



## 令和5年度ベストプラクティス企業訪問 ～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～

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

### 対象企業の選定理由

○パナソニック ホームズ株式会社は、トラック運転者の長時間労働の削減について、荷主企業の立場で、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されていることから、同連携内容を県内荷主企業・運送企業に広く紹介させていただきたく、選定させていただきました。

○滋賀近交運輸倉庫株式会社は、上記の取引運送各社の中で、国土交通省所管の物流総合効率事業の認定を受けるなど、独自の中継輸送等の取組を実施・評価されていることから、同取組内容を県内運送企業に広く紹介させていただきたく、選定させていただきました。

### 本日の予定 (9:30～11:00)

1. 労働局長から訪問趣旨説明
2. 連携した取組内容の確認
3. 記念盾の授与
4. 荷役現場の見学
5. 報道各社様の質疑対応

令和5年11月10日 (金)

滋賀労働局労働基準部監督課

## 荷主企業：パナソニック ホームズ株式会社

本社所在地：大阪府豊中市新千里西町1丁目1番4号

代表者：代表取締役社長 井上 二郎

設立：昭和38年

主な事業内容

建築請負部門：戸建住宅・賃貸集合住宅などの建築工事、リフォーム工事の請負および施工

不動産事業部門：分譲用土地・建物およびマンションの販売、不動産の仲介・賃貸管理

住宅システム部材販売部門：工業化住宅のシステム部材の製造および販売

従業員数（連結）：5,470名（令和5年4月1日時点）

<湖東工場>

湖東工場所在地：滋賀県東近江市下岸本町10番地

事業内容：住宅建材の製造

従業員数：392名

## 運送企業：滋賀近交運輸倉庫株式会社

本社所在地：滋賀県長浜市山階町138番地

代表者：代表取締役 山田 普

設立：平成3年

主な事業内容：倉庫保管業・一般貨物自動車運送業

従業員数（連結）：1,114名（令和5年3月31日時点）

<滋賀近交運輸株式会社 湖東営業所>

本社所在地：滋賀県長浜市山階町138番地

湖東営業所所在地：滋賀県東近江市中岸本町186番地1

代表者：代表取締役 山田 普

事業内容：一般貨物自動車運送業

従業員数：21名（湖東営業所所属）

※パナソニック ホームズ株式会社との運送取引は滋賀近交運輸株式会社湖東営業所が担当されていますが、ドライバーの長時間労働の削減等の取組は親会社である滋賀近交運輸倉庫株式会社を中心にグループ全体で進めておられますので、ベストプラクティス企業は滋賀近交運輸倉庫株式会社を対象とさせていただきます。

# 運送企業：滋賀近交運輸倉庫株式会社

## ドライバーが毎日家に帰れる就労環境の実現

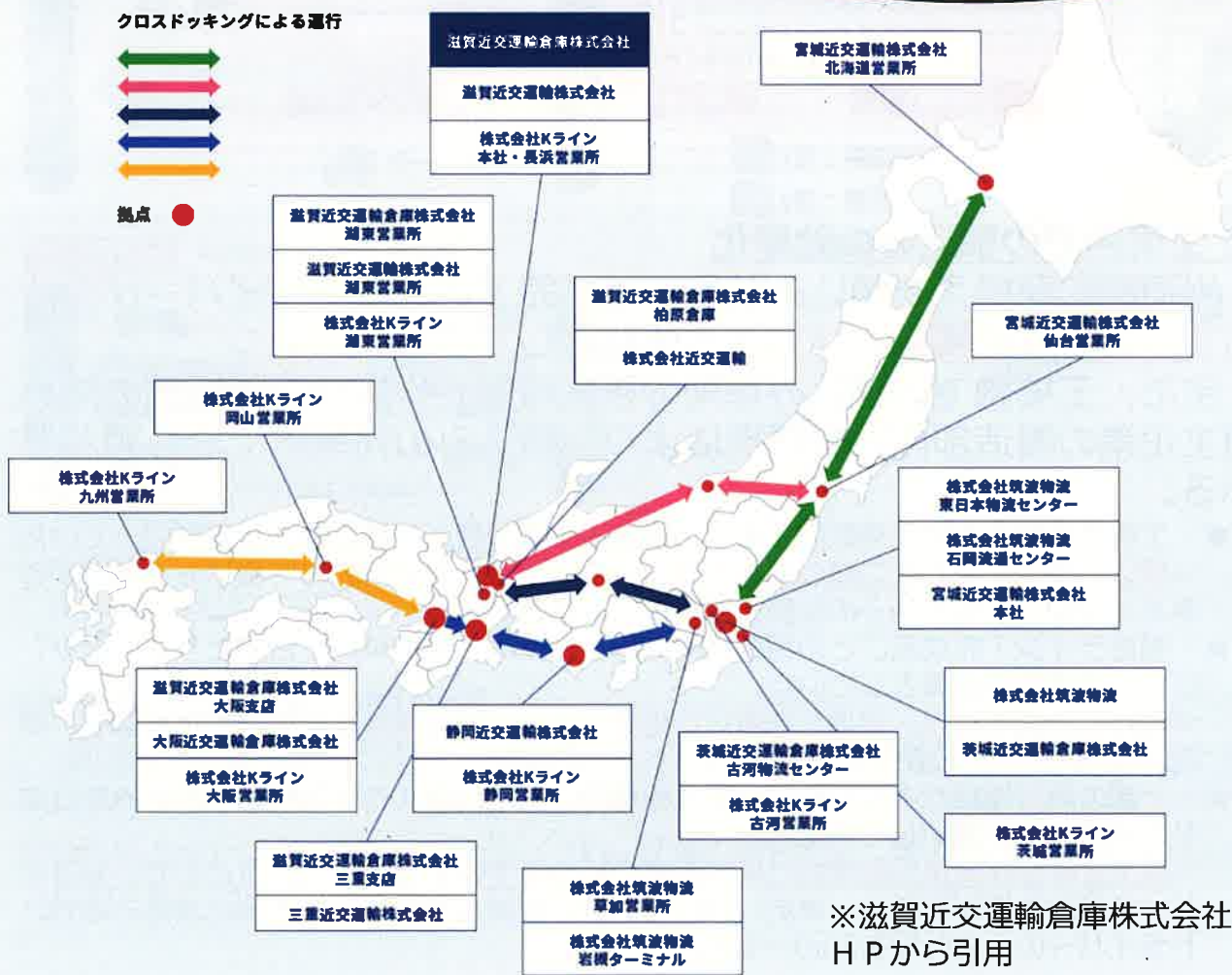
### ● 長時間労働を前提とした長距離チャーター便から撤退し、「クロスドックチェーン」へ

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につなぐ

### 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！



# 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)	<p>【1日あたり】 原則<b>13時間</b>以内、最大<b>16時間</b>以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、<b>293時間</b>以内。ただし、労使協定により、<b>年3,516時間</b>を超えない範囲内で、<b>320時間</b>まで延長可。</p>	<p>【1日あたり】 ・原則<b>13時間</b>以内、最大<b>15時間</b>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</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、<b>284時間</b>、<b>年3,300時間</b>以内。ただし、労使協定により、<b>年3,400時間</b>を超えない範囲内で、<b>310時間</b>まで延長可。</p>

## <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

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

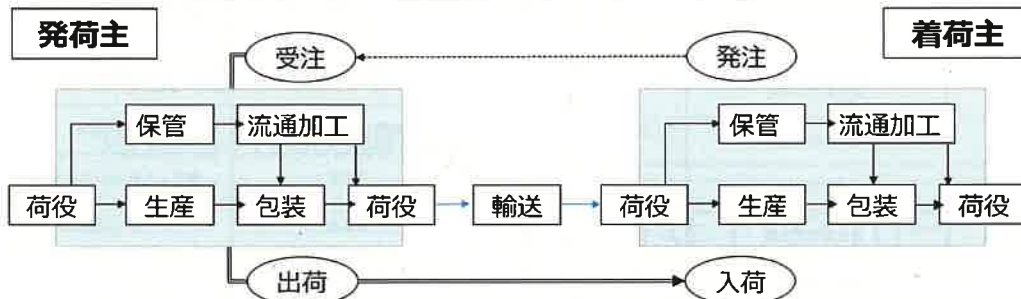
その後も対応を行わなかった場合

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) 吉瀬博仁『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）

【令和2年度】（2020年度）

【平成21年度】（2009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)

+4.2

+1.0

	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)

+6.2

+5.4

※ 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)

+3.5

+1.5

	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)

+5.2

+4.2

	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。