

図表で見る

トラック業界の価値を高める羅針盤 働き方改革の実践



図表で見る
トラック業界の価値を高める羅針盤
働き方改革の実践

令和2年3月発行
一般社団法人兵庫県トラック協会 担当 業務部





はじめに

会員各位におかれましては、日頃より当協会の事業運営にご協力を賜り、厚く御礼を申し上げます。

兵庫県トラック協会は、トラック運送事業者に課せられた輸送の安全確保と事故防止、環境対策などの課題を着実に果たしていくとともに、会員企業のみなさまの厚いご支援のもと、トラック業界全体の価値を高めるための様々な活動を展開して参りました。



本冊子は、協会が取り組む最重点施策、重点施策の中から、経営者のみなさまに是非知っておいていただきたいトピックスをわかりやすくとりまとめたものです。

令和元年度は、昨年度に続き、業界の喫緊の課題となっている「働き方改革」をテーマに取り上げました。全日本トラック協会は平成30(2018)年3月にトラックドライバーの長時間労働の抑制と職業としての魅力向上、人手不足対策のための働き方改革アクションプランを策定したところです。働き方改革関連法の施行スケジュールを踏まえると、本件に関する取組については、優先度を高め、スピード感を持って実行していく必要があります。

本冊子はそのきっかけになることを期待しています。

一般社団法人 兵庫県トラック協会

会長 福永 征秀

働き方改革に伴う業界の取り組みも、令和6(2024)年を目指して更に強化して行かないといけない状況にありますが、現状では、取り組むべき内容や目標の認知度をまだまだ高めていく必要があります、会員の取り組み状況を一層、活発にしていかなければならない状況です。

こうした中、「自動車運送事業の働き方改革に関する政府行動計画」(平成30(2018)年5月)の重点施策として「ホワイト物流」推進運動が進められています。これは、物流に関わるすべての関係者が連携して相互に改善を提案し、協力して実現を目指す取り組みを推進する国民運動です。

また、全日本トラック協会等から公表された「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」、「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」では、トラック業界が早急に取り組むべき方策が示されています。

今年度の「羅針盤」は、上記ガイドラインの周知徹底を図ることに加え、働き方改革に関連する会員事業者の具体的な取り組みを早急に、かつ着実に進めていくことを意図して作成しました。

目次	
羅針盤のねらい	1
働き方改革の実践	
「ホワイト物流」推進運動について	2
トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン	4
トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)	4
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	6
取引環境と長時間労働の改善	10
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事例集	10
貨物自動車運送事業法改正法の施行	12
運転者職場環境良好度認証制度	12
兵庫県トラック協会の動き	
令和元年度エコドライブチェック調査	14
今年度のトピックス	16



「ホワイト物流」推進運動は、物流に関わるすべての関係者が連携して相互に改善を提案し、協力して実現を目指す取組を推進する国民運動です。「自動車運送事業の働き方改革に関する政府行動計画」(平成30(2018)年5月)の重点施策となっています。この運動は、深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的としています。

具体的には、

- ① トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
- ② 女性や60代以上の運転者等も働きやすい、より「ホワイト」な労働環境の実現

に取り組みます。物流の改善に向けては、荷主企業・物流事業者等の関係者が連携して相互に改善を提案し、協力して実現することが大切です。

詳細はホームページへ「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト
<https://white-logistics-movement.jp/>



積極的な参加をお願いいたします

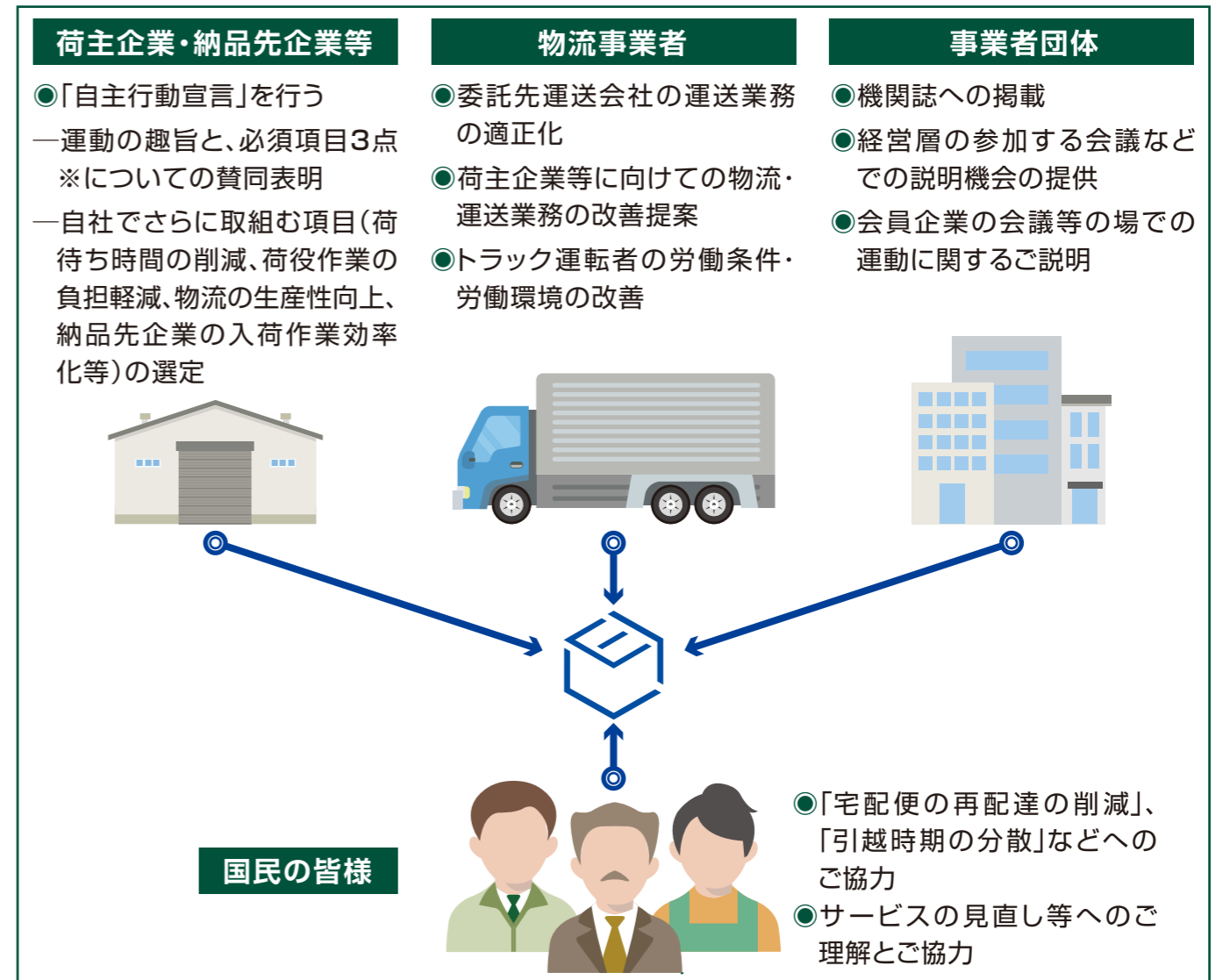
「ホワイト物流」推進運動への参加は、「自主行動宣言」を提出することによって行います。詳細は『「ホワイト物流」推進運動のご案内と参加のお願い』をご確認ください。物流事業者の皆様も、自主行動宣言を提出して、「ホワイト物流」推進運動への参加をお願いします。特に他社に運送業務を委託する元請の物流事業者や運送事業者の皆様には、積極的な取組が期待されています。



詳細はホームページへ「ホワイト物流」推進運動のご案内と参加のお願い
<https://www.mlit.go.jp/common/001284400.pdf>



【図表】それぞれの立場で取り組むホワイト物流



※「自主行動宣言」の必須項目3点

取組方針	事業活動に必要な物流の持続的・安定的な確保を経営課題として認識し、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、取引先や物流事業者等の関係者との相互理解と協力のもとで、物流の改善に取り組めます。
法令遵守への配慮	法令違反が生じる恐れがある場合の契約内容や運送内容の見直しに適切に対応するなど、取引先の物流事業者が労働関係法令・貨物自動車運送事業関係法令を遵守できるよう、必要な配慮を行います。
契約内容の明確化・遵守	運送及び荷役、検品等の運送以外の役務に関する契約内容を明確化するとともに、取引先や物流事業者等の関係者の協力を得つつ、その遵守に努めます。



全日本トラック協会はトラックドライバーの長時間労働の抑制と職業としての魅力向上、人手不足対策に対処するため、「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン」を策定しています。



全日本トラック協会は、アクションプランにおける取組事項をより具体的に解説した「トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン(解説書)」を平成31年2月に作成しました。

解説書では、働き方改革関連法の施行スケジュールや時間外労働の上限規制、月60時間超の時間外労働割増賃金率の25%から50%への引き上げなど、アクションプランの中でも特にトラック運送事業者が早急に取り組むべきことを具体的に解説しています。

現在、全日本トラック協会のホームページには、「働き方改革 特設ページ」が設けられており、アクションプラン(解説書)をダウンロードすることができます。

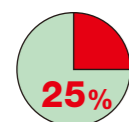
詳細はホームページへ 働き方改革特設ページ

http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/hatarakikata/hatarakikata_tokusetsu.html

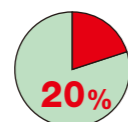


【図表】アクションプランが掲げる業界目標

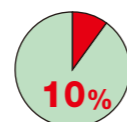
目標：時間外労働年960時間超のトラック運転者が発生する事業者の場合



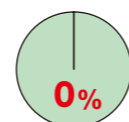
令和3(2021)年度
(施行後3年目)



令和4(2022)年度
(施行後4年目)



令和5(2023)年度
(施行後5年目)



令和6(2024)年度
(施行後6年目)

※本アクションプランのスケジュールは、平成31(2019)年4月に改正労働基準法が施行され、それから5年猶予の後の令和6(2024)年4月から自動車の運転業務に罰則付きの時間外労働の上限規制が適用されることを前提としています。また月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率引き上げ(25%→50%)の中小企業への適用については令和5(2023)年4月に施行されることを前提としています。

このアクションプランでは、時間外労働年960時間超のトラック運転者が発生する事業者の割合を令和6(2024)年度には「0」にするという目標を掲げています。

実現に向け、業界・企業の総力を結集して、「労働生産性の向上」、「運送事業者の経営改善」、「適正取引の推進」、「多様な人材の確保・育成」を実行していくものとしています。

【図表】働き方改革関連法の施行スケジュール

		平成31 (2019)年度	令和2 (2020)年度	令和3 (2021)年度	令和4 (2022)年度	令和5 (2023)年度	令和6 (2024)年度
労働基準法	時間外労働の上限規制(年720時間)の適用【一般則】	4月1日から適用(大企業)	4月1日から適用(中小企業)	→			
	時間外労働の上限規制(年960時間)の適用【自動車運転業務】	自動車運転業務については改正法施工後5年後の特例適用までの間、過労死等の防止の観点から、改善基準告示の総拘束時間等の改善について速やかに検討を開始する(衆議院・参議院の付帯決議より)					4月1日から適用
	月60時間超の時間外割増賃金率引上(25%→50%)の中小企業への適用					4月1日から適用	→
	年休5日取得義務化	4月1日から適用	→				
パートタイム労働法・労働契約法	同一労働同一賃金		4月1日から適用(大企業)	4月1日から適用(中小企業)	→		
労働者派遣法			4月1日から適用	→			



- 働き方改革関連法は複数の法律から構成されています。
- 時間外労働の上限規制について、大企業と中小企業、自動車運転の業務とそれ以外では適用開始時期が異なりますので注意が必要です。
- 月60時間超の時間外割増賃金率の引き上げについては、大企業ではすでに適用となっていますが、中小企業でも令和5(2023)年4月から適用となります。
- 年休5日取得義務化は、平成31(2019)年4月から企業規模に関係なく適用となっています。



働き方改革の実践

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

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会(厚生労働省及び国土交通省)は、トラックドライバーの長時間労働の改善等を図るパイロット事業を行い、その成果を「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」としてとりまとめました。取引環境と長時間労働改善に関して、具体的な方策を「改善に向けた7つのステップ」でわかりやすく紹介していますので活用してください。



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
<http://www.jta.or.jp/rodotaisaku/kyogikai/pdf/guideline.pdf>



改善に向けた7つのステップ

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



- 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

～輸送に関わる関係者が全員集まるのが理想!～

まずは荷主企業とトラック事業者との間で労働環境の改善に向けて問題意識を共有し、その機運を醸成するために一つのテーブルにつくことが大切です。

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

～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～

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検討、把握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」がわかっても「それが何故起きているのか」がわからなければ、改善に向けた検討ができないからです。

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



- 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

～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!～
運行中のデータはデジタコでもある程度把握できます。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運行中以外の実態を簡便に把握するツールも市販、提供されています。



働き方改革の実践

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

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



- 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

～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!～

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。

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、荷主企業、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。

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

～改善のための費用負担について関係者間で協議～

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には一定の費用が発生することとなりますが、改善に向けては相対的に大きな成果も期待できます。誰に、どのような成果があるのかを検討し、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です。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



- 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

～できるだけ具体的な数値で目標を設定!～

荷主庭先での待機時間や、附带作業にかかる時間、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。

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



- 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

～目標数値と実績値を比較・検証、さらなる改善へ!～

PDCA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。達成度合いが「見える化」されるため、持続的な改善活動が可能となります。

取引環境と長時間労働の改善



平成30(2018)年12月に貨物自動車運送事業法改正法が衆・参両院で可決し、施行されました。この改正により事業者が遵守すべき事項の明確化・規制の適正化・荷主対策の深度化(発・着荷主、元請けも含む)等が随時施行されてきました。

詳細はホームページへ 貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律(平成30年法律第96号)について
https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000084.html



1. 事業者が遵守すべき事項の明確化(令和元(2019)年11.1 施行)
2. 規制の適正化(令和元(2019)年11.1 施行)
3. 荷主対策の深度化(令和元(2019)年7.1 施行)
4. 標準的な運賃の告示制度の導入
5. 行政処分等の基準の見直し(処分量定の新設・引上げ)



国土交通省では、有識者・事業者団体・行政等からなる検討会を設置し、長時間労働の是正などの働き方改革を重視した「ホワイト経営」への自動車運送事業者の取組状況を「見える化」するため、認証制度の創設等について検討を進め、報告書を取りまとめました。

トラックに係るこれまでの評価制度が、主に運行の安全性に関して評価・認定し、主に利用者(荷主、旅行業者等)へ情報提供を行うための制度なのに対し、新たな認証制度である「運転者職場環境良好度認証制度」は、主に運転者の労働条件や労働環境に関して評価・認証を

行い、主に求職者へ情報提供を行うための制度として設計されました。

「運転者職場環境良好度認証制度」は、公募選定する中立的な民間団体が、報告書の内容を踏まえて実施されます。

詳細はホームページへ 自動車運送事業のホワイト経営の「見える化」検討会
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk1_000023.html



【図表】新たな認証制度の概要

名称	「運転者職場環境良好度認証制度」 (愛称・認証マーク: 認証実施団体の決定後、検討)		認証基準	必須項目の全てを満たすこと 加点項目の合計点数が基準点を満たすこと	A B C D E F
認証単位	事業者単位 (申請者の選択により都道府県単位での申請も可能)		認証段階	複数の認証段階を設ける (一つ星、二つ星、三つ星) ※「二つ星」「三つ星」は、「一つ星」取得の翌年度から申請可	
認証項目	以下の分野の必須項目と加点項目により構成		認証の有効期間	当面、2年間とする	
	<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> A 法令遵守等 </div> <div style="text-align: center;"> B 労働時間・休日 </div> <div style="text-align: center;"> C 心身の健康 </div> <div style="text-align: center;"> D 安心・安定 </div> <div style="text-align: center;"> E 多様な人材の確保・育成 </div> <div style="text-align: center;"> F 自主性・先進性等 </div> </div>		審査結果の公表	認証事業者は、プレスリリースの上、ホームページに公表	
審査方法	書類審査 (一定の割合で対面審査を実施)		インセンティブ措置	(例) 認証マークの車両等への掲示 求人票への記載 国や事業者団体による広報等	



令和元（2019）年度エコドライブチェック調査

【結果概要】

全ての項目で「80%以上できた」と回答するドライバーが6割を超えており、会員事業者がエコドライブに積極的に取り組む様子をうかがうことができました。

その中で「エアフィルターが目詰まりしていないか、定期的に点検を行っている」(61.2%)については、「80%以上できた」と回答するドライバーの割合が他と比べて最も少なく、「50～80%できた」を含めても少なくなっています。

次いで、「アクセルを柔らかく踏み、おだやかな発進を心がけている」(65.3%)、「暖かい季節には暖気運転はせずに、エンジンをかけたら直ぐに発進している」(66.3%)、「荷物の積みおろし、待機時、休憩など車両をしばらく停止させる場合には、エンジンを切っている」(66.8%)、「気象条件に応じて、こまめに車内の温度・風量の調節を行っている」(67.0%)といった取組が少ないという結果が得られました。

【エコドライブチェック調査の実施概要】

(1)実施期間

令和元(2019)年11月1日(金)～30日(土)〔※エコドライブ推進月間〕

(2)エコドライブ運動の内容

- ①運動(実施)期間中に、運転者にエコドライブ励行の指導。
- ②運動期間終了後、運転者が期間内における自らの運転を振り返り、エコドライブチェックシート(運転者用)に記入。
- ③事業者は、運転者が記入したエコドライブチェックシートをそれぞれの項目ごとに集計し、エコドライブチェック集計表に記入のうえ、FAXにて兵庫県トラック協会事務局に提出。

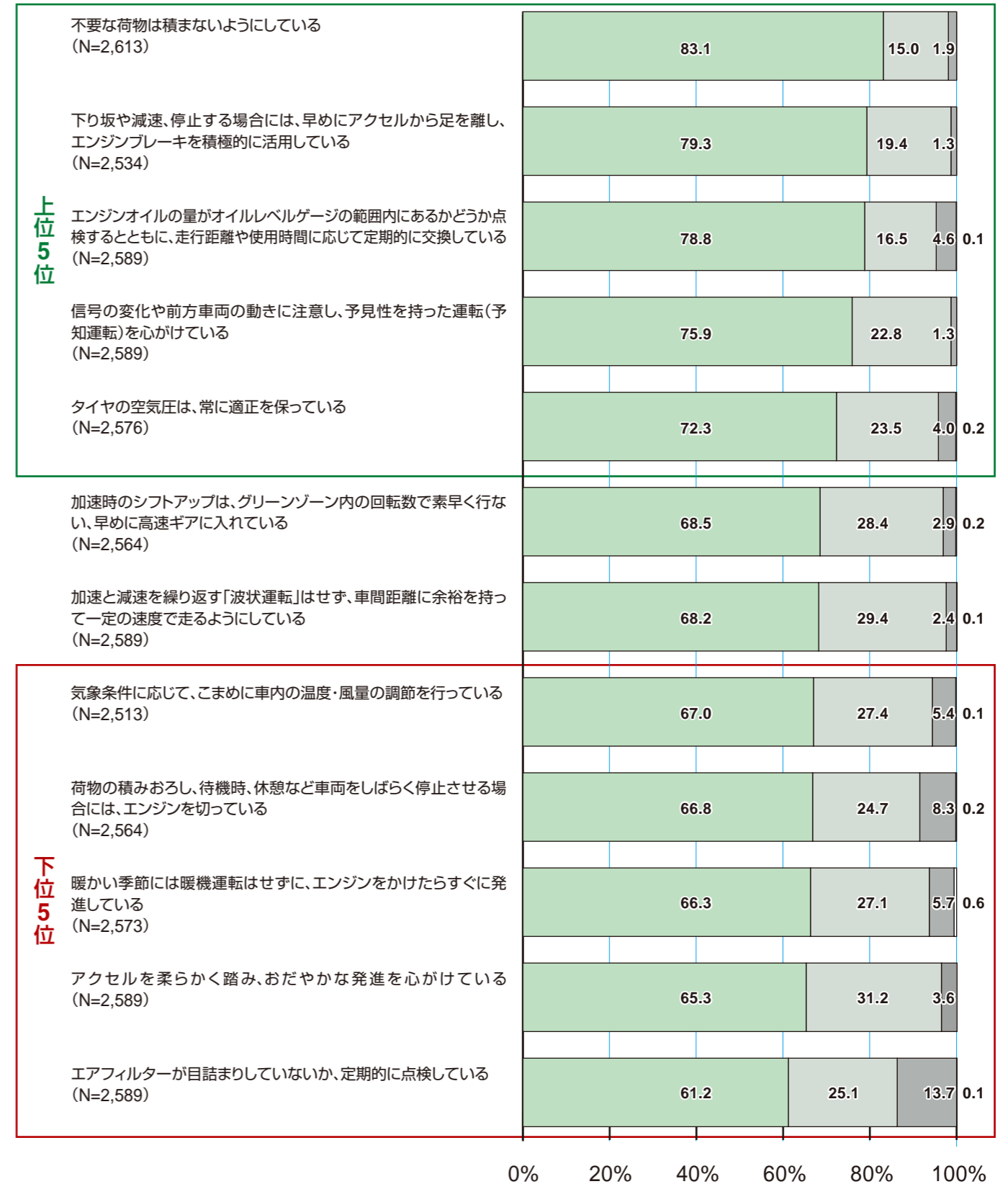
(3)報告期限

令和元(2019)年12月13日(金)

(4)回答数

171社、2,625名

(参考:平成30(2018)年度調査 161社、2,449名)



80%以上出来た 50～80%出来た 50%未満出来た 無回答



今年度のトピックス

●令和元(2019)年度 環境と物流を考えるフォーラム

兵庫県トラック協会は、トラックが社会に果たしている役割、環境対策の取組、「社会との共生」を目指した交通事故防止対策などについて、市民のみなさまにご理解いただき、併せて業界のイメージアップを図るため、毎年11月にフォーラムを開催しています。

令和元(2019)年度は、気象予報士の小原由美子氏から「トラックドライバーが気をつける気象情報について」と題して、台風や高波・高潮、冬季の積雪などの気象のメカニズムや地球温暖化についてのお話から、日々のトラック運送業務においてドライバーとして注意すべき気象状況まで、幅広くご講演を頂きました。特に、昨今頻発する大型台風を発生源とする強風、高潮、高波、また、川の氾濫、道路の浸水等については、ドライバーが自ら命を守るために、様々な媒体を通じた速やかな情報の入手の重要性を強調されていました。



また、国際物流総合研究所の代表主席研究員の岩崎仁志氏からは、「企業の成長を後押しする意識改革」と題してご講演頂きました。多くの実運送事業者で監査役や顧問等をお勤めであることから、非常に具体的で実情に即したお話を頂きました。



中でも、従業員のプロ意識涵養のためには、目的意識を持たせることと、その目的を達成した時には、経営者はしっかり褒めることの重要性を強調されました。さらに、多くの運送事業者との関わりから、効果的なエコドライブの取り組みや、事故防止や物流効率化にかかる先端事例の紹介もいただきました。

経営者だけでなく、トラックドライバーにとっても非常に有意義な講演でした。

開催概要

日時：令和元(2019)年11月26日(火)14:00～16:35

場所：兵庫県トラック総合会館

主催：一般社団法人兵庫県トラック協会 共催：近畿スマートエコ☆ロジ協議会

後援：近畿運輸局、兵庫県、神戸市、尼崎市、西宮市、神戸商工会議所、尼崎商工会議所、西宮商工会議所

●労働力確保対策の推進

内容	概要
新規採用ドライバーの準中型免許を含めた運転免許取得に係る自動車教習料に対する助成	〈対象免許〉 大型・中型・準中型・けん引・8t及び5t限定解除 合計231件助成(2020年2月28日現在)
人材確保対策の取組	ハローワーク等と連携し、トラック業界をアピール (神戸・尼崎・明石・三田の各ハローワークで実施)
大学生・高校生を対象とした就職説明会等でのトラック業界のアピール	就職フェアfor定通2020(神戸市立摩耶兵庫高等学校) 兵庫県合同就職面接会(神戸ポートピアホテル) 西播磨高校生マルシェ(たつの市役所駐車場)
トラックの日イベントを利用した業界PR	トラックの日イベント(姫路城周辺)において一般来場者に対してトラック輸送業界用DVDによる広報を実施

●働き方改革に関する取り組み

- トラック運送業界の働き方改革アクションプラン等周知セミナー(6月11日)
「『働き方改革関連法』及び『改正貨物自動車運送事業法』の概要」
「『トラック運送業界の働き方改革実現に向けたアクションプラン』の解説」
講師 日本PMIコンサルティング株式会社 代表取締役 小坂 真弘 氏
- 過労死等防止・健康起因事故防止対策セミナー(9月4日)
「過労死等の実態」
講師 陸上貨物運送事業労働災害防止協会 安全管理士 酒井 雅彦氏
「過労死等防止計画について」
講師 全日本トラック協会 交通・環境部付部長 大西 政弘氏
「ドライバーの健康管理」
講師 兵庫産業保健総合支援センター 相談員 平田 まり氏
- 働き方改革に伴う労働管理等に関する研修会(9月6日)
「改正労働基準法及び改正労働安全衛生法等」
講師 神戸東労働基準監督署 第一方面主任監督官 北川 忍氏
安全衛生課長 赤木 英幸氏
「同一労働同一賃金について」「関連する助成制度の紹介及び概要」
講師 兵庫働き方改革推進支援センター アドバイザー 北井 一行氏
- トラック運送事業者のための人材確保セミナー(10月28日)
講師 日本PMIコンサルティング株式会社 代表取締役 小坂 真弘 氏
- 原価計算活用セミナー(11月12日)
標準運送約款に対応した交渉事例等に焦点をあてた講義が行われました。
講師 近代経営システム研究所 代表 森高 弘純 氏
- 中小トラック運送事業者のためのIT活用セミナー(2月3日)
講師 近代経営システム研究所 代表 森高 弘純 氏