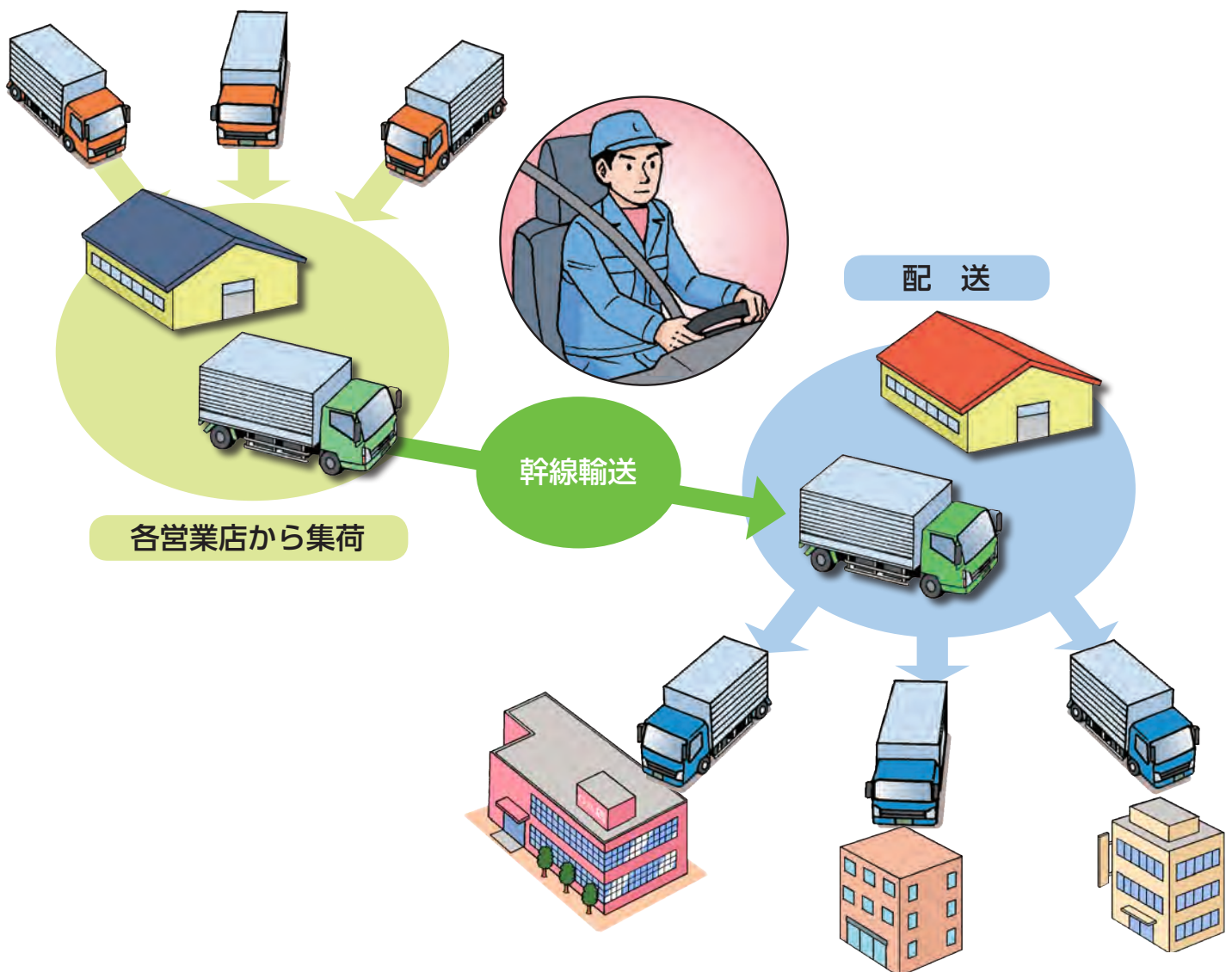
積込ルールを明確にすることで事前の準備ができるように



対応例 4

幹線輸送部分と集荷配送部分の分離

- 集荷から幹線輸送、配送までをすべて同じトラック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、幹線輸送担当と末端配送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。
- 荷主にとっては、入出荷形態に大きな変更なく、トラックドライバーの拘束時間を短縮することができます。
- ただし導入に当たっては、トラック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 集荷と幹線輸送のドライバー分離による拘束時間削減

佐賀県

事例集 148p

成功の
ポイント

- 集荷担当ドライバー、長距離運行ドライバーを別々に設定し、集荷終了後、車両を引き継いで長距離を運行させた
- 運送事業者がマニュアルを整備し、工夫をこらした帳票を用意した

Before



After



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

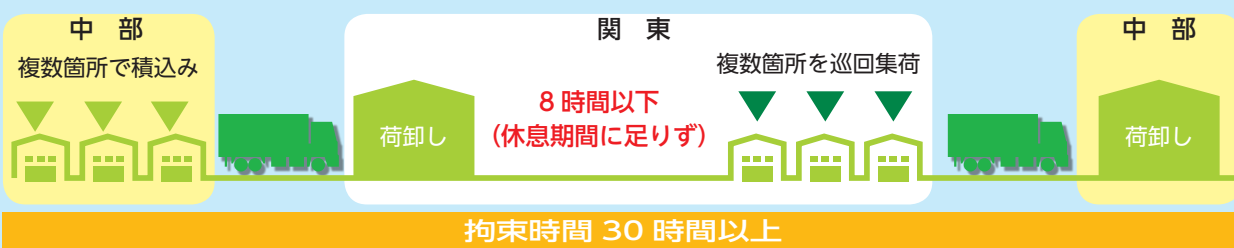
静岡県

事例集 34p

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
- 関東での複数箇所での巡回集荷を元請物流事業者に委託できた
- 荷主が運賃アップを受け入れてくれた。また、荷主もその運賃アップ分を顧客に対して負担交渉し、一部の顧客の理解を得た

Before



After

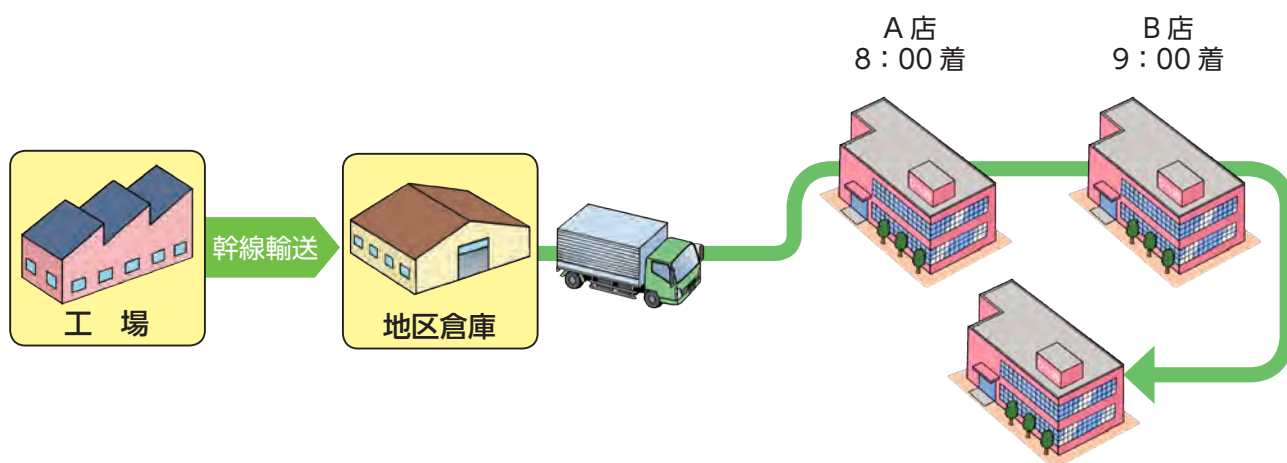


対応例 5

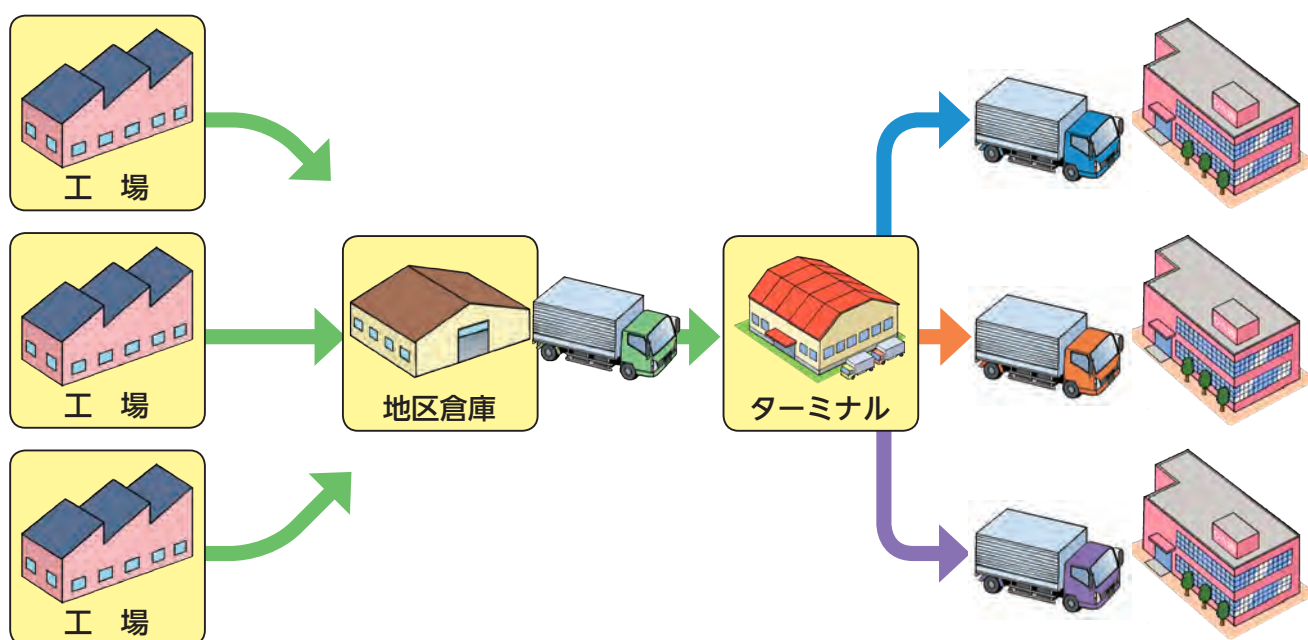
集荷先や 配送先の集約

- 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。

従来方式



新配送方式



参考事例① 複数卸しから1箇所卸しへの配車計画による拘束時間の削減

愛媛県
事例集 20p

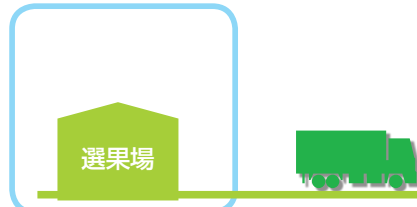
成功の
ポイント

- 着側で卸し先が複数箇所となる場合、発と着の荷待ち時間や荷役時間を分析し、発側で卸し先を集約するように配車を組んだ
- 荷主が改善の取組みに積極的であった

Before

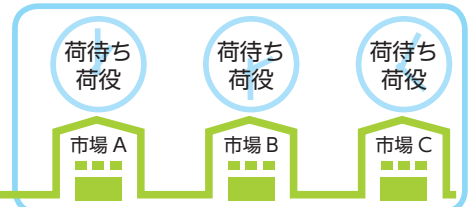
卸し先を数箇所回るため、その都度運転時間、荷待ち時間、荷役時間がかかり、拘束時間が長くなっている。

愛媛 (1日目)



複数の箇所で運転時間、荷待ち時間、荷役時間が発生。2日目の拘束時間が長時間化。

関東 (2日目)

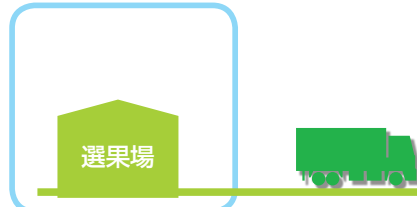


2日目の拘束時間：約 15 時間 10 分

After

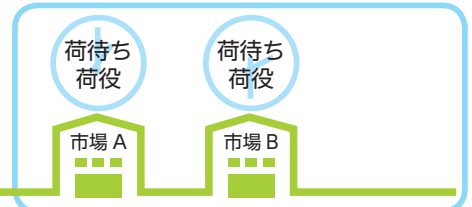
発側で卸し先を集約するような配車へ見直すことで、着側でかかる時間を短縮。

愛媛 (1日目)



卸し先を集約するような配車へ見直し、1~2箇所に荷卸し。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 スtockポイント活用による拘束時間削減

山形県
事例集 10p

成功の
ポイント

- 発荷主の協力の下、ストックポイントの活用、効果を確認できた
- 着荷主が荷受け方法を改善し、ドライバーが対応しやすい仕組みを既に確立していた

- 青果物輸送に関するドライバーの拘束時間削減に向けて、ストックポイントを活用した場合と、単位農協毎に集荷に回った場合の走行時間及び積込み時間短縮の効果検証を行った
- 検証した結果、走行時間と積込み回数の削減から、平均して1台あたり約1時間の拘束時間短縮が見込まれた
- 関係者全体の経済性は、ストックポイントを活用した場合、全体で約7%のコスト削減が見込まれた



単協→ストックポイント



ストックポイントで集約

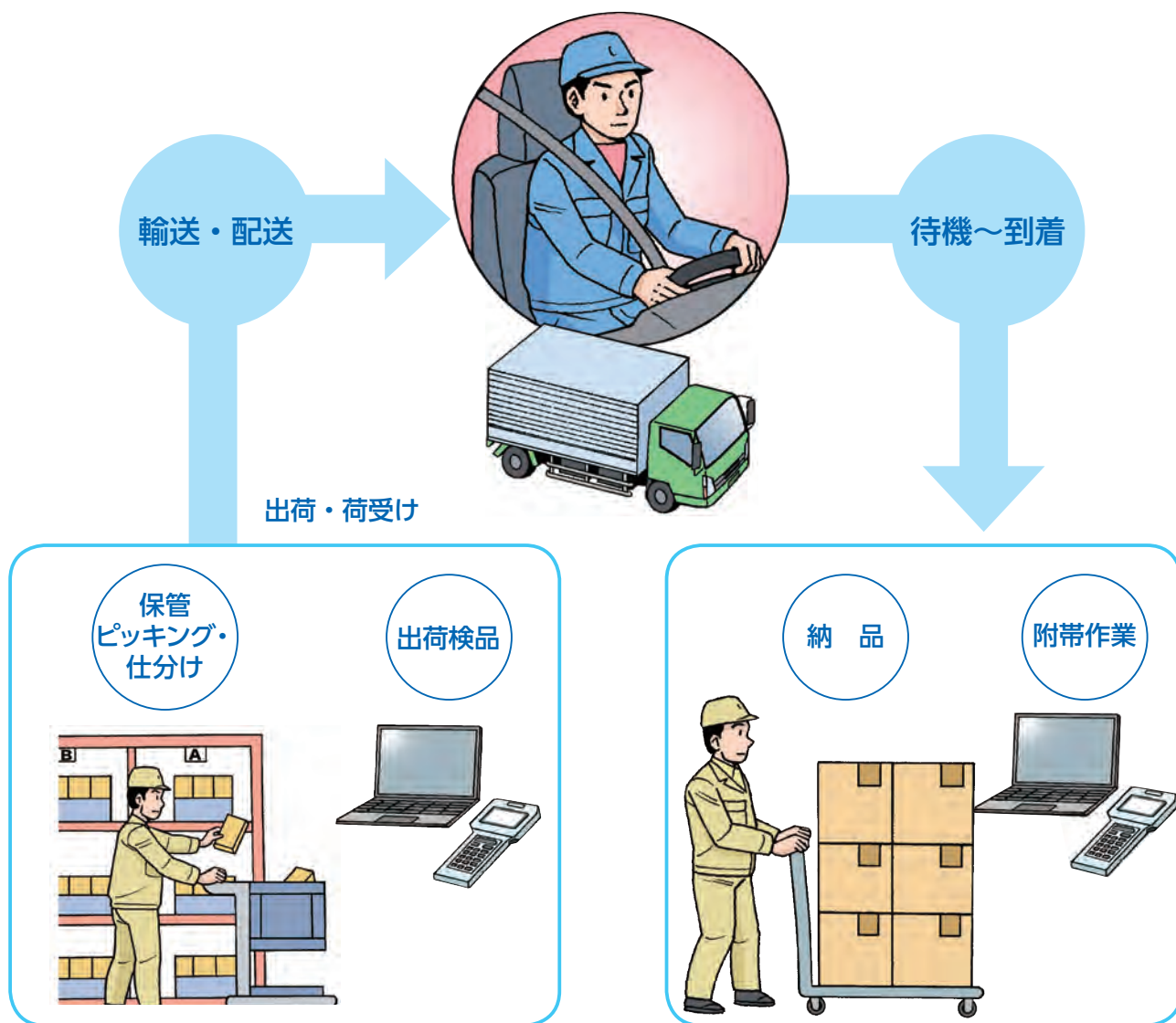


ストックポイント→市場

対応例 6

運転以外の作業部分の分離

- 一人のトラックドライバーの拘束時間が長くなっている場合には、他のトラックドライバーやトラックドライバー以外の作業員でもできる運転以外の附带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。
- トラックドライバーが附带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。
- 荷主にとっては、トラックドライバーの作業負荷が軽減され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。

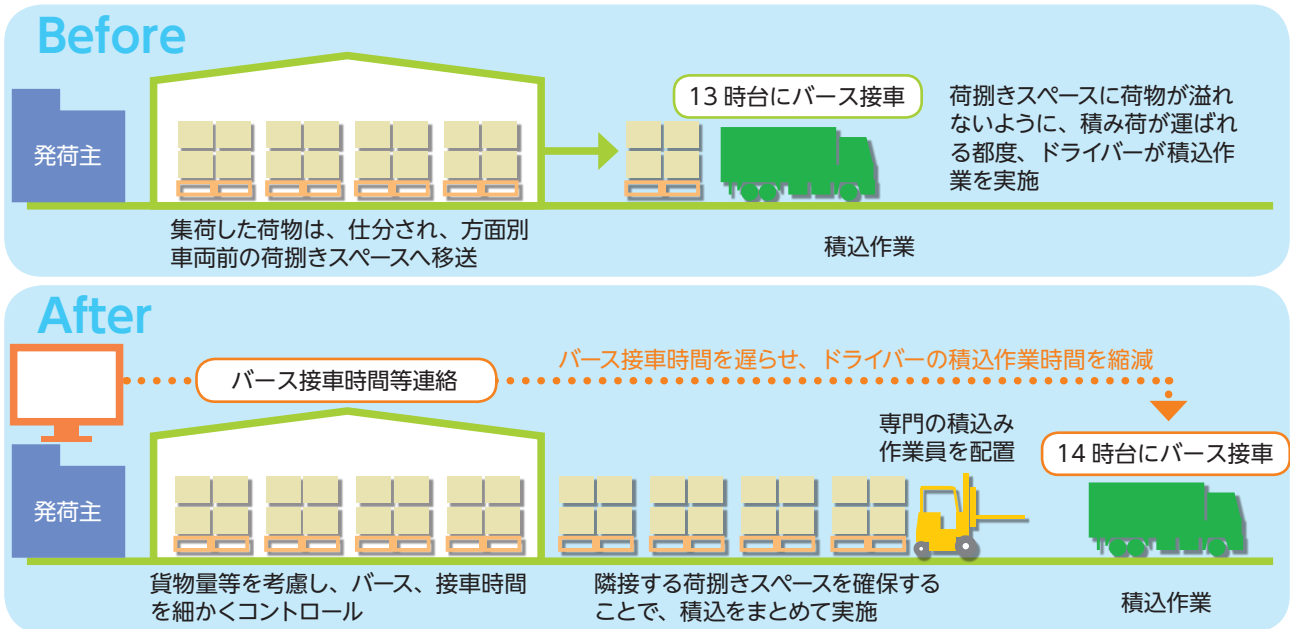


参考事例① バース接車コントロール、専門積込作業員配置による積込時間の縮減 高知県

事例集 22p

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

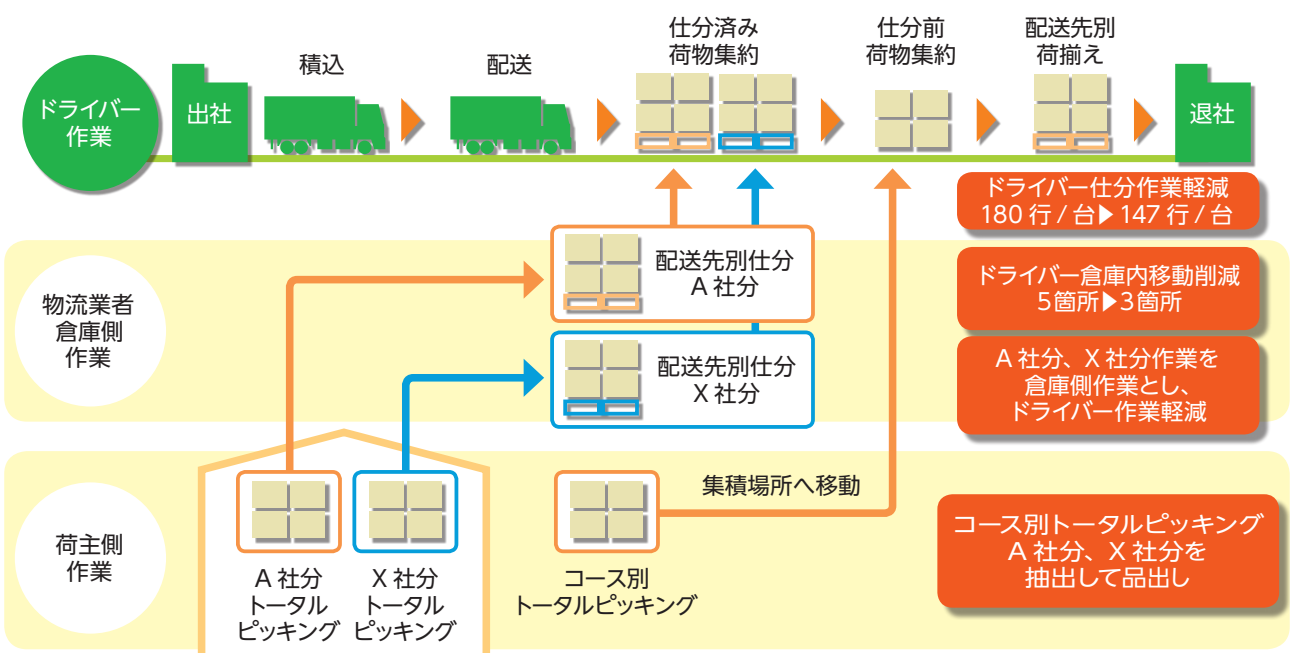


参考事例② 荷主と連携した作業分担変更によるドライバー作業軽減の事例 石川県

事例集 116p

成功の
ポイント

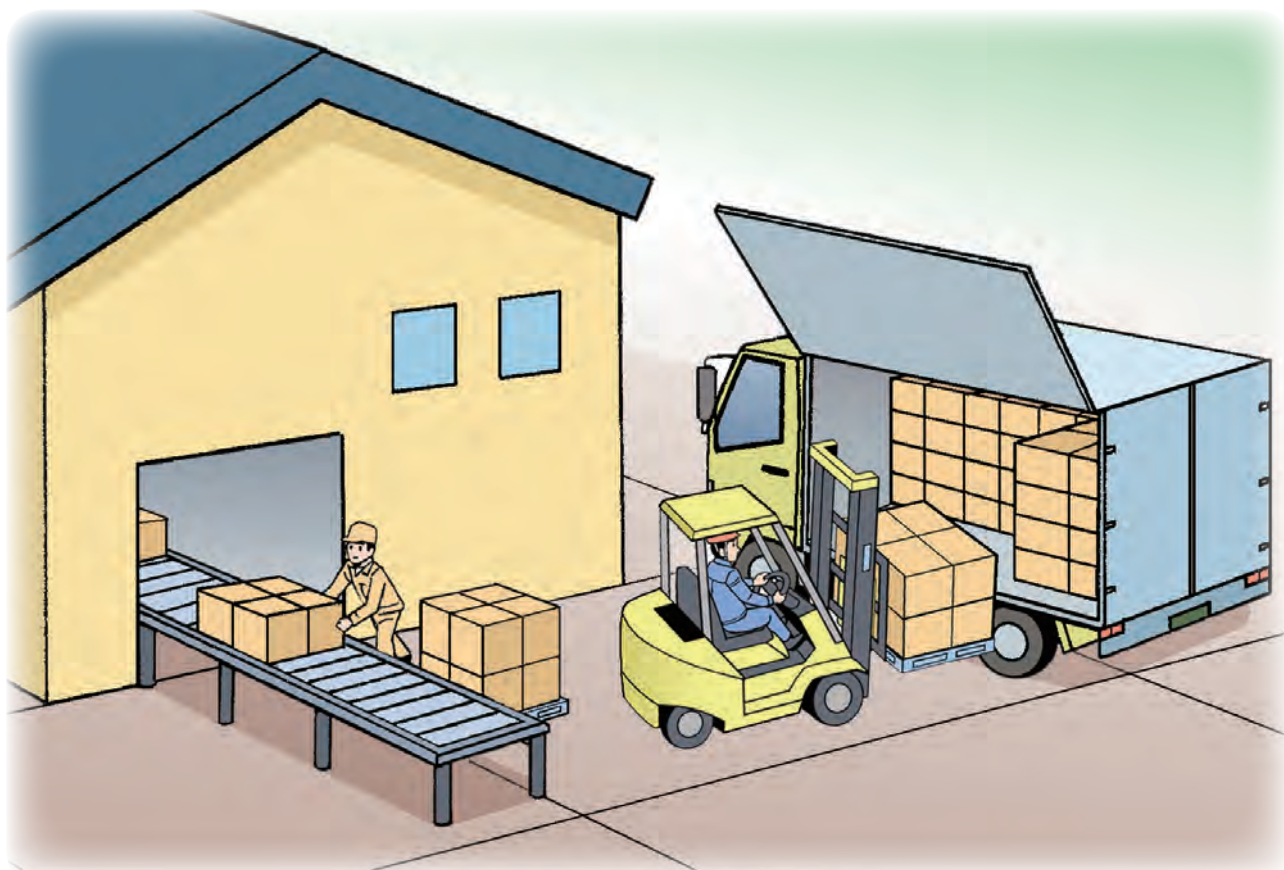
- 荷主側における顧客の要望の調整、庫内作業スケジュール変更、庫内作業方法の変更について、積極的な協力があった
- 物流事業者側では管理者を投入し、作業方法の変更をスムーズに行うべく、指導・支援を実施した



対応例 7

出荷に合わせた 生産・荷造り等

- 出荷の際の荷姿やタイミングに関係なく、製造順に出荷スペースに積んでいたため、出荷時にトラック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 集荷、荷纏め体制の見直しによる積み込み時間の削減

石川県

事例集 204p

成功の
ポイント

- 荷主とトラック運送事業者で現場の問題点を確認・改善実施
- 荷主の協力により、出荷に合わせたモノ作りが実現
- 荷主とトラック運送事業者の、日ごろからの信頼関係

Before

出荷にあわせた生産体制ではないためピッキング作業が多く、集荷品の取り纏めが複雑となり積み込み作業に時間を要していた



トラック1両あたりの
積み込みにかかる時間

90分

After

出荷に合わせた生産体制を確立、ピッキング作業の減少と車両にあわせた取り纏めにより積み込み作業時間が削減された



トラック1両あたりの
積み込みにかかる時間

50分

積み込み時間が大幅に削減!

参考事例②

「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

事例集 4p

成功の
ポイント

- 荷主から荷積み時間の前倒しについて協力が得られた
- 荷主は取引環境改善に対し積極的であり、配送先ごとの積み荷の仕分けを実施した
- 荷主、トラック運送事業者双方の歩み寄りによって、改善に向け様々な提案がなされるなど、良好な協力関係が築けた

現 状

朝積み時間の
前倒し



朝8時～
荷積み開始

配送先別の荷積みの
区分け・整理



配送先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

東京都所在の市場



配送先ごとに積み荷を仕分けして、「配送先」を明確にする



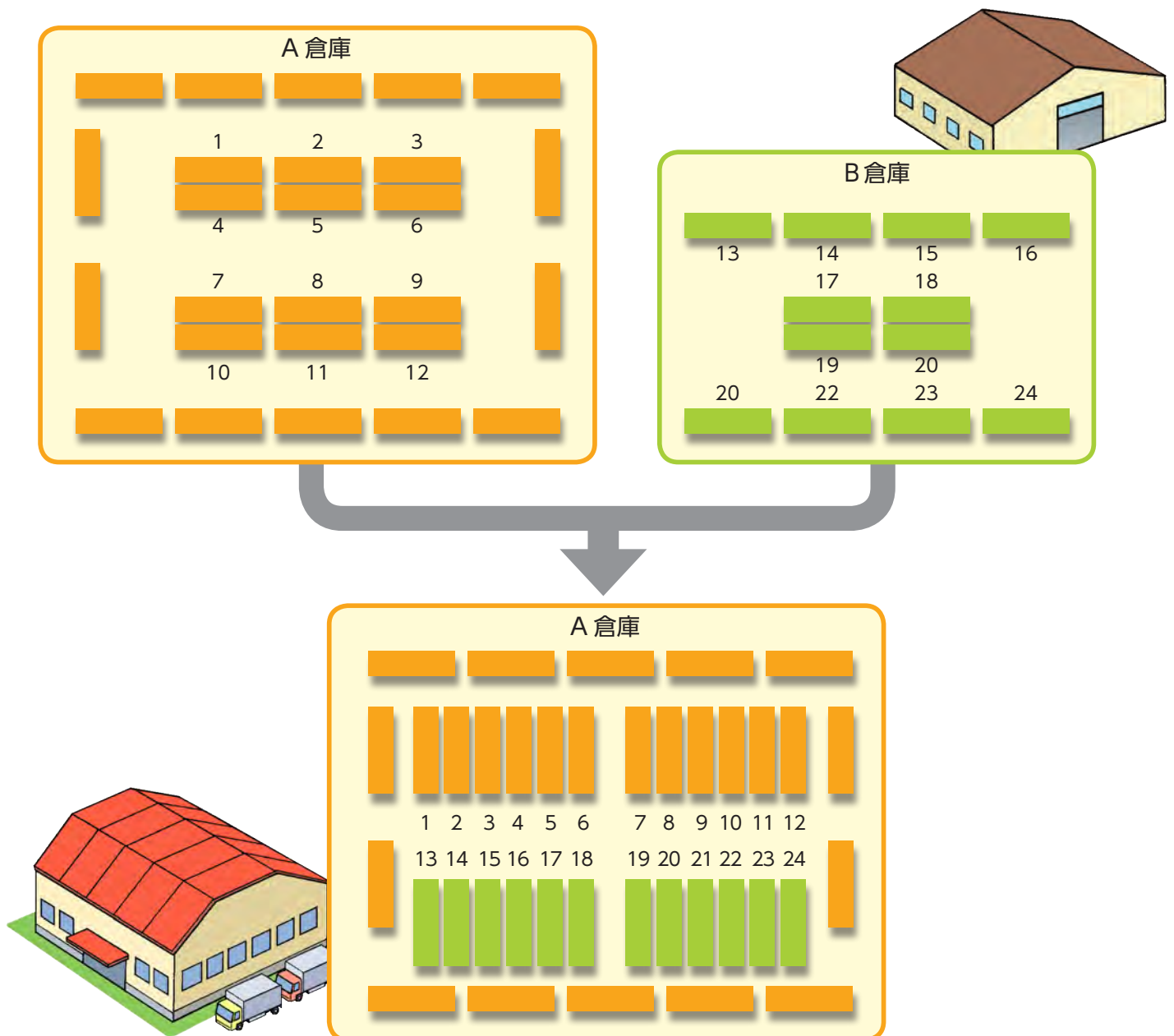
荷積み時間(最大) : 3.9時間 ▶ 2.9時間 1時間の短縮

1日の拘束時間 : 17.7時間 ▶ 15.5時間 2.2時間の短縮

対応例 8

荷主側の 施設面の 改善

- 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、トラック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。



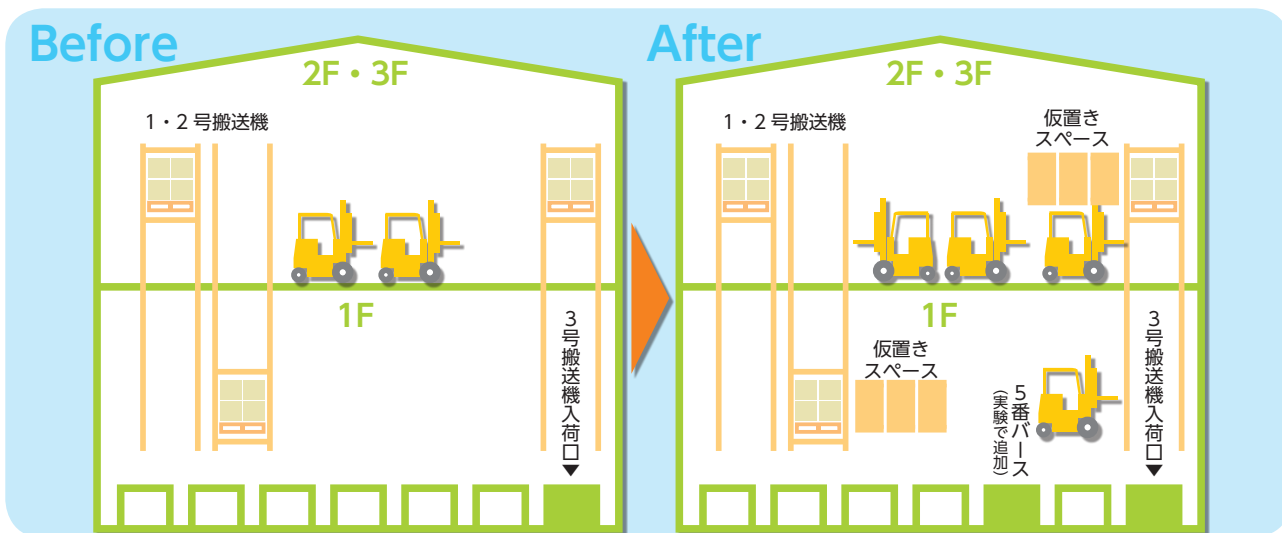
参考事例① 入荷専用バースと取り卸し体制の改善による荷待ちの削減

栃木県

事例集 108p

成功の
ポイント

- 2・3階の搬送機からの取り卸し体制の強化により、詰まりによる搬送機の停止が改善された
- 搬送機近くに設けた仮置きスペースが、搬送機の搬送能力と、フォーク搬送能力との差を補うバッファとして機能した



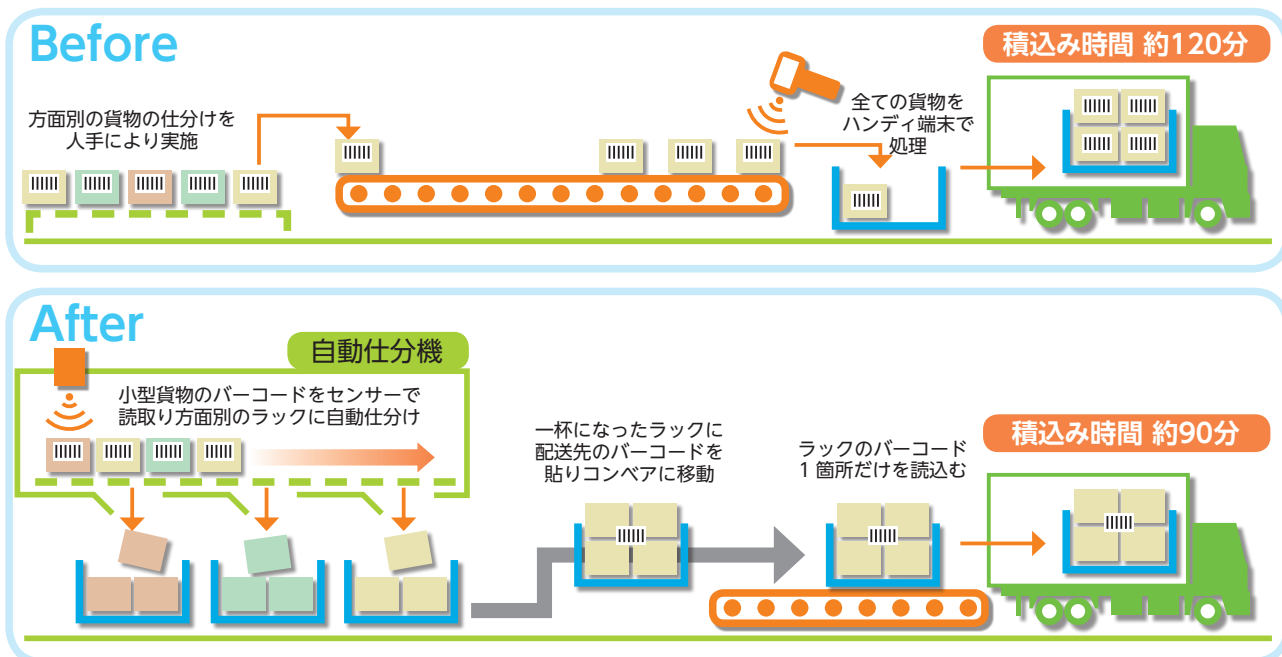
参考事例② 自動仕分機導入による検品作業を削減、積込作業時間を縮減

島根県

事例集 214p

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、トラックドライバー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



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

- 発荷主の出荷時刻が不規則なケースでは、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刻を定時としてもらうことで、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。
- 着荷主へ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トラック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に幅を持たせてもらうことで、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。



出荷時間が不規則で荷待ち時間が発生



時間の余裕がなく十分な休憩が取れない

参考事例①

4日目販売の促進により余裕を持った運行を実現

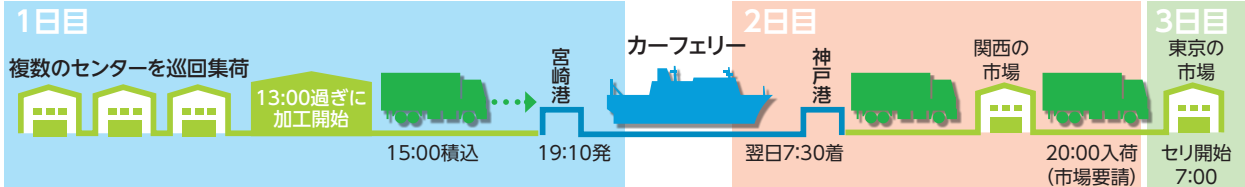
宮崎県

事例集 28p

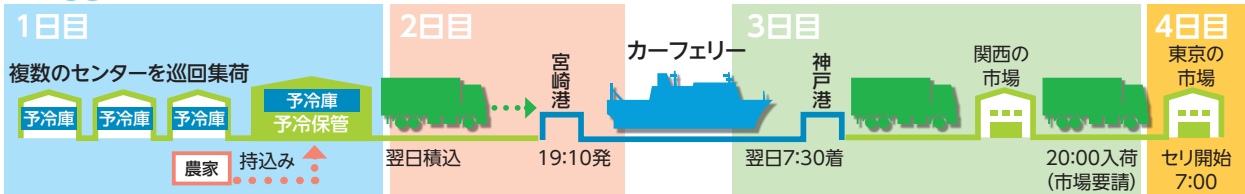
成功の
ポイント

- 荷主とトラック運送事業者で現場の問題点を確認した
- 荷主、トラック運送事業者が一堂に会し、継続的な改善を検討した
- 荷主の協力により、出荷作業時間の短縮に取り組んだ

Before



After



本取組みによってフェリー出港まで余裕を持って集荷をすることができ、フェリーに乗り遅れて全行程を走行せざるを得ないリスクが低減した。

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

事例集 6p

成功の
ポイント

- 荷主、トラック運送事業者間ともに作業の効率化を考え実行することができた
- 荷主が主体となり、トラック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



実証
実験

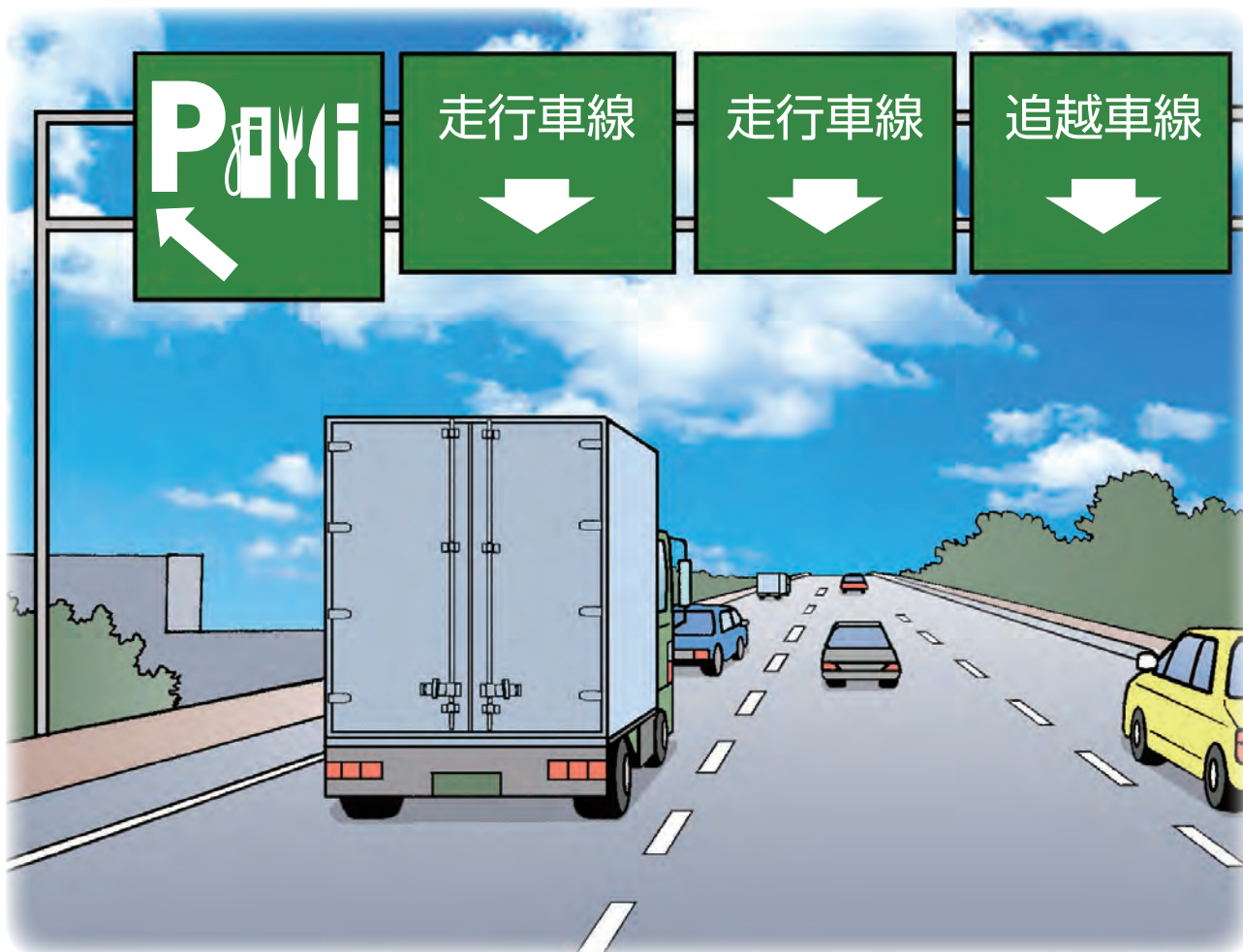


拘束時間が 18.0 時間から 15.7 時間に短縮

対応例 10

高速道路の利用

- 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。
- 運送時間の短縮や、トラック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。



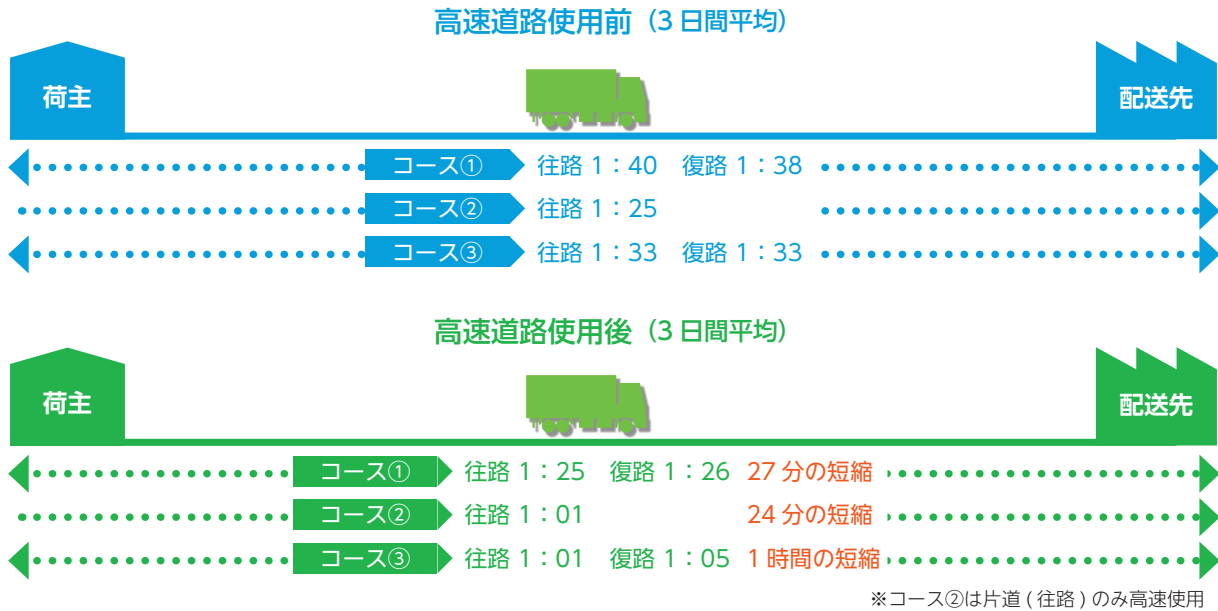
参考事例① 高速道路使用による運転時間の削減

岐阜県

事例集 126p

成功の
ポイント

- 荷主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トラック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

事例集 72p

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



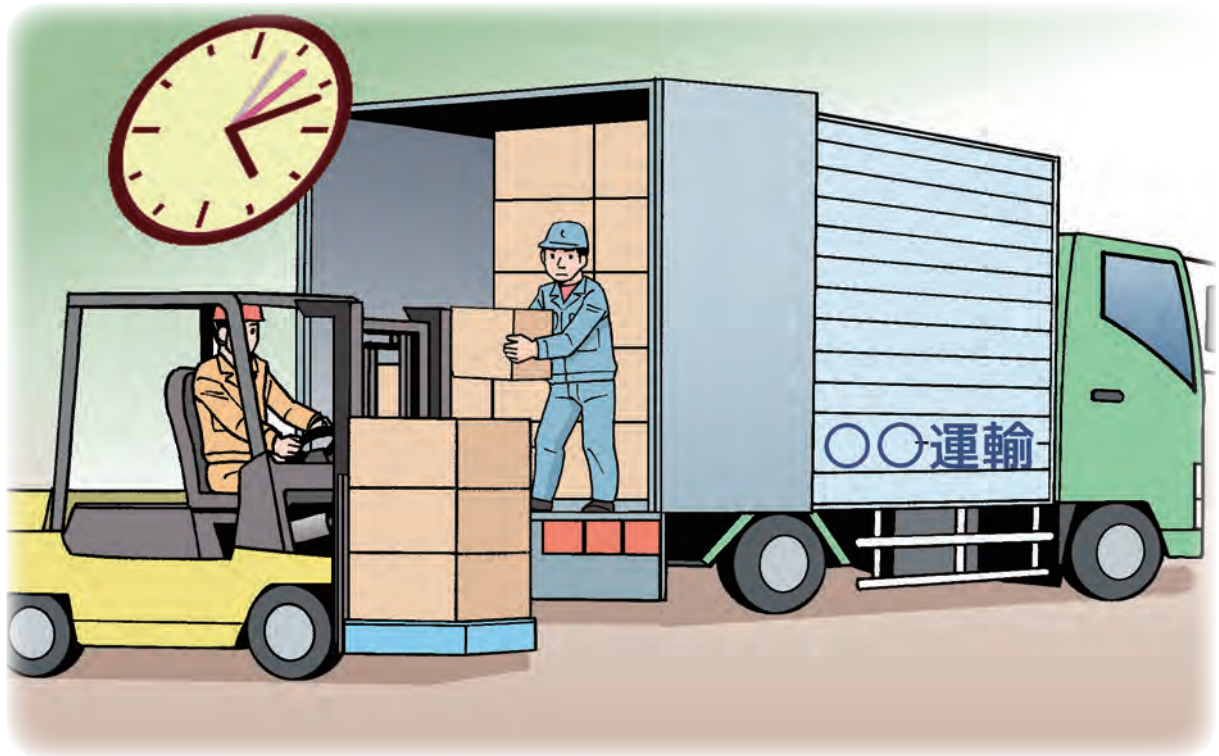
実験対象業務



対応例 11

混雑時を避けた 配送

- 発荷主の協力を得て出荷時刻を前倒しすることにより、道路が渋滞する時間帯や着荷主側での集中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、拘束時間の短縮やトラックドライバーのストレスの軽減に繋げることができます。
- トラックへの着時間指定の導入等により着荷主側でトラックが集中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。
- 荷主にとっては交通事情による入出荷時刻の遅延を避けることができ、着荷主側での作業の平準化が図れるなど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
事例集 4p

成功の
ポイント

- 荷主から荷積み時間の前倒しについて協力が得られた
- 荷主は取引環境改善に対し積極的であり、配送先ごとの積み荷の仕分けを実施した
- 荷主、トラック運送事業者間の歩み寄りによって、改善に向け様々な提案がなされるなど、良好な協力関係が築けた

現 状

朝 8 時～荷積み開始



改善前

配送先ごとの仕分け
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

受付車両の平準化等構内滞留時間削減に向けた取組み

岡山県
事例集 170p

成功の
ポイント

- 実運送事業者（トラックドライバー）とのコミュニケーションが円滑で、定期的な話し合いの場が設定され、信頼を基礎にしたパートナーシップが構築されていた

Before

積込する倉庫は 6 箇所



After

積込する倉庫は 5 箇所へ削減



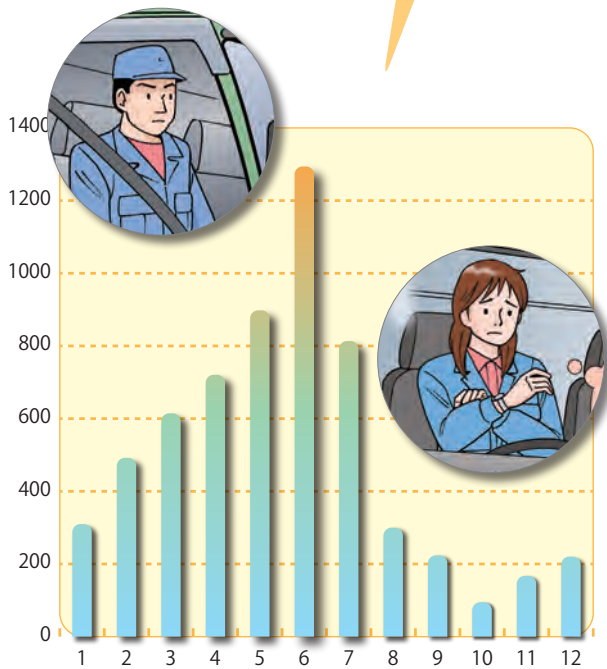
積込作業の効率向上のために
商品を配置換え

対応例 12

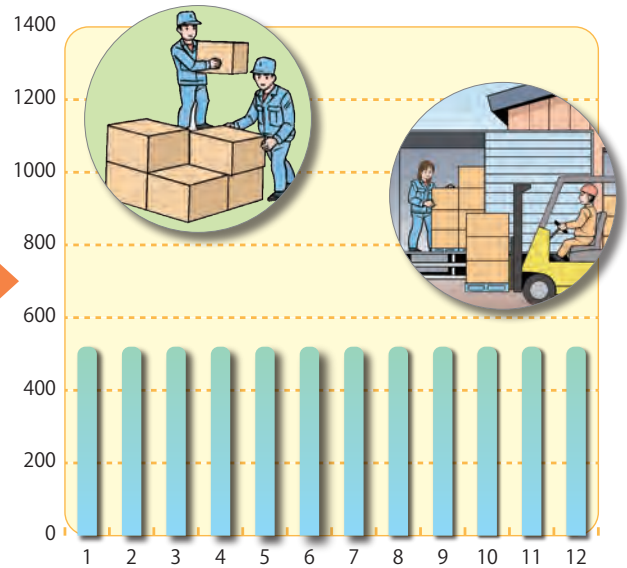
発注量の平準化

- 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輸送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輸送効率の向上につなげることができます。
- 荷主にとっては、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、積載率が低いなどの問題が生じ、輸送効率が悪い



出荷量を平準化することで、時間短縮や輸送効率が向上



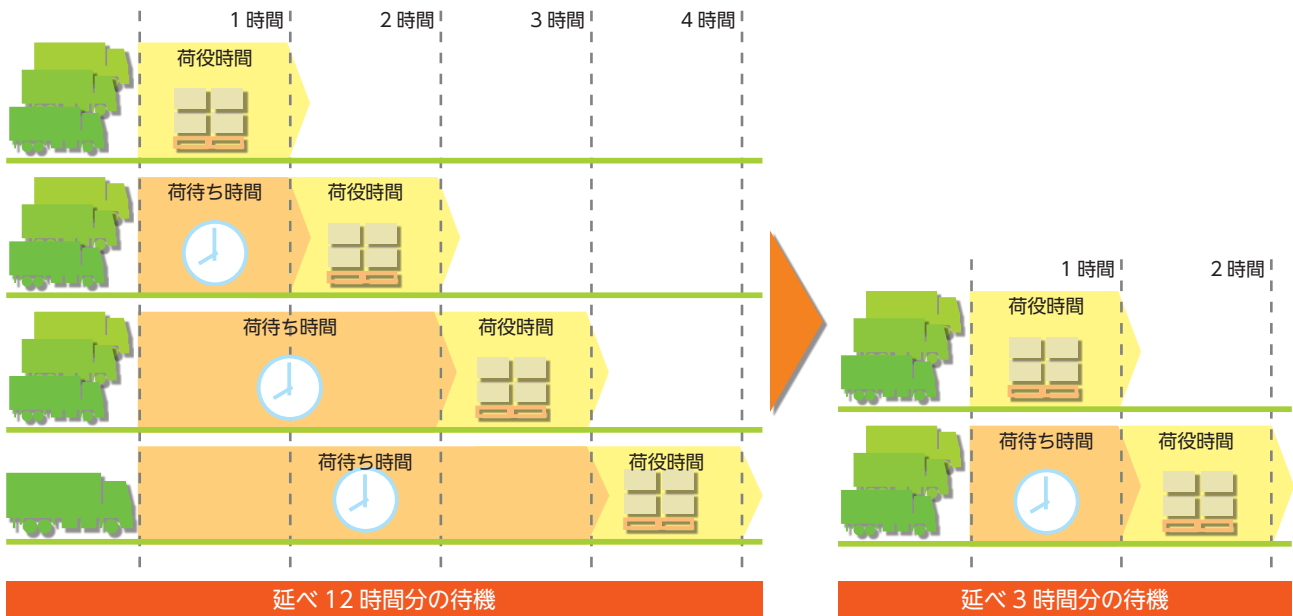
参考事例① 1日当たりの出荷台数の抑制により入荷量を平準化

東京都

事例集 160p

成功のポイント

- 着側の処理能力を考慮して発側の出荷台数を抑制し、入荷量を平準化することにより、トラックの待機時間を減らすことができた



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

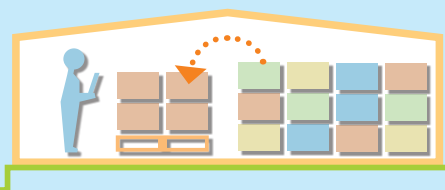
福島県

事例集 166p

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、トラックドライバーの長時間労働抑制に向けた協力が得られた

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

※ LS … Labor Scheduling の略で、労働者の稼働計画のこと。

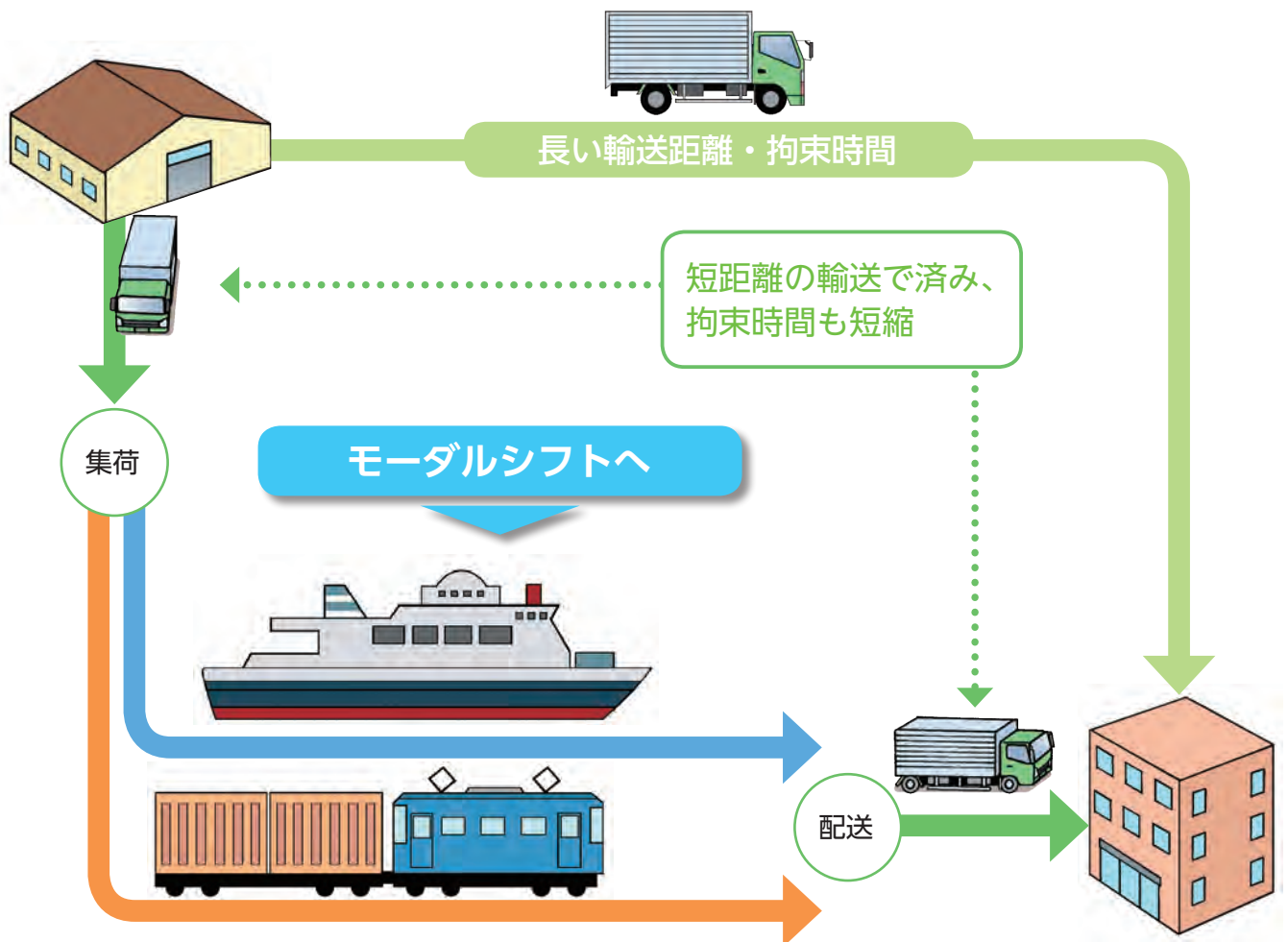
※ WFM … Workforce Management の略で、サービス品質を保ったうえで適切なタイミング、適切な場所への人員配置を行うマネージメント手法のこと。

改善に向けたステップ

対応例 13

モーダルシフト

- 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の利用に切替えるモーダルシフトを進めることで、トラック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、出発時刻の厳守が必須であり、これには発荷主の理解と協力が不可欠となります。
- 荷主にとっても、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

事例集 36p

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、悪天候による欠航が極めて少なく、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

現状



比較

実証実験



比較の結果

- 発・着を同時刻とする場合、高速道路を運行する場合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で運行する方が約 1 万 1 千円高くなる。

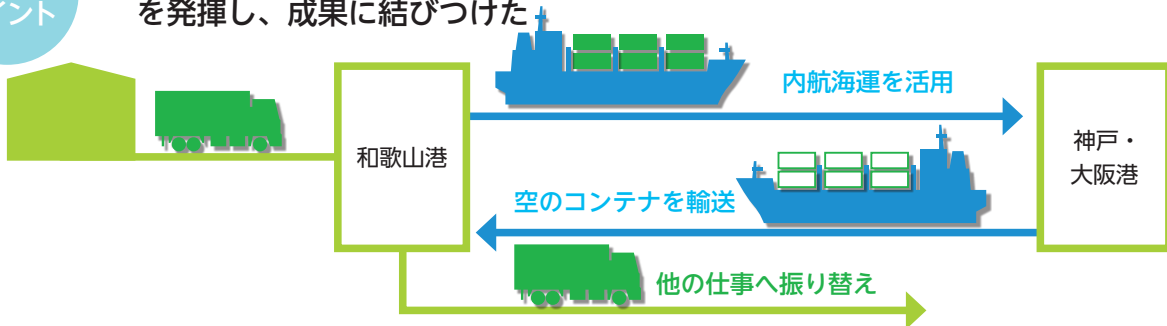
参考事例② 短距離輸送におけるモーダルシフトによるトラックドライバーの拘束時間削減

和歌山県

事例集 168p

成功のポイント

- 発荷主はトラック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



トラックドライバー

【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、トラックドライバー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、トラック運送事業者はその分の車両を他の仕事に振り替えることができ、トラックドライバー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
CO₂ 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 CO₂ 排出量の削減に寄与する。

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

荷主とトラック運送事業者の双方で、トラック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、トラック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、特に荷待ち時間や荷役時間の実態を把握する

- 労働時間、特に荷待ち時間や荷役時間を正確に把握する方法を検討したか
- 時間管理のためのツールの導入を検討、選択したか

ステップ3

荷待ち時間の発生等、長時間労働の原因を検討、把握する

- 発荷主の生産・出荷スケジュールや附帯作業などを検証したか
- トラック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附帯作業などを検証したか

ステップ4

荷主、トラック運送事業者の双方で、業務内容を見直し改善に取り組む

- 把握、検証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、トラック運送事業者それぞれができることを検討したか

ステップ5

荷主と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等を検討したか
- 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

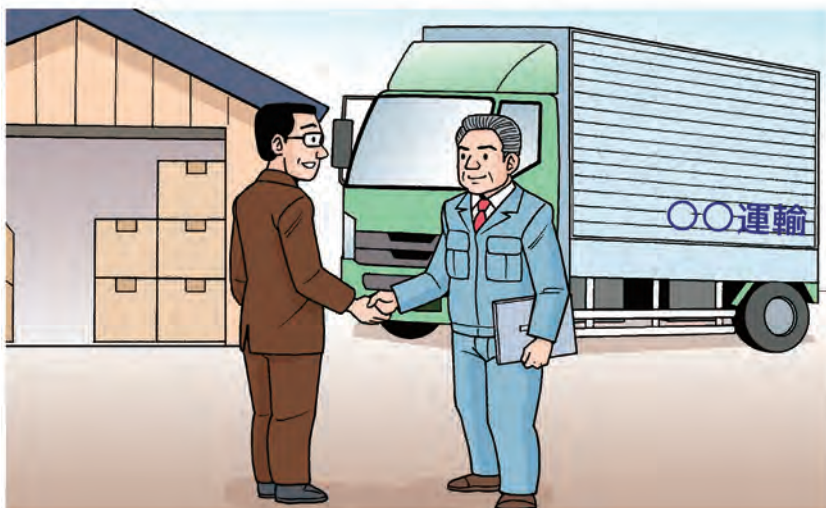
このガイドラインは、トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会の事務局である厚生労働省、国土交通省、全日本トラック協会が中心となり、全国47都道府県で2ヶ年にわたって実施したパイロット事業を参考に策定しました。100件を超える具体的な改善事例に基づいた内容となっておりますので、実際の現場においても活用しやすい内容となったと考えております。

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組みを進められるとともに、荷主とトラック運送事業者が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、厚生労働省、国土交通省、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、労働大臣告示である「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。

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 トラックドライバー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分以上の休憩等が必要）	
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。	
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みについて、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

名 称	住 所	電話番号
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
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	堺市堺区南花田口町2-3-20 三共堺東ビル6階	0120-601-144
兵庫県働き方改革推進支援センター	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3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 問合せ先	那覇市前島2-12-12 セントラルコーポ兼陽205	0120-420-780
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	03-5253-8111 (内線41332)
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	時間外労働の上限設定等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。
業務改善助成金	生産性向上のための設備投資(運行経路管理システム・勤怠管理ソフト付タイムレコーダーなど)を行い、事業場内最低賃金を一定額以上引き上げた場合に、その設備投資などにかかった費用の一部を助成。
65歳超雇用推進助成金	高齢者の就労機会を確保するため、65歳を超えた継続雇用制度や高齢者向けの雇用管理制度の導入等の措置を実施した事業主に対して経費の一部を助成。
人材確保等支援助成金	雇用管理改善、生産性向上等の取組みを通じて、従業員の職場定着の促進等を図る事業主等に対して助成。
人材開発支援助成金	職業訓練を実施する事業主等に対して訓練経費や訓練期間中の賃金の一部等を助成。

経済産業省

トラック輸送における省エネ化推進事業 (国土交通省連携事業)	トラック運送事業者の「車両動態管理システム」及び荷主の「予約受付システム」等の導入を支援。
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支援。

環境省

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 ₂ 削減対策促進事業) (国土交通省連携事業)	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(バス予約調整システム、連結トラック、スワップボディコンテナ車両等)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) (国土交通省連携事業)	中小トラック運送事業者について、燃費性能の優れた低炭素型ディーゼルトラックの導入を支援。
二酸化炭素排出抑制対策事業費等補助金 (先進環境対応トラック等導入加速事業) (国土交通省連携事業)	トラック事業者について、先進環境対応の車両(大型CNGトラック、電気トラック等)導入を支援。

国土交通省

自動車事故対策費補助金

先進安全自動車（A S V）や運行管理の高度化に資する機器の導入等の取組みを支援。

地域交通のグリーン化に向けた次世代環境対応車普及促進事業

トラック事業者について、HVトラック・CNGトラック等の導入を支援。

物流効率化に関する支援制度
（物流総合効率化法に基づく支援）

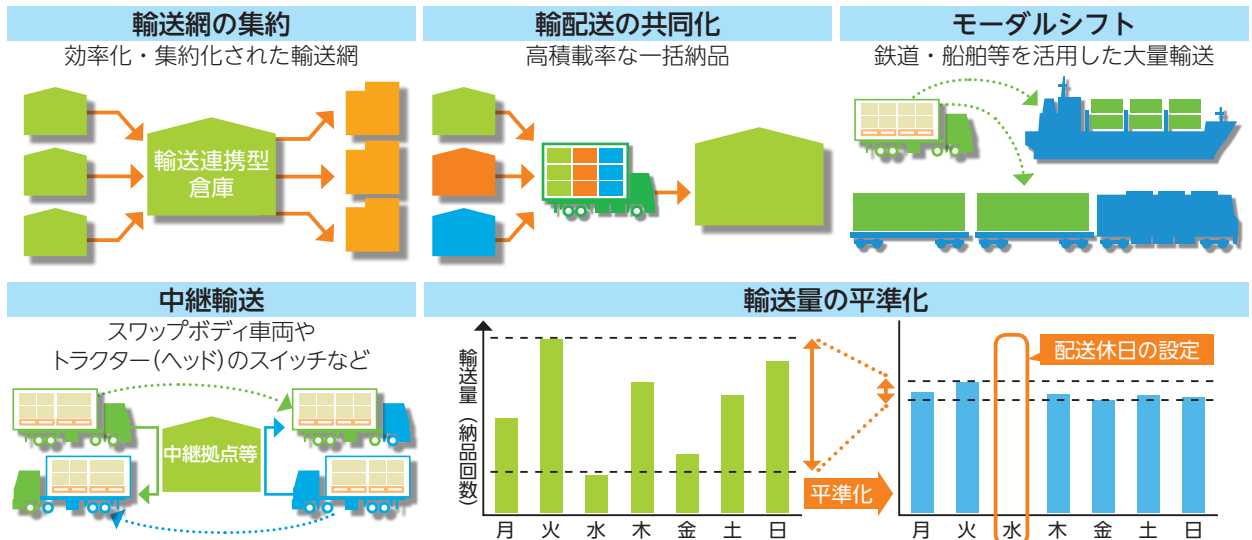
荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働による物流効率化の取組みについて、認定を受けた事業者に対し、立ち上げ時の補助や税制優遇、保険制度の特例等により支援。

【主な支援措置】

- | | |
|---------------|--|
| 事業の立ち上げ・実施の促進 | ・計画策定経費・運行経費の補助 |
| 必要な施設・設備等への支援 | ・輸送連携型倉庫への税制優遇（法人税・固定資産税）
・市街化調整区域における開発許可に係る配慮 |
| 中小企業者等に対する支援 | ・信用保険制度の限度額の拡充、長期無利子貸付制度 等 |

【物流効率化の取組みの例】

以下に列挙した取組みをはじめ、広く物流効率化の取組みを認定・支援しています。



【認定までの流れ】



（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、トラックドライバー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

