



厚生労働省

滋賀労働局

働きやすい滋賀をめざして

滋賀労働局発表
令和5年11月28日

担 当	滋賀労働局労働基準部
	監督課長 中井 隆裕
	地方労働基準監察監督官 大橋 幸男
	特別監督官 土肥 和弘
	(電話) 077-522-6649

荷主企業と貨物自動車運送企業の連携した取組についてご紹介します

荷主企業：パナソニック ホームズ株式会社

運送企業：滋賀近交運輸倉庫株式会社

滋賀労働局（局長 小島 裕）では、過労死等防止啓発月間である11月に、過労死等につながる過重労働などへの対応として、「**過重労働解消キャンペーン**」を行っており、その取組の一つとして、労働局長が長時間労働削減に向けた積極的な取組を行っている企業を訪問し、収集した取組事例を地域にご紹介しています。

今年度は、物流の2024年問題に直面する中で、**荷主企業と運送企業が連携してトラック運転者の長時間労働の削減に積極的に取り組んでいる好事例**として、荷主企業として**パナソニック ホームズ株式会社**（代表取締役社長 井上 二郎氏、湖東工場：東近江市下岸本町10番地）、運送企業として**滋賀近交運輸倉庫株式会社**（代表取締役 山田 普氏、長浜市山階町138番地）における連携した取組事例を伺ってきました。

パナソニック ホームズ株式会社は滋賀近交運輸倉庫株式会社をはじめとした取引運送各社と連携した取組を積極的に実施、また滋賀近交運輸倉庫株式会社は独自の中継輸送等の取組も実施されており、荷主企業と運送企業双方の参考になる事例と考えられますので、荷主企業と運送企業が一丸となった物流環境改善の取組にご活用ください。

取組の概要

※ 詳細は別紙を参照。◆は連携取組・◇は運送企業独自取組。

- ◆ 1日あたりの労働時間対策：中継輸送・ゆとりのあるリードタイムの導入
- ◆ 年間の総労働時間対策：荷の配送が必要な物流着日数の段階的削減
- ◆ 運賃・料金の明確化と見直し
- ◆ 工場内での積込みの効率化
- ◇ 中継輸送を繋ぎ合わせた長距離輸送システムの構築



パナソニック ホームズ株式会社

滋賀近交運輸倉庫株式会社

※ 労働局長（右）から記念の盾をお渡ししました。



運送企業に配慮した荷主としての取組の実行

① 物流の2024年問題に関する取組の契機・危機感について

2012年に首都圏地区で集車に苦労した経験があり、将来的には全国で集車に苦戦する時代が到来することを予測していたため、早くから課題視して取組を開始している。

2024年問題の最大のリスクは「運べなくなること」と考え、多少のコストアップやリードタイムの延長があっても、最大のリスクである「運べなくなること」を回避することが当面の課題であると思い取組を行っている。同問題に運送企業と共同で取り組むことで、ドライバー不足の解消のきっかけとできれば、お互いが良い方向に進めると考えている。

② 同問題に関する取組の検討・実行について

直近では2023年度からの3か年の中期計画において、物流の2024年問題への対応を明文化して、物流担当部署だけではなく、社内横断的に取組を実行している。

③ 同問題に関する取引先運送企業との協議について

価格等の面では、毎年、標準貨物自動車運送約款（※）との整合を図るための価格改定を行っており、年度毎に運送企業との面談を設け、荷主側から要望・要求の確認を行っている。また、社会情勢の急激な変化が生じた場合は、運送企業から要望書をもらう形で協議をするようにしている。

安全、品質面や出荷に関しては、情報を資料として運送企業に発信し、意見や質問を受け付けるようにしている。コロナ禍前は運送企業の配車責任者と月1回の会合を行っており、令和6年度からの再開を計画している。

※国土交通省が制定する運送事業者と荷主の契約書の雛形

④ 物流の2024年問題取組で苦労した点、成果・メリットについて

物流に直接関与しない社内部門との課題の共有、施策や予算確保のコンセンサスを得ることに苦労する面もあるが、ドライバーの働き方改革が推進され、ドライバー不足の解消に繋がればそれが一番のメリットと考えている。

連携した取組の内容について

荷主企業と運送企業の連携した取組について

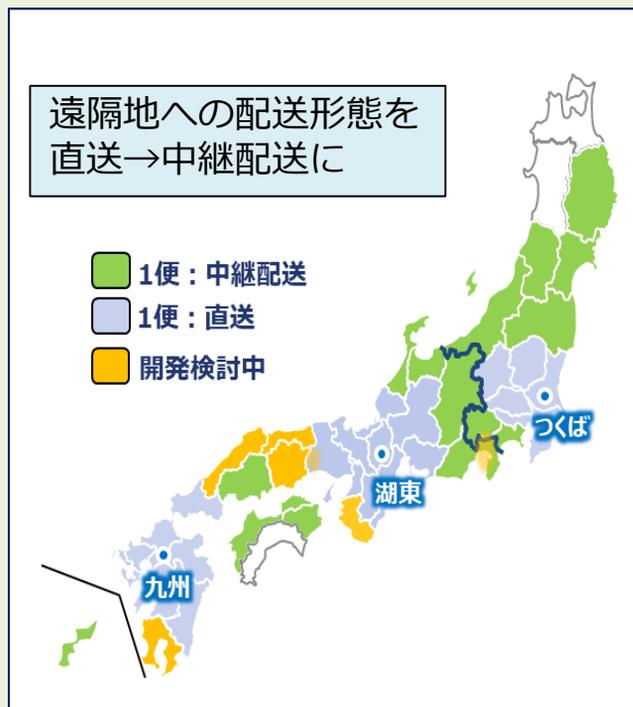
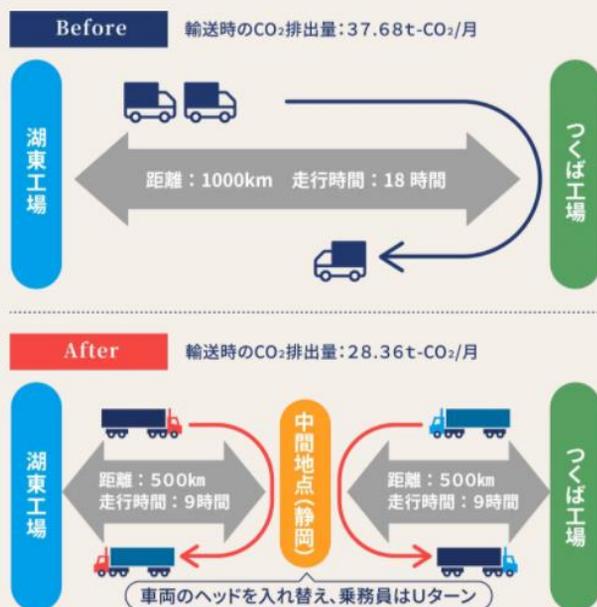
① 1日当たりの労働時間対策

遠隔地の配送を直送から中継配送に切り替えることで、ドライバーの1日当たりの労働時間削減に取り組んでいる。中継拠点の確保や中継輸送の方式により積替え作業が発生するが、そのコストを荷主側で負担している。

また、出荷拠点から配送先（建設現場）までのリードタイムを出荷日の翌日着から翌々日着へ変更することで、ゆとりを持った運行計画でドライバーが配送できている。

<工場間輸送>

<建設現場への配送>



※左上図はパナソニック ホームズ株式会社HPから、右上図・下図は同社資料から引用

<リードタイムの変更>

改善ポイント

- ①幹線：現場着から2日の余裕を持つことで集車分散により供給安定化
- ②エリア：早朝積替え回避によりデポ作業・乗務員様の時間外労働抑制
- ③出荷日の翌日着から翌々日着へ変更（LT確保）

日程	出荷日		翌日 (+1)					翌々日 (+2)	
	14時	15時	4時	5時	6時	7時	8時	7時	8時
Before 出荷+1	湖東出発	延着リスク * 休憩期間を入れると厳しい運行	DP到着	積替	事故・延着リスク * 焦り・交通渋滞	現場到着			
After 出荷+2	湖東出発	ゆとりを持った運行・作業計画 * ドライバー様の休憩時間確保、身体的・心理的な負荷軽減	DP到着			早出作業回避	現場到着		

② 年間の総労働時間対策

荷主企業の建設部門との調整により、建設現場の4週8休制への移行と連動する形で、現場への荷の配送が必要な物流着日数の段階的削減を行っており、ドライバーの稼働日数、年間の総労働時間の削減に取り組んでいる。

※右図はパナソニックホームズ株式会社資料から引用

建設業の2024年問題にも連動して取組！



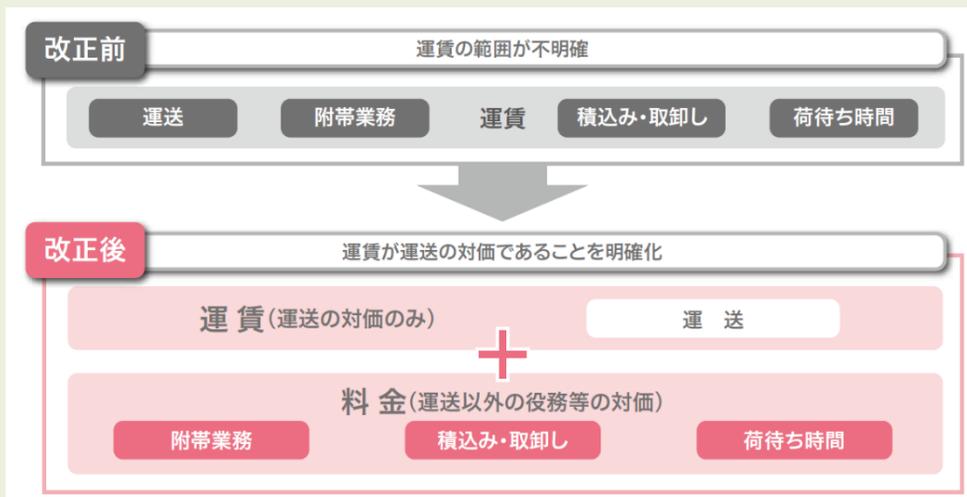
③ 運賃・料金の明確化と見直し

標準貨物自動車運送約款との整合を図るため、運賃と料金の区別を明確化するとともに、計画的に運送企業に配慮した料金の見直しを行っている。

- 積込・取卸補助作業料 (※) を2021年度から新設
- 燃料サーチャージの支払
- トラック待機料 (建設現場) の基準緩和

※積込・荷卸は荷主側で対応しているが、ドライバーに補助作業を行ってもらうため、その作業料を支払っている。

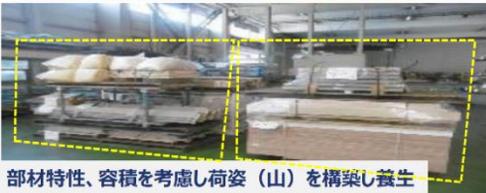
<参考：標準貨物自動車運送約款の改正>



④ 工場内での積込みの効率化

出荷品の荷揃えを積込み前日までに完了させ、ドライバーが荷待ちすることなく積込みができる体制としている。また、工場内での積込み車両の移動時間や作業時間の短縮のため、荷主企業の製造部門との連携により、積込みの効率化に取り組んでいる。

- 工場内に積込み場が複数箇所あり、積込み車両が積込み場を最大3箇所回っていた。
⇒積込み車両に合わせて荷の配置を見直したことで、1箇所のみで積込みを完了する車両が増加、ドライバーの移動時間を削減できた。
- 製造ライン・完成品ごとの荷の集約であったため、大型車両1台あたり20~30パレットの積載を必要としていた。 ※下図はパナソニックホームズ株式会社資料から引用
⇒集約した荷を特性・容積を考慮した荷姿(山)に組み直すことで効率化を図り、積込み時間を60分→20分に削減した。

Before	After
<p>◇積込み部材は、荷揃え別の山で集約される</p>  <p>・積込み前日、各担当ラインより完成品が置場に集まる ・1台あたり20~30パレットの積載 【課題】 タッチ回数が多く、積込み自体に時間が掛かる ※積込み時間に約60分を要する</p>	<p>◇集約された部材を積載の荷姿に組み直す</p>  <p>部材特性、容積を考慮し荷姿(山)を構築し養生</p>  <p>山単位のタッチ回数で積載</p>

- 一部の荷(屋根パネル)について、積載荷姿に組み直す作業の補助を積込み当日にドライバーにお願いしていた。 ※下図はパナソニックホームズ株式会社資料から引用
⇒荷主企業の作業員が倉庫内で積載荷姿に組み直す作業を事前に行うことで、ドライバーの補助作業が不要に。また、パレット数も削減して積込みも効率化することで、ドライバーの拘束時間を30分→10分に削減した。

Before	After
<p>◇積込み時に、乗務員様と荷姿を変更し積載</p>  <p>・製造ラインより物流センターへ納品され保管 ・1棟当たり3~5パレットで納品 【課題】 積込み当日に、積載荷姿に組み直す場合、乗務員様に補助をお願いしている ※組み直し時間+積込み時間 約30分を要する</p>	<p>◇事前に倉庫内で、荷姿を変更し積載</p>   <p>パレットの削減により積込み時間の短縮</p>

ドライバーが毎日家に帰れる就労環境の実現

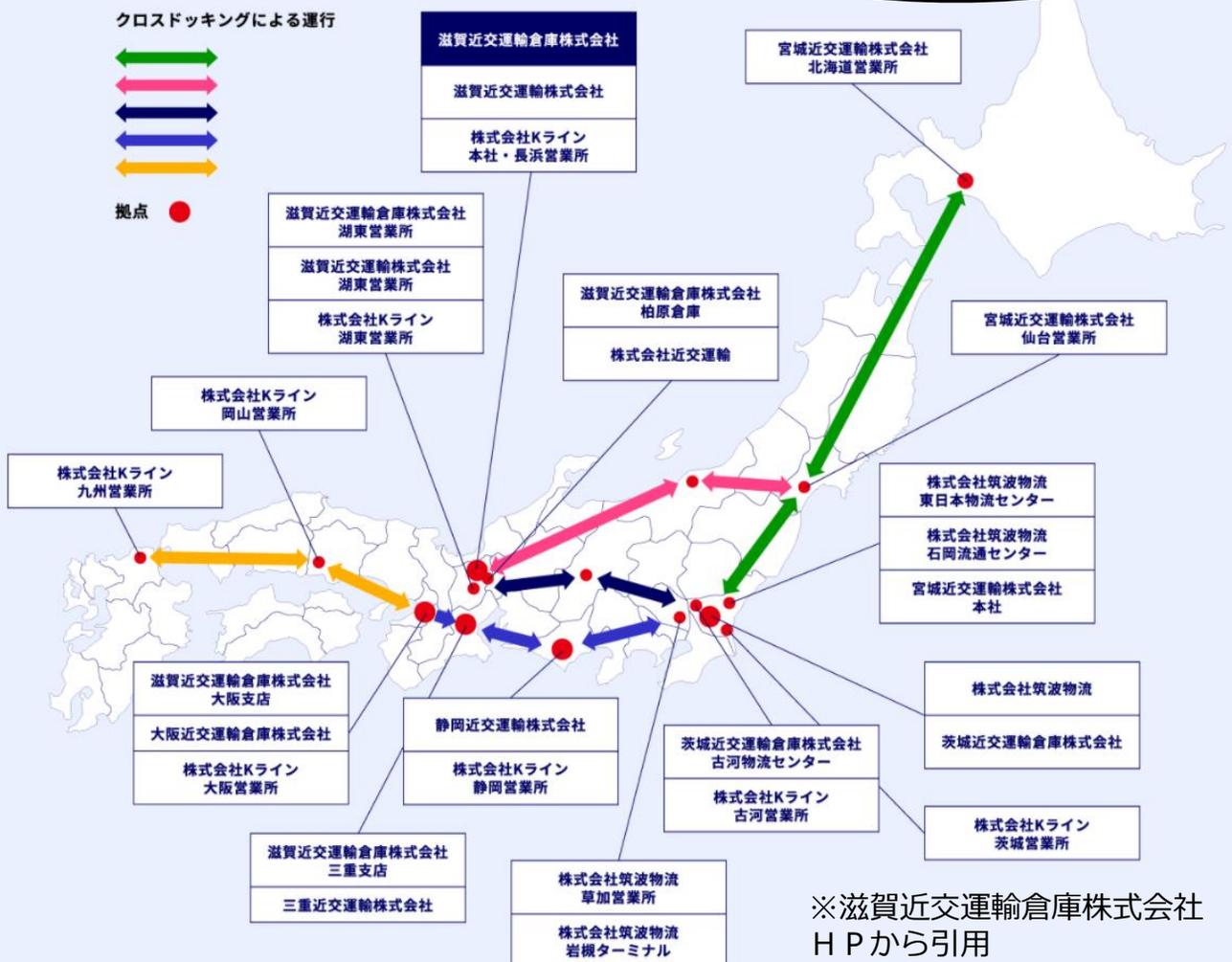
● 長時間労働を前提とした長距離チャーター便から撤退し、「クロスドックチェーン」へ

滋賀近交運輸倉庫株式会社は採用している中継輸送の方式を「クロスシステム」と呼び、また同中継輸送を繋ぎ合わせて長距離を運ぶ新たな輸送システムを構築し、「クロスドックチェーン」と名付けて特許を取得、実用新案も登録している。また、同中継輸送の方式は、パナソニックホームズ株式会社にも提案し、工場間輸送に採用されている。

北海道から九州を各中継地でつなぐ

クロスドックチェーン

初期に大規模な投資を必要とする等課題も多かったが、ドライバーが毎日家に帰れる就労環境実現のため、トップが英断！



<中継輸送の例>

⇔ 関東～近畿

◆1人のドライバーが2日や3日を掛けて荷を輸送する長距離便と異なり、中継地までの輸送に留まることから、ドライバーは毎日自宅に帰れる。

※滋賀近交運輸倉庫株式会社HPから引用



● 中継輸送はトレーラー・トラクター方式を採用

中継輸送には、同じ車両でドライバーが交代する方式や、荷を積み替える方式もあるが、前者は同じ車両を回し乗りすることに嫌悪感を示すドライバーが多いこと、後者は荷を積み替える際の不良が発生する可能性や荷役作業に取られる時間分労働時間が長くなる可能性があるため、滋賀近交運輸倉庫株式会社ではトレーラー・トラクター方式を採用している。トレーラー・トラクター方式では中継地での作業時間は短時間で終わる。

パターンA：トレーラー・トラクター方式

※国土交通省作成資料から引用



パターンB：貨物積替え方式



パターンC：ドライバー交替方式



物流の2024年問題に対する荷主企業と貨物自動車運送企業の連携した取組の必要性について

参考

- 物流業界は現在、担い手不足やカーボンニュートラルへの対応など様々な課題を抱えている。そのような中、平成30年6月改正の「働き方改革関連法」に基づき、自動車の運転業務の時間外労働についても、**令和6年4月より、年960時間（休日労働含まず）の上限規制が適用**される。
- 併せて、厚生労働省がトラックドライバーの拘束時間を定めた「改善基準告示」（貨物自動車運送事業法に基づく行政処分の対象）により、**拘束時間等が強化**される。
- この結果、我が国は、何も対策を講じなければ物流の停滞が懸念される、いわゆる「**2024年問題**」に直面している。

<主な改正内容>

※国土交通省作成資料から抜粋

	現行	令和6年4月～
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	【1日あたり】 原則 13時間 以内、最大 16時間 以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 293時間 以内。ただし、労使協定により、 年3,516時間 を超えない範囲内で、 320時間 まで延長可。	【1日あたり】 ・ 原則 13時間 以内、最大 15時間 以内。 ・ 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、 284時間 、 年3,300時間 以内。ただし、労使協定により、 年3,400時間 を超えない範囲内で、 310時間 まで延長可。

<労働時間規制等による物流への影響>

具体的な対応を行わなかった場合

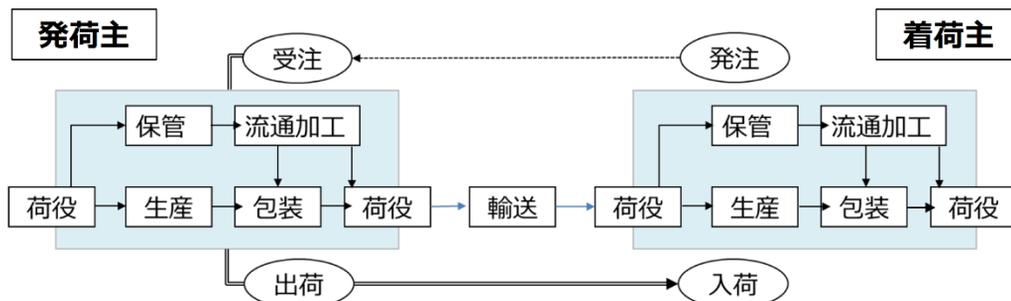
その後も対応を行わなかった場合

2024年度には輸送能力が**約14%（4億トン相当）**不足する可能性

2030年度には輸送能力が**約34%（9億トン相当）**不足する可能性

上限規制の適用等に向けてトラックドライバーの長時間労働の是正等の働き方改革を積極的に進める必要があるが、取引慣行の見直し等物流の効率化に関する対応を併せて行わなかった場合、将来的な輸送能力が不足する可能性が高い。ただし、取引慣行などは個々の運送業者の努力だけでは見直すことが困難なため、荷主の協力が不可欠となっている。

- **物流需要は受発注により発生。出荷・入荷の条件決定には発・着荷主が大きく関わっている。**
- このため、**パレット化による作業負荷の削減や、荷積み・荷卸しに係る荷待ち時間の削減、共同輸配送などの効率的な輸送の実現には、物流機能と調達・生産・販売・回収などの分野を総合的に考えるロジスティクスの視点から、荷主の積極的な取組が重要となる。**



(出典) 苦瀬博仁『ソーシャル・ロジスティクス』を参考に経済産業省が作成し一部加工

取引慣行などの見直しは荷主の負担増につながることもあるため、荷主からの協力が得られないケースも！

トラック運転者の過労死等（※）の状況について

参考

トラック運転者の過労死等の推移 (脳・心臓疾患の支給決定件数に占める割合)

※業務における過重な負荷による脳血管疾患若しくは心臓疾患を原因とする死亡又はこれらの脳血管疾患若しくは心臓疾患。本資料では精神障害除く。

【令和3年度】（2021年度）

○ 業種別

	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	32.5% (56件)
道路旅客運送業	0% (0件)
全業種	100% (172件)

【令和2年度】（2020年度）

	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	28.3% (55件)
道路旅客運送業	1.0% (2件)
全業種	100% (194件)

【平成21年度】（2009年度）

※ 平成21年度より中分類を集計

	脳・心臓疾患
道路貨物運送業	22.1% (65件)
道路旅客運送業	6.4% (19件)
全業種	100% (293件)

○ 職種別

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	30.8% (53件)
乗用自動車運転者	0% (0件)
バス運転者	0% (0件)
全職種	100% (172件)

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	27.3% (53件)
乗用自動車運転者	1.0% (2件)
バス運転者	0.5% (1件)
全職種	100% (194件)

	脳・心臓疾患
貨物自動車運転者	22.1% (65件)
乗用自動車運転者	5.1% (15件)
バス運転者	0.6% (2件)
全職種	100% (293件)

脳・心臓疾患の請求件数・支給決定件数の多い業種（中分類上位15業種）

<請求件数>

令和4年度

	業種(大分類)	業種(中分類)	請求件数
1	運輸業、郵便業	道路貨物運送業	133(1) < 38(0)>
2	サービス業(他に分類されないもの)	その他の事業サービス業	88(16) < 27(1)>
3	建設業	総合工事業	47(0) < 20(0)>
4	医療、福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	46(19) < 13(4)>
5	宿泊業、飲食サービス業	飲食店	38(9) < 5(0)>
6	医療、福祉	医療業	31(11) < 4(1)>
7	建設業	職別工事業(設備工事業を除く)	29(1) < 8(0)>
8	卸売業、小売業	各種商品小売業	26(11) < 7(1)>
9	卸売業、小売業	飲食料品小売業	21(7) < 8(2)>
10	卸売業、小売業	その他の小売業	20(3) < 5(0)>
11	建設業	設備工事業	17(0) < 6(0)>
12	運輸業、郵便業	道路旅客運送業	16(0) < 7(0)>
13	製造業	食料品製造業	14(6) < 3(1)>
13	製造業	電気機械器具製造業	14(2) < 5(1)>
13	学術研究、専門・技術サービス業	専門サービス業(他に分類されないもの)	14(1) < 5(0)>

<支給決定件数>

令和4年度

	業種(大分類)	業種(中分類)	支給決定件数
1	運輸業、郵便業	道路貨物運送業	50(1) < 19(1)>
2	建設業	総合工事業	18(0) < 8(0)>
3	宿泊業、飲食サービス業	飲食店	14(2) < 2(0)>
4	サービス業(他に分類されないもの)	その他の事業サービス業	10(1) < 3(1)>
5	卸売業、小売業	各種商品小売業	8(2) < 2(1)>
6	建設業	設備工事業	7(0) < 1(0)>
6	医療、福祉	社会保険・社会福祉・介護事業	7(3) < 1(1)>
6	医療、福祉	医療業	7(1) < 1(0)>
9	卸売業、小売業	機械器具小売業	6(0) < 0(0)>
9	教育、学習支援業	学校教育	6(1) < 1(0)>
11	建設業	職別工事業(設備工事業を除く)	5(0) < 1(0)>
11	製造業	食料品製造業	5(0) < 2(0)>
13	宿泊業、飲食サービス業	宿泊業	4(2) < 2(1)>
14	情報通信業	情報サービス業	3(0) < 0(0)>
14	卸売業、小売業	機械器具卸売業	3(0) < 0(0)>

注 1 業種については、「日本標準産業分類」により分類している。
2 ()内は女性の件数で、内数である。
3 <>内は死亡の件数で、内数である。

注 1 業種については、「日本標準産業分類」により分類している。
2 ()内は女性の件数で、内数である。
3 <>内は死亡の件数で、内数である。

●自動車運転者の長時間労働改善に関する取組で悩まれる場合は、厚生労働省の「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」も参考としてください。

同サイトには、改善に関する事例等の情報や自社の取組状況に係る簡単自己判断のコンテンツが設けられています。

<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp>



自動車運転者の
長時間労働改善に
向けたポータルサイト

トラック運転者 バス運転者 ハイヤー・タクシー運転者

いま、考えてみませんか？
**物流を支える
トラック運転者**
のこと。

●また、厚生労働省では、トラック運転者の長時間労働改善に向けて、労務管理上の改善、荷主と運送事業者の協力による作業環境の改善等を図るためのご相談を無料でお受けする「トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター」も設けておりますので、困りごとなど、ご相談ください。

専用Webサイト（※）の問合せフォームかフリーダイヤル（西日本：0120-625-109）でご利用いただけます。

※専用Webサイトは上記「自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト」から移動できます。

トラック運送事業者のみなさまへ 発着荷主のみなさまへ

トラック運転者の長時間労働改善 特別相談センター

トラック運転者の長時間労働の改善に向けて、労務管理上の改善、荷主と運送事業者の協力による作業環境の改善等を図るためのご相談を無料でお受けします。

2024年問題とはなに？
どのような対応が必要？

荷主の立場でできる改善は？

ドライバーの運転時間に限度があったの？

こんな困りごとなど、
ご相談ください！

荷待ち時間の削減を、
どう進めればいいのか？

トラック運転者の長時間労働改善特別相談センター
ご相談は専用Webサイトの問合せフォームかフリーダイヤルから
ご利用可能：9:00～17:00、休日：土日祝、12/29～1/3
TEL 東日本 0120-763-420・西日本 0120-625-109

相談無料

厚生労働省 令和5年度 自動車運転者の長時間労働改善に向けた荷主等への対策事業
実行者：株式会社国土交通研 東京都大田区新渚1丁目17-25 MAIL: fri-a-external@ml.jp.fujitsu.com