

第6回トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会

日 時:平成 29 年 3 月 21 日(火)13 時 30 分～

場 所:三重県津市新町1丁目 6-28

プラザ洞津 2 階 明日香の間

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨 拶(中部運輸局自動車交通部長)

3. 議 題

(1)平成28年度パイロット事業の報告について【資料1】

(2)事例紹介 「製作所全体で取り組む安心・安全なトラック物流づくり」【資料2】

(3)平成29年度パイロット事業について【資料3】

(4)その他

4. 挨拶(三重労働局長)

5. 閉 会

議事次第、委員及び出席者名簿、配席図

資料1 「トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県地方協議会」における
パイロット事業報告書(概要版)

資料2 製作所全体で取り組む安心・安全なトラック物流づくり

資料3 平成29年度パイロット事業対象集団候補(案)

参考資料1 第5回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及び第4回
トラック運送業の生産性向上協議会

参考資料2 第3回トラック運送業の適正運賃・料金検討会

参考資料3 新聞広告「トラックドライバーの労働改善にご理解・ご協力をお願いします！」

トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会 委員名簿

～ 第6回協議会 出席者名簿 ～

平成29年3月21日
(順不同・敬称略)

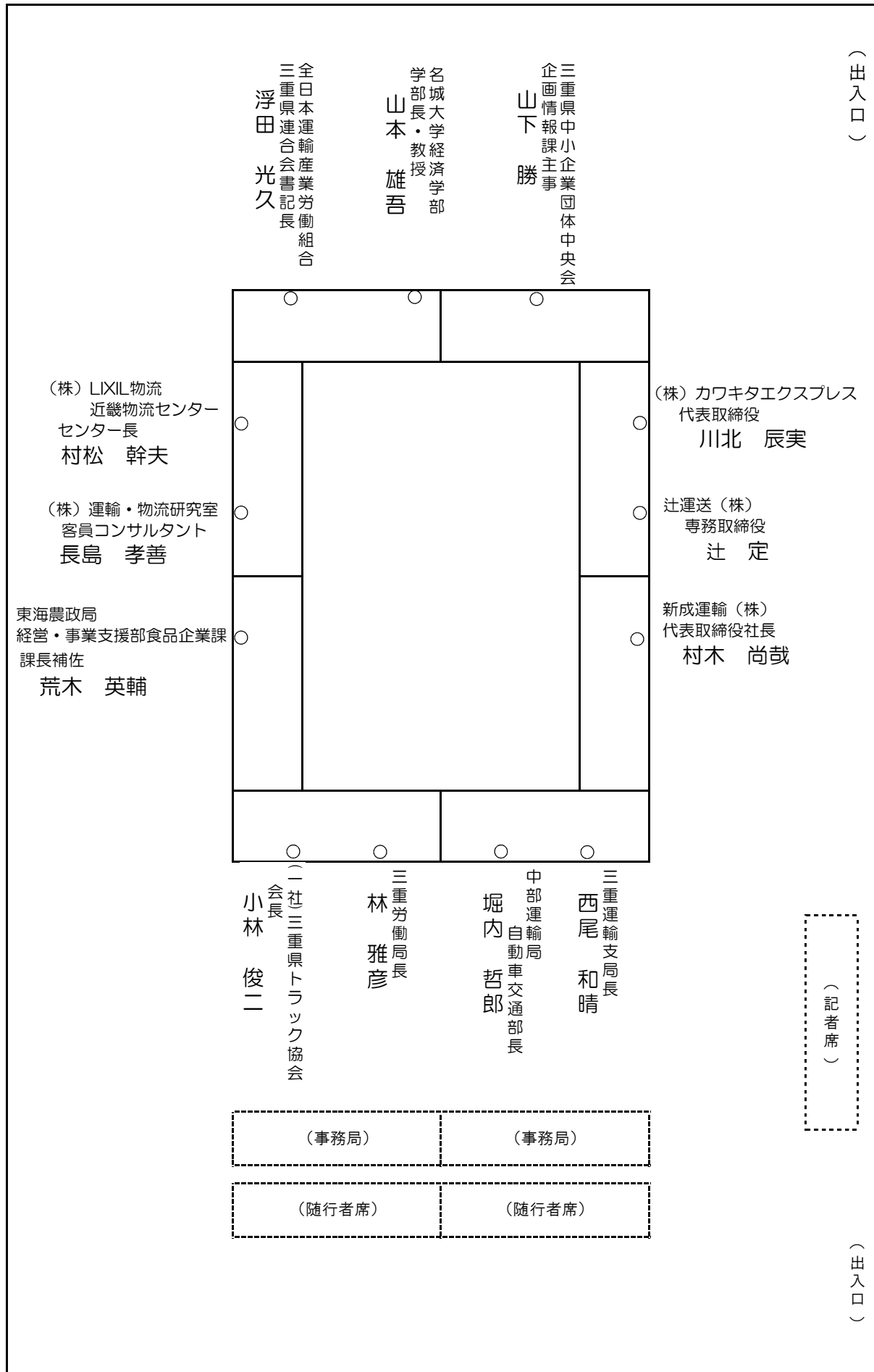
	機関代表者	組 織 名	役 職	委 員 氏 名	代理出席者等
1	学識経験者	名城大学経済学部	学部長・教授	山本 雄吾	
2	経済団体	三重県商工会議所連合会	専務理事	藤本 和弘	欠席
3		三重県中小企業団体中央会	事務局長	別所 浩己	企画情報課主事 山下 勝
4		三重県商工会連合会	事務局長	遠藤 修一郎	欠席
5	荷主及び 利用運送 事業者	日本トランスシティ株式会社	運輸事業部 業務部 部長	岡田 毅	欠席
6		株式会社LIXIL 物流 近畿物流センター	センター長	村松 幹夫	
7		本田技研工業株式会社 鈴鹿製作所	生産業務室長	吉山 慎一	欠席
8	事業者団体	一般社団法人三重県トラック協会	会 長	小林 俊二	
9	労働者団体	全日本運輸産業労働組合 三重県連合会	書 記 長	浮田 光久	
10	トラック運送 事 業 者	株式会社カワキタエクスプレス	代表取締役	川北 辰実	
11		辻運送株式会社	専務取締役	辻 定	
12		新成運輸株式会社	代表取締役社長	村木 尚哉	
13	行政機関等	三重労働局	局 長	林 雅彦	
14		中部運輸局	局 長	鈴木 昭久	自動車交通部長 堀内 哲郎
15		三重運輸支局	支局長	西尾 和晴	

オブザーバー

	機関代表者	組 織 名	役 職	委 員 氏 名	代理出席者等
1	行政機関等	東海農政局	経営・事業支援 部食品企業課 課長補佐	荒木 英輔	

第6回トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会 配席図

平成29年3月21日(火) プラザ洞津 2階明日香の間



「トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県地方協議会」 におけるパイロット事業報告書（概要版）

第1回検討会

- 目的と方針の共有
- 実態の確認

8月26日

第2回検討会

- 課題と改善策
- 実証実験プランの検討

11月24日

第3回検討会

- 結果の分析
- まとめ

3月2日

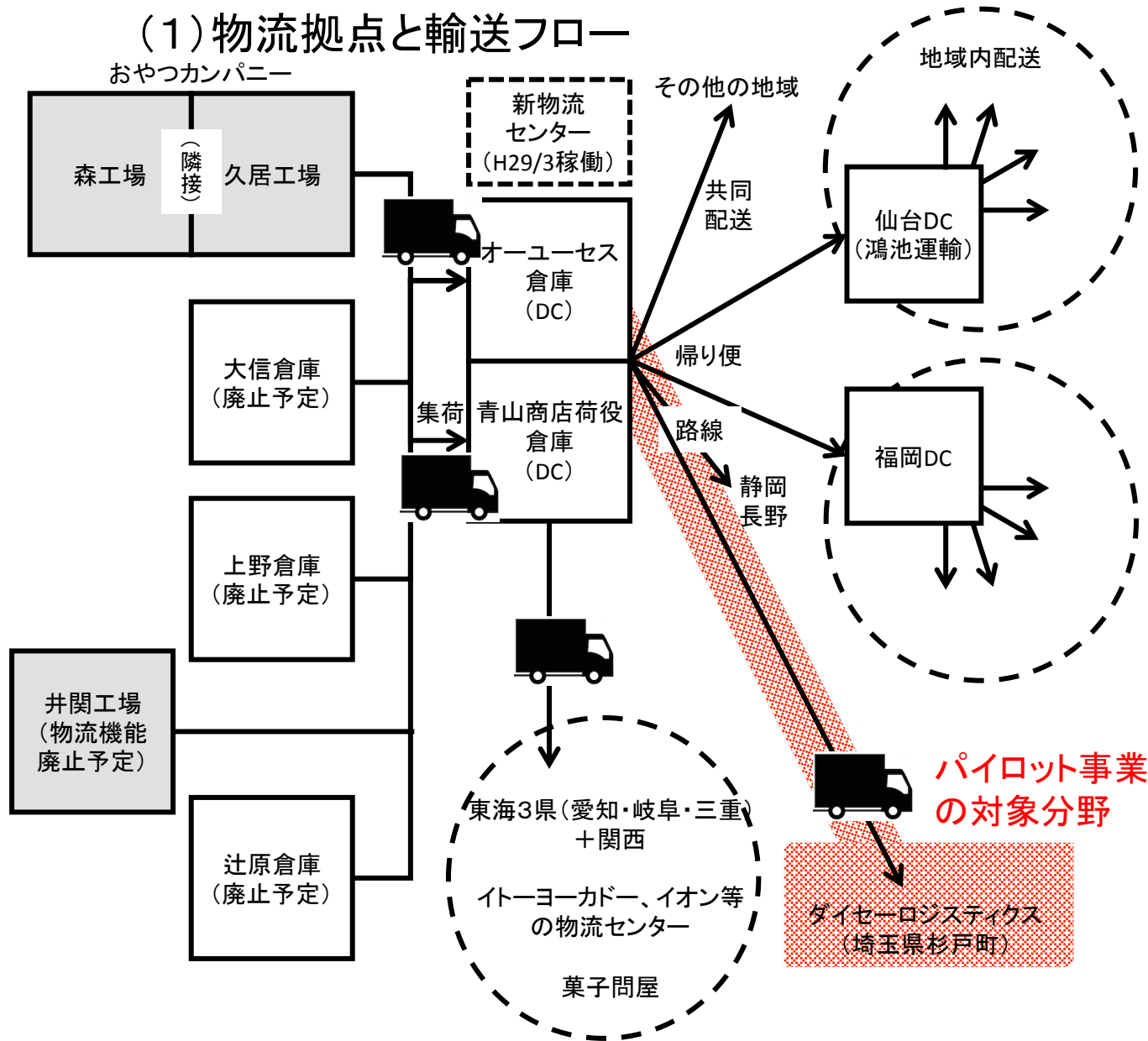
（株）運輸・物流研究室

1. 対象集団の概要

	発荷主	元請け運送事業者
企業名	株式会社おやつカンパニー	有限会社青山商店荷役
事業所所在地	三重県津市一志町	三重県津市庄田町
業種	菓子・食品の製造販売	一般貨物自動車運送事業 倉庫業 荷役・梱包
規模	資本金 1億円 売上高 199億円(2016/7) 従業員 380名	資本金 1,750万円 従業員数 49人 車両数 40台

2. パイロット事業の対象拠点と物流実態

(1) 物流拠点と輸送フロー



- 各工場・倉庫はアイテム分担。集荷トラックが巡回し、(株)オーユーセスまたは青山商店荷役の倉庫に入荷する。
- 各地方のストックポイントに、おやつカンパニー手配のチャーター便や路線便で輸送。
- 青山商店荷役は、東海3件＋関西の納品先に日帰り配送、および埼玉県杉戸町のストックポイントに週2回2泊3日運行。

2. パイロット事業の対象拠点と物流実態

(2) 荷主企業と運送事業者の取引実態

■輸送戦力

①構成員事業者への委託状況

- 横持ち集荷
- 商品保管、ピッキング、積み込み
- トラック輸送
- 配送先での荷下し

②輸送分野

- 集荷
- 近距離配送(東海3件+関西)
- 長距離幹線輸送(埼玉県杉戸町)

③委託シェア

- 青山商店荷役シェア保管約50%、運送約25%

④使用車両(車種・台数)

- 10トン車1台、4トン車 3台、傭車中型1台(臨時)

■物流条件

①積み作業

- 集荷および倉庫内はパレット積みであるが、積み込み時に荷台上でパレット崩し・バラ積み。軽量低価格商品のため積載率を最優先。

②輸送条件(高速使用等)

- 運賃は高速料金込み。
- 実態は使用すると赤字になるためほとんど使用せず。埼玉県杉戸便は途中から高速を利用。

③納入時刻等の着荷主の条件

- 到着時間予約制荷主の場合、着時間を守れないと原則翌日まわしなる。
- それ以外は到着順に受付けて荷下し。

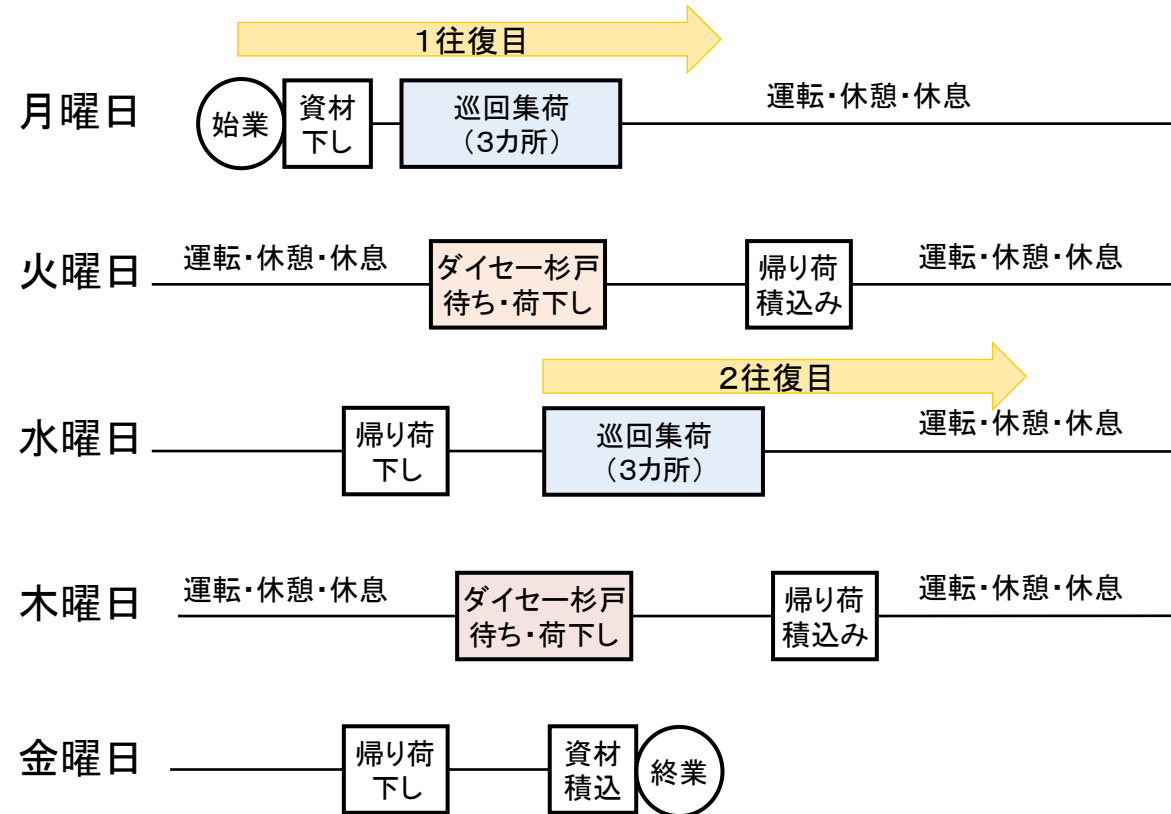
④運賃体系

- 専属チャーター:2台、貸切距離制:2台

3. 運転者の労働実態（埼玉県杉戸便）

■運行実態と業務内容

- ①三重県津市から埼玉県杉戸町までの5日間で2往復の運行である。
- ②前週積込まれていた資材(ダンボール)の下し作業、貨物の集荷の後に、営業所を出発。
- ③3日目に営業所に戻ったのち、再び集荷して2往復目の出発。
- ④集荷及び杉戸での下しは、荷台上でパレットを崩し手積み、手下しである。



4. 問題点とその要因

(1) 物流の効率性からの視点

① 集荷場所が多く時間がかかる

- 集荷先が最大6箇所(3工場、3倉庫)あるため。特に久居地区から井関工場は10Km、辻原倉庫は5Km離れており非効率。

② 集荷荷役に1時間30分～3時間かかっている

- スナック菓子の商品特性(軽量・低価格)上、積載率を重視し手積みで行っているため。

(2) 労働時間短縮と告示遵守からの視点

① 杉戸便で告示未遵守が発生しやすい

- ・ 休息期間が成立しない。(拘束状態が継続)
- ・ 運転時間が2日平均9時間を超過。連続運転時間上限を超過。
 - 運行計画を運転手に明確に指示せず、運転手のペースで運行することを実質的に許可しているため。
 - 高速道路の利用に関し、高速料金の予算だけ渡し利用区間は運転手の裁量となっていたため、有効な区間であっても利用されない。その結果運転時間が長時間化する。

5. 改善策の分野と概要

(1)これまでの改善への取り組み

① おやつカンパニー物流拠点の集約(推進中)

- 3倉庫(大信倉庫・上野倉庫・辻原倉庫)および井関工場の在庫を、新物流センターに集約する。これにより久居工場の1Km圏内に物流拠点が集約される。
- 平成29年3月現在、新物流センターへの移行を行っている。3月末移行完了予定。

(2)現状の問題点に対する改善案

①集荷場所が多く時間がかかる

- 集荷先が最大6箇所(3工場、3倉庫)あるため。特に久居地区から井関工場は10Km、辻原倉庫は5Km離れており非効率。

②集荷荷役に1時間30分～3時間かかっている

- スナック菓子の商品特性(軽量・低価格)上、積載率を重視し手積みで行っているため。

①杉戸便で告示未遵守が発生しやすい

- 運行計画を運転手に明確に指示せず、運転手のペースで運行することを実質的に許可しているため。
- 高速道路の利用に関し、高速料金の予算だけ渡し利用区間は運転手の裁量となっていたため、有効区間であっても利用されない。

改善案

● 物流拠点の集約(推進中)

- パレット積みによる荷役時間削減
- ベールクランプ等マテハン機器活用による荷役軽減

本案は、以下の理由により対象集団から採用されず。

- ✓ 対策をしても荷傷が予想される。返品になったら運送会社の費用負担となる。
- ✓ パレットを持ち帰る必要があり、帰り荷がとりにくくなる。
- ✓ 運べる物量が減るのは困る。

● 集荷積み込み補助員の投入

本案は採用された。

- 高速道路適正利用を前提とした運行計画の策定と指示

6. 実証実験の実施

①対象分野

- 高速道路の適正利用運行と積込み作業体制の強化

②実験期間

ビフォア : 平成28年12月5日(月)～9日(金)
 アフター : 平成29年1月16日(月)～20日(金)

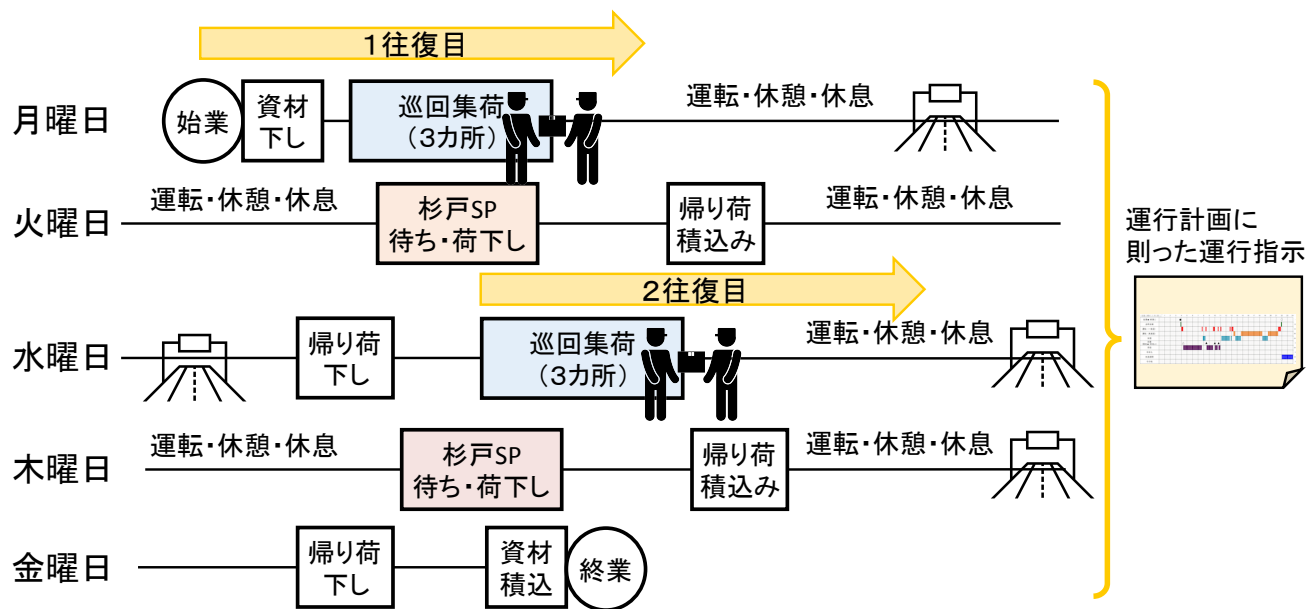
③改善策の概要

埼玉県杉戸町のストックポイント(ダイセーロジスティクス株)行き便を対象として以下の実験を行う。

- 高速道路の適正利用を前提とした運行計画を作成し、これに基づく運行を指示する。
- 集荷時に積込み補助員を1名投入し2名体制で作業を行う。

④実験方法

- 事前に運行管理者が高速道路を適正利用し、経由地、休憩予定地、予定時間を明確にした5日間の運行計画を作成し、運転手に指示し運行させる。
- 対象集団の荷主の集荷(1日目および3日目)において、積込み補助員が1名同乗し積込み作業を支援する。
- ビフォア(従来運行)のデータは、12/5～9の運転日報およびアナタコチャートによる。

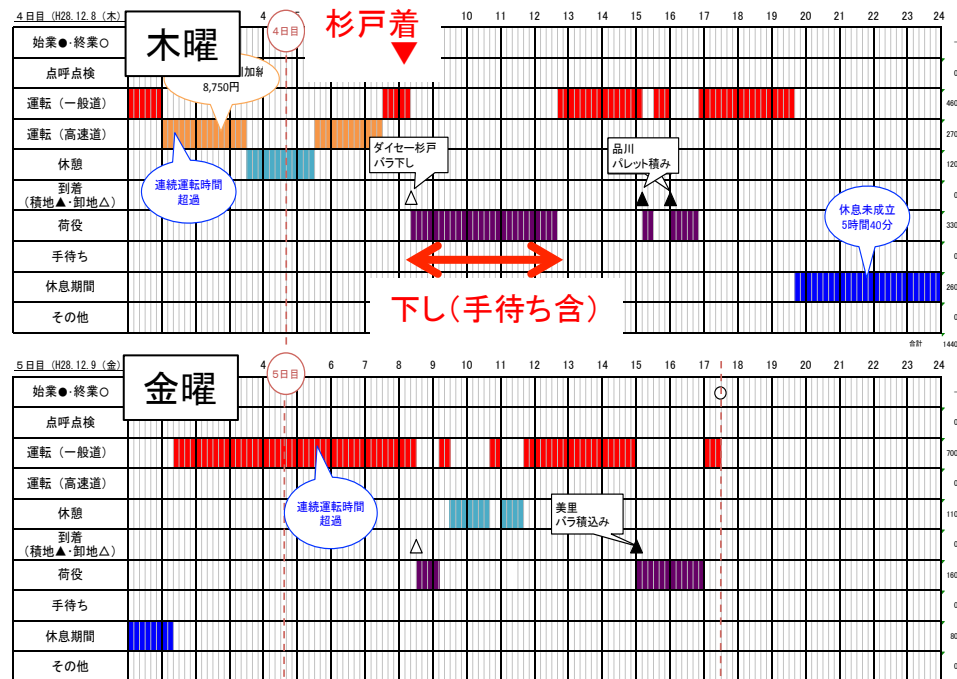
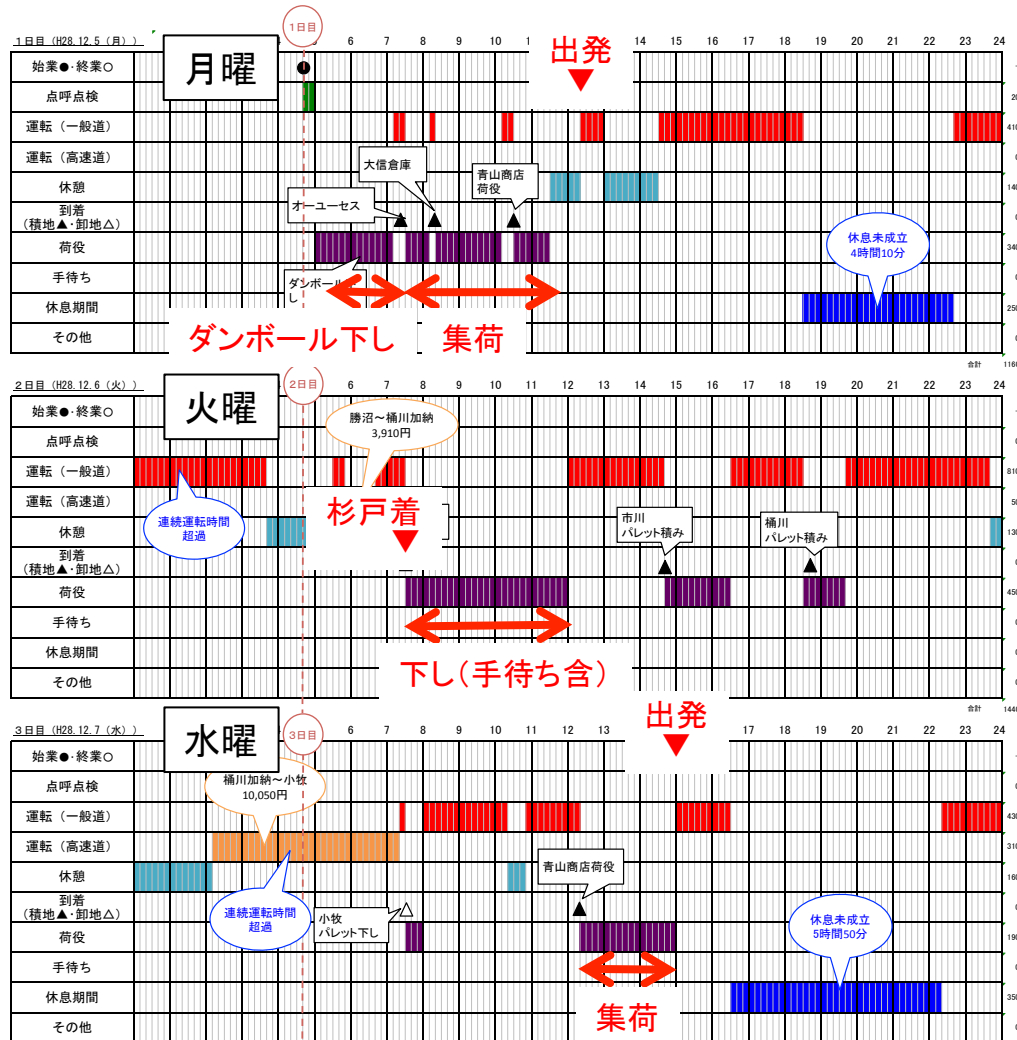


6. 実証実験の実施

⑤ 高速道路の適正利用運行の結果

ビフォア(従来運行)運行実績

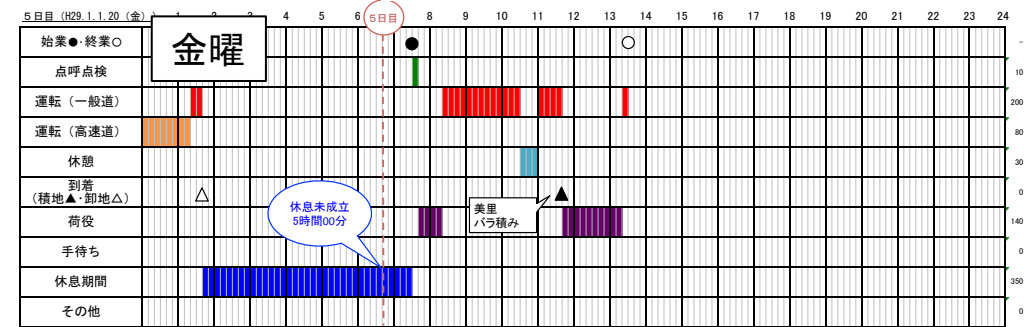
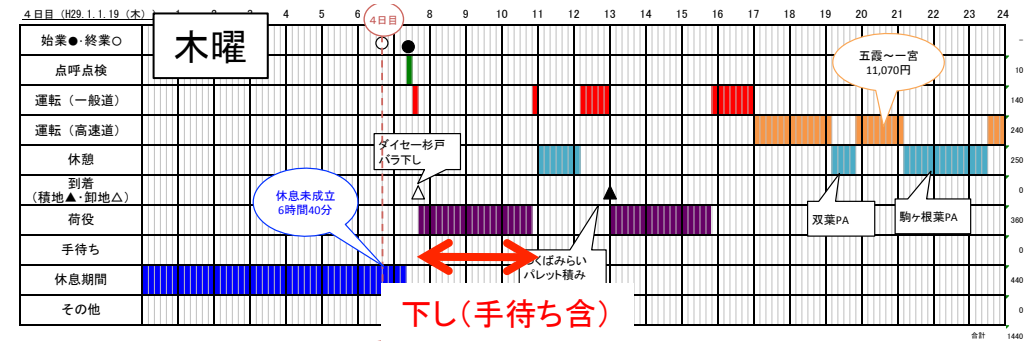
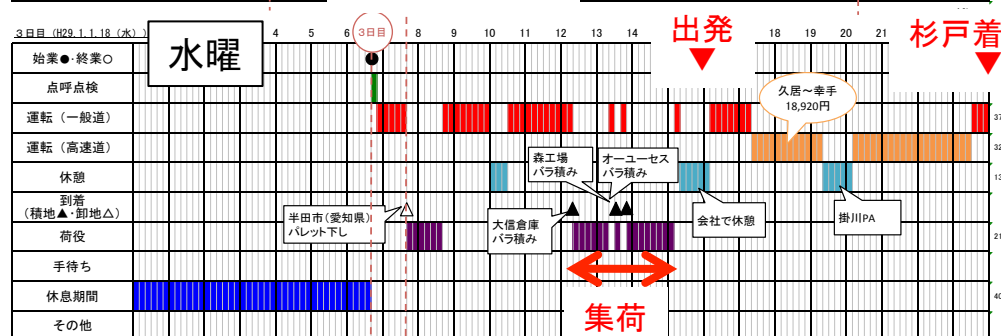
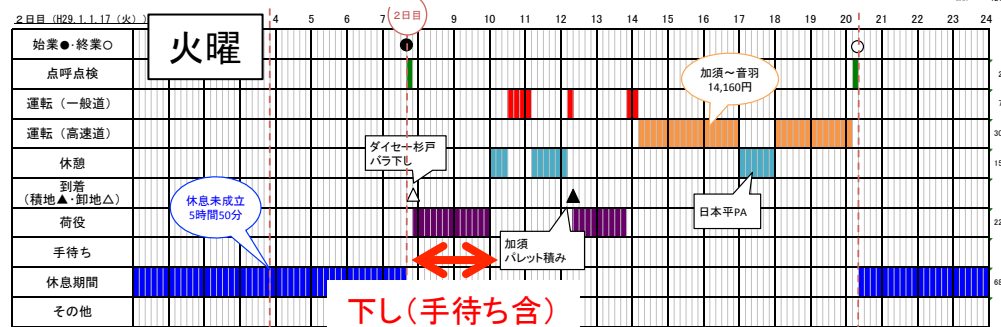
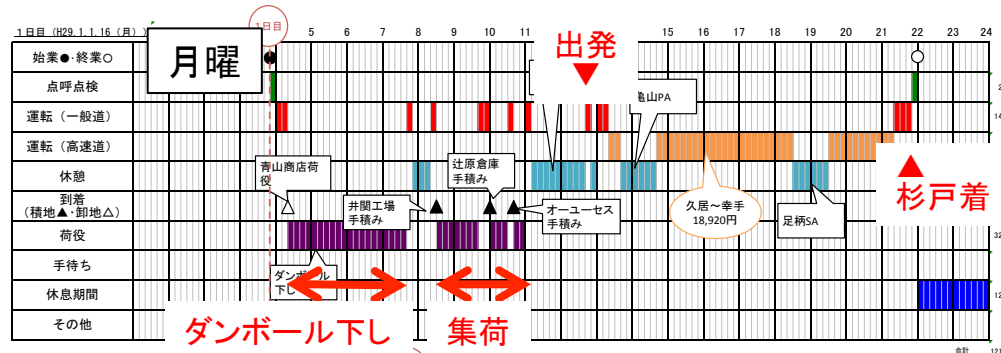
(注) 今回の調査では、4時間以上の休憩は、分割休憩を試みたが成立しなかったものとみなし、休憩期間として扱った。



6. 実証実験の実施

⑤ 高速道路の適正利用運行の結果

アフター(実験運行)運行実績



6. 実証実験の実施

⑤ 高速道路の適正利用運行の結果

労働時間比較

	従来運行						実験運行						平均差
	12/5	12/6	12/7	12/8	12/9	平均	1/16	1/17	1/18	1/19	1/20	平均	
始業時刻	04:40	04:40	04:40	04:40	04:40		03:50	07:40	06:40	06:40	06:40		
運転時間	10:30	13:10	13:20	12:00	08:20	11:28	08:20	07:00	11:30	08:00	03:00	07:34	▲3:54
荷役 (手待ち含)	05:40	07:30	03:10	05:30	02:40	04:54	05:20	03:40	03:30	06:00	02:20	04:10	▲0:44
休憩時間	03:20	03:20	01:40	00:50	01:50	02:12	04:10	02:30	02:10	04:10	00:30	02:42	+0:30
その他時間	00:20	00:00	00:00	00:00	00:00	00:04	00:20	00:30	00:10	00:10	00:10	00:16	+0:12
拘束時間	24:00	24:00	24:00	24:00	12:50	21:46	24:00	13:40	24:00	24:00	06:50	18:30	▲3:16
休息期間	(04:10)	00:00	(05:50)	(05:40)		03:55	(05:50)	10:20	(06:40)	(05:40)		07:07	+3:12
合計	24:00	24:00	24:00	24:00			24:00	24:00	24:00	24:00			

拘束時間

- 従来:4日目まで拘束状態が続いていた。
- 実験:3度16時間を超過したが平均では3時間16分の短縮となった。

運転時間

- 従来:12/6～8が前後2日平均9時間超となった。
- 実験:1/18のみ前後2日平均で9時間を超過した。平均で3時間54分の短縮となった。

連続運転時間

- 従来:5時間3回、7時間1回
- 実験:4時間超は無し

休息期間

- 従来:8時間以上が成立した日無し
- 実験:16、18、19未成立。平均では1日あたり3時間12分の改善となった。(4時間以上の休憩を休息とみなした場合)

運送コスト比較

	従来運行	実験運行	備考
高速道路料金	22,710円	63,070円	40,360円増加
燃料費	78,660円	56,810円	21,850円削減(軽油95円/Lで計算、推定区間含む)
計	101,370円	119,880円	18,510円増加

6. 実証実験の実施

⑥ 積込み作業体制の強化の結果

	従来運行	実験運行	備考
積込み立米	1日目:46.91m ³ 3日目:46.46m ³	1日目:45.73m ³ 3日目:46.45m ³	
荷役時間	1日目:3時間30分 3日目:2時間40分	1日目:2時間00分 3日目:2時間30分	
単位(立米)あたり 荷役時間	3.96分/m ³	2.93分/m ³	作業スピード26.0% 改善

⑦ 運転手の感想

- 翌日のダイセー荷下しに間に合わせるために、一般道だと休息の余裕がなかったが、高速利用だと十分な休息が取れた
- これまでは自分のペースで休憩できたが、運行計画に則った高速道路運行だと、自分のコンディションに関係なく決められた場所までは必ず走らなければならない。
- 積込み補助により時間が1/3位短縮できた感触だ。
- 初めてなので動線が交差するなど邪魔になる場面もあったが、慣れればもっとうまくやれるだろう。
- 体の負担は軽減できた。夏場は特にありがたいだろう。

6. 実証実験の実施

⑧対象集団のメリット／デメリット

	メリット	デメリット
発荷主 (株)おやつカンパニー	● 積込み時間短縮によりバースの車両回転率が高まる。(ただし実験では26.0%短縮にとどまった)	● 高速代、積込み作業員補助の運送コスト増加分の負担を求められる懸念がある。
運送事業者 有限会社青山商店荷役	● 拘束時間が3時間16分短縮。(1日平均。以下同じ) ● 運転時間が3時間54分短縮。 ● 連続運転時間4時間超が解消。 ● 運転手が運行時間に余裕を感じるようになった。 ● 高速道路走行による燃費向上。 ● 積込み作業26.0%時間短縮。 ● 運転手の荷役による疲労の軽減。	● 高速料金の負担が増加。燃費向上分を織り込んでも18,510円のコスト増。 ● 運転手が自分のペースで自由に走り休憩できないための不自由さを感じた。 ● 積込み補助員人件費が1回あたり2.5人時発生する。

6. 実証実験の実施

⑨結果に結びついたポイント／結びつかなかったポイント／今後の課題 等

拘束時間、運転時間それぞれ一定の改善ができたが、運行を通じての改善基準告示の遵守には至っていない。

- 拘束時間と休息時間が5日中3日未遵守
- 休息期間の確保については、一部改善が見られたものの未だ不足している

その要因

初日朝一番の下し作業(前週末積み込んだダンボール資材)に時間が掛っている。(実験日3時間30分)

今後の改善策

初日ダンボール下ろしを、前週最終日に行う。または近距離担当などの他の運転手に移管する。

拘束時間を15時間内に収めれば、始業24時間内の休息期間を9時間確保できる

休憩時間が運行計画に比べ長い、回数が多い(休息期間をまとめてとれない)など、運転手が計画通りに運行しなかった部分があった。

今後の改善策

運転手の意見や現場認識を再確認し、運行計画を見直し精度を高める。
運行計画に則った運行を行うよう、運転手指導を強化する。

積込補助員:

初めての試みで運転手と補助員の協力体制がうまくとれなかった。
荷台までのフォーク作業で、他車両との兼ね合いでボトルネックとなり手待ちが発生することがあった。

荷主の取組み

新物流センター4月稼働により、集荷時間の短縮が期待できる。

製作所全体で取り組む

安心・安全なトラック物流づくり

株式会社デンソー 大安製作所

- ・1978年入入社

得意先への出荷・発送部署に従事

- ・2002年構内の物流改善を担当

生産と連動させた物流改善を推進

- ・2011年製作所全域の物流改善の推進責任者

製作所の内外、本社機能との連携し幅広く改善を推進

- ・入社依頼38年間、トラック物流に非常に近い部署で業務

若い時は私の失敗で、ムリをお願いしたり大変お世話になっている

輸送業者さんは会社は違うが、同じ目的を共有する仲間

会社&製作所の紹介

2/19



設立 1982年4月

所在地 三重県いなべ市大安町

従業員数 6,700名

面積
敷地面積 85.5万㎡
建物面積 41.3万㎡



会社の中では2番目の大きさ規模で
社内でも重要な位置付けの製作所

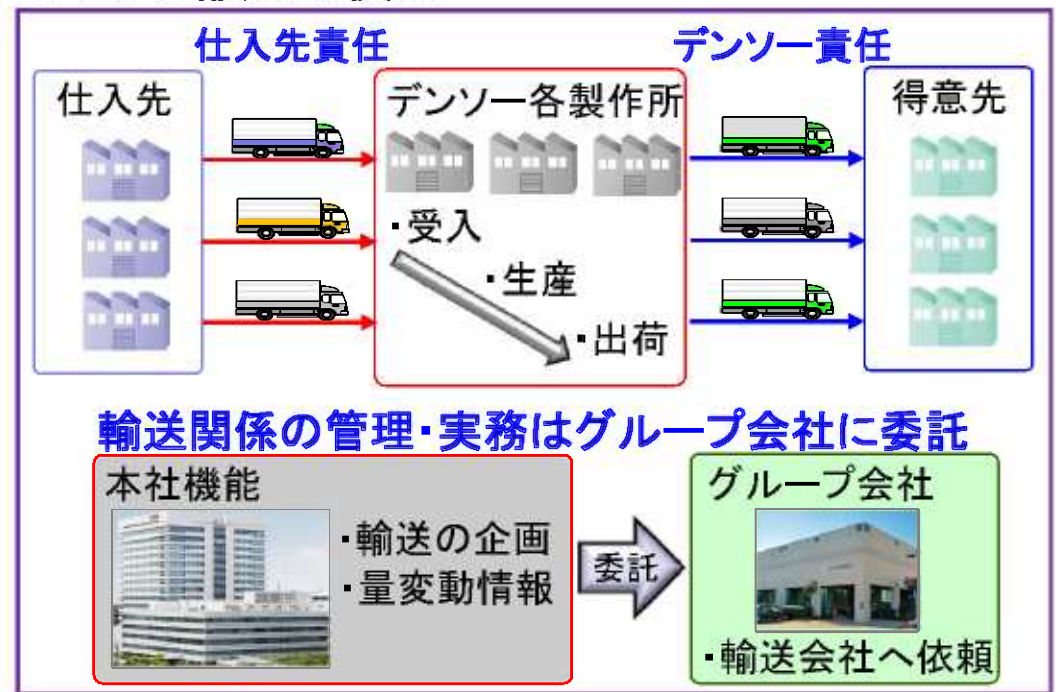
デンソーと輸送業者さんとの関係

3/19

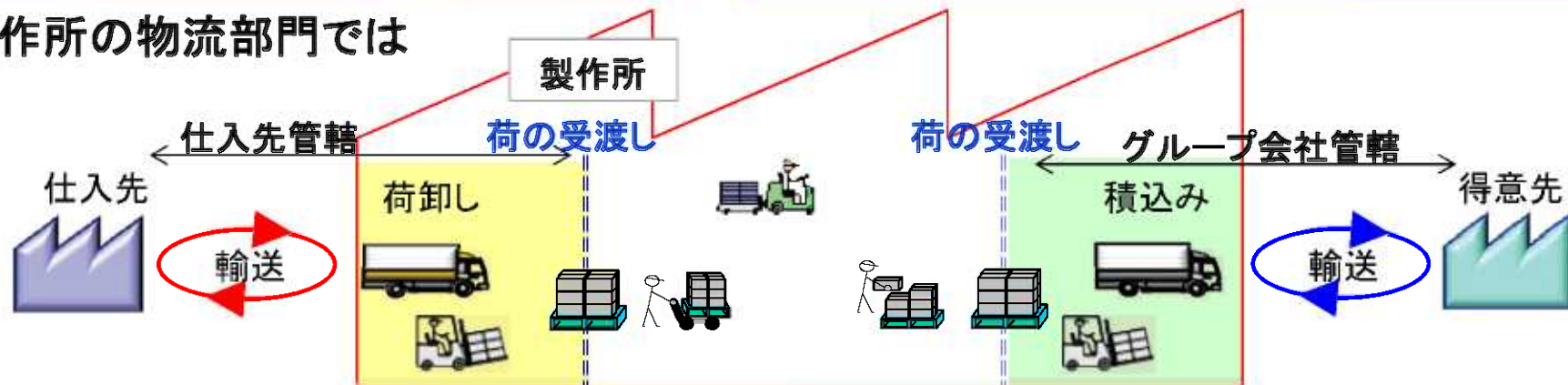
■生産拠点の配置図



■トラック輸送の役割



■製作所の物流部門では



荷の受渡しの外は輸送業者の乗務員さん任せ

■製作所内のトラック物流状況

株式会社 デンソー 大安製作所

《私の思い》

『製作所全域に亘り見直しを図りたい』



■製作所内のトラック物流状況

株式会社 デンソー 大安製作所

《私の思い》

『製作所全域に亘り見直しを図りたい』

②昼休みの入門制限

一般道路での待機

■製作所内のトラック物流状況

③トラックヤード前の待機



①トラックヤードから退場



製作所

《私の思い》

『製作所全域に亘り見直しを図りたい』

門制限



■製作所内のトラック物流状況

③トラックヤード前の待機



①トラックヤードから退場



作所

《私の思い》

『製作所全域に亘り見直しを図りたい』

門制限

管轄外の為、口先だけで改善を具申するだけ

【戦略】

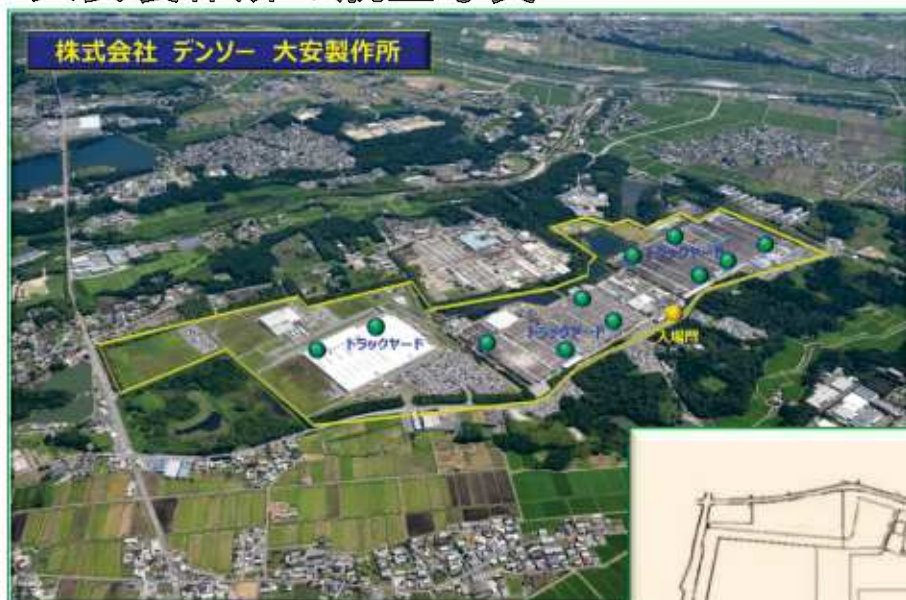
安全対策が物流コストダウンに繋がる提案

安心して安全なトラック物流を構築したい

大安製作所の平面図

8/19

大安製作所の航空写真



大安製作所の平面図

◆車両の入退門

正門…通常の入退門

第二正門…指定&入門専用

◆工場建屋

601,602,603工場の3建屋

複数の製造部が混在



改善視野を製作所全体に拡げ活動

9/19

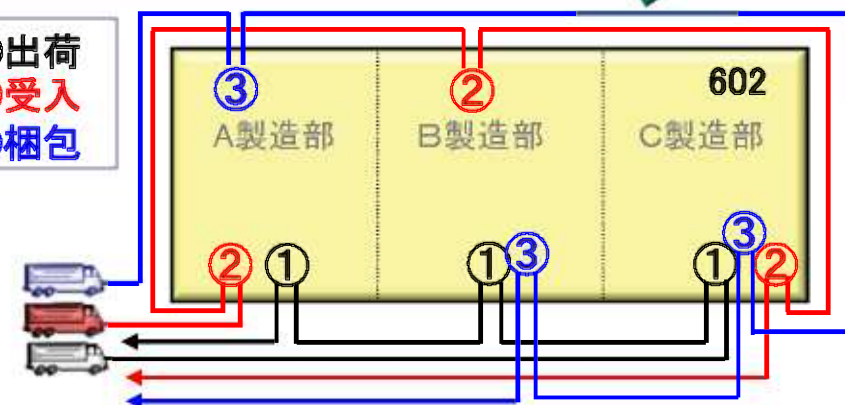
■安全最優先の活動でコストダウンを図る

○物流の問題点(①バックでトラックヤードから退場)

大安製作所内の工場



①出荷
②受入
③梱包



ヤード単位に待機、停車あり、バック発車を繰り返す

交通事故リスクが大きく、運行LTが長い

※LT=リードタイム

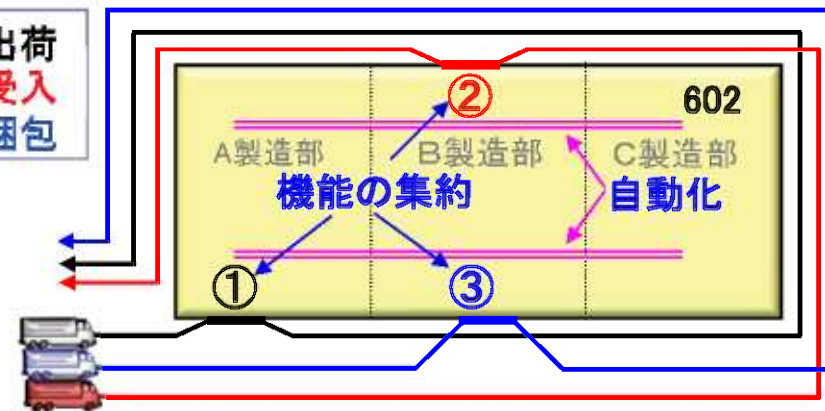
○改善の考え方

- | | | | |
|----------------|---|---|----------|
| 1. 機能の工場単位で集約化 | ● | ● | リードタイム短縮 |
| 2. トラック物流の整流化 | ● | ● | 交通安全 |
| 3. 工場内作業の自動化 | ● | ● | 生産性向上 |

○改善の方法

- 3機能をそれぞれ1ヶ所に整理統合
※運搬ロスは自動化の推進
- 横付トラックヤードの設置
- 一方通行化&歩道を外周側に移設

①出荷
②受入
③梱包



機能の集約、一方通行化、バックさせないトラックヤード

交通事故リスクを減少させLTも短縮

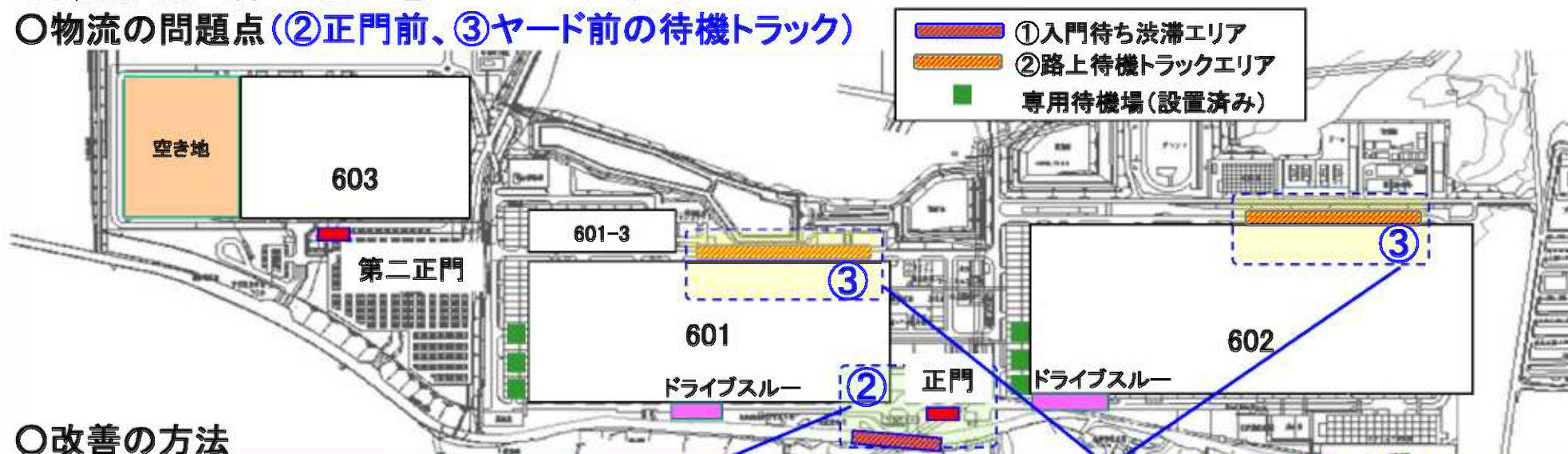
安全とコストダウンの一石二鳥の改善を考案

製作所の機能をフル活用し安全対策

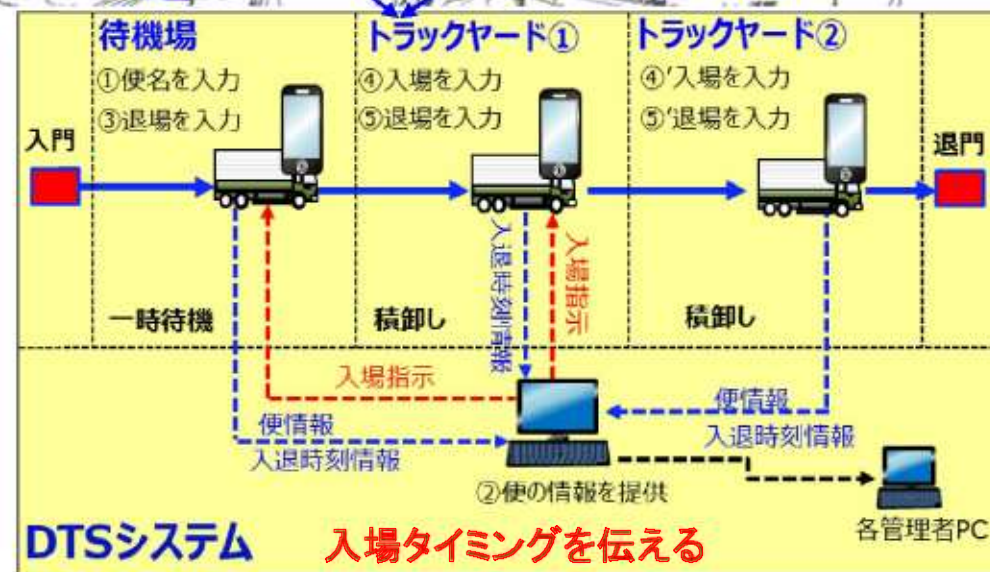
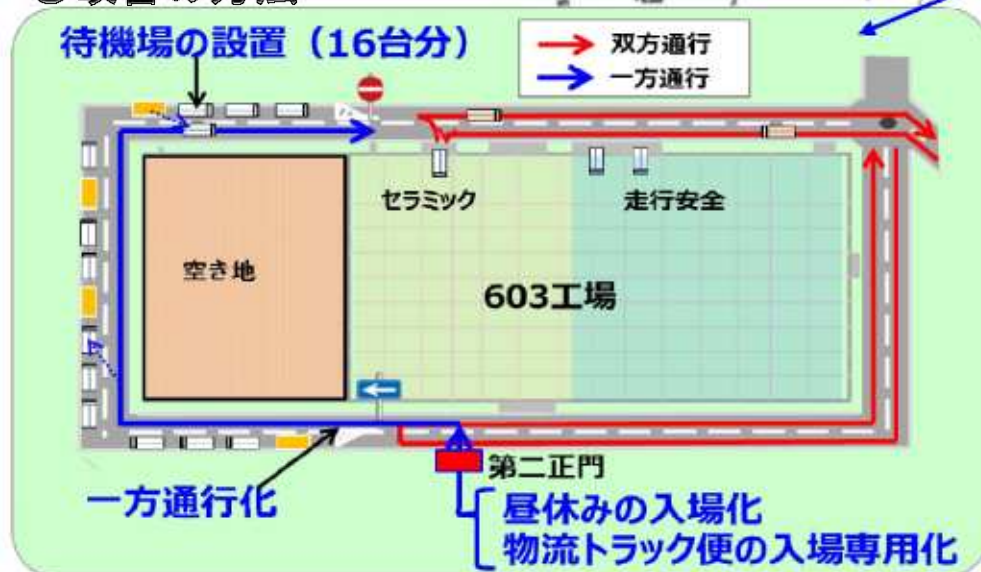
10/19

■製作所全体の流れをスムーズにする

○物流の問題点(②正門前、③ヤード前の待機トラック)



○改善の方法

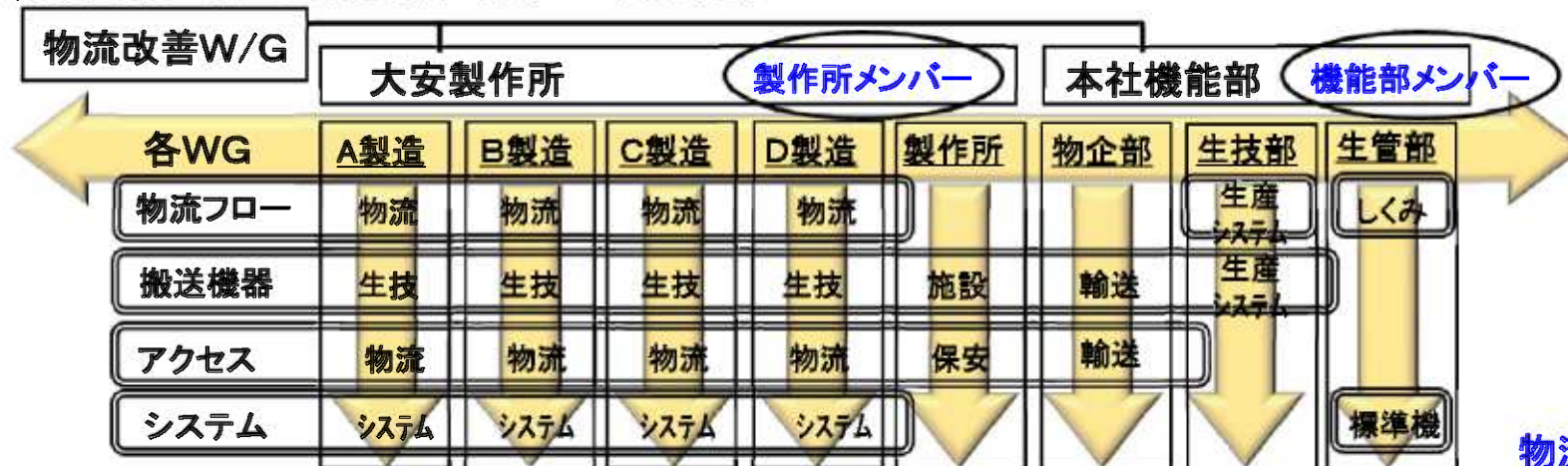


安心で安全な輸送環境の整備を製作所に提案

製作所の協力の基『One大安物流改善活動』の展開

11/19

■製作所全体の活動体制(12年発足)



物流改善案件

製作所内のトラック物流環境改善



- ・我々物流改善担当の強い要請
 - ・製作所長の堀さんの強い想い
《従業員の安心、安全へ繋がる》
- 『One大安物流改善活動』と命名



One大安で協力なタッグを組み物流改善活動を推進

トラック乗務員へ実施したアンケートまとめ(13年)

12/19

大安製作所危険個所マップ



トラック乗務員の生声を聞き込みのまとめ

リストにまとめ計画的に対策を推進

13/19

場所	危険な思いをした内容	会社名	分類	担当	対策状況
(1)	工場北側から進入して、右左折する車両と正門から来た車両、駐車場から出てくる車両と注意する箇所が多く危険。	A	A	製作所	横断等の見直しと左方優先の周知徹底
(2)	軒下の制限速度は15kmですが、作業をしている車両の横を通過する時は、フォークリフトの飛び出して来ると危険。	A	A	物流	輸送業者に注意喚起 ボールの設置
(3)	走行している車両は、左折の左前方に注意が向き右側に車両を振り出す為、右側の駐車場から出てくる車両を見落とす時があり危険。	A	A	製作所	従業員、業者に注意喚起
(4)	角を曲がって直ぐに横断歩道があり、歩行者を見落とす事があり最新の注意を払う事。	A	B	製作所	横断歩道を移設
(5)	製品受け渡しに繁忙の時、順番待ちの車両が道路に居るので、出庫してくる車両が確認し辛く危険。	A	A	物流	トラック待機場(16年度予算) 通信システム
(6)	北側と西側からの車両が合流し又、北側から西側に右折する車両があり、横断歩道もありで車両が集中したりすると、危険な時がある。	A	C	製作所	従業員に注意喚起
(7)	工事事務所出入りが交差点に隣接していて、工事車両の出入りもあり通勤時間帯には近行量の多い横断歩道もあり危険。	A	A	製作所	業者さんに注意喚起
	西から東へ向かう車両が見えづらく、工事関係車両はスピードも出しているため危険。	B	A	製作所	業者さんに注意喚起
(8)	資材倉庫から出庫する時、開口が狭く付近に待機車両があり周囲の安全を確認し辛い。	A	C	物流	トラック待機場(16年度予算) 通信システム
(9)	資材倉庫から出庫する時、開口が狭く付近に待機車両があり周囲の安全を確認し辛い。特に601-3工場方面からの車両が確認しづらい。	A	C	物流	トラック待機場(16年度予算) 通信システム
(10)	601工場の南西角、西食堂前は鋭角のカーブになっていて、大型同士のすれ違いが出来ない。午前中は食堂に出入りが有り特に注意が必要で、	A	A	製作所	一方通行
	夜間、歩行者の確認がしづらく、いらないと思って走り出した時に西食堂から走って歩道を渡っていったのでヒヤリとした。	B	C	製作所	従業員に一旦停止を周知徹底
	カーブ走行中、対向車と接触しそうになった。(対向車線にはみ出さないと曲がれない) (工場の角で対向車が見えない)	C	A	製作所	一方通行
(11)	トラックヤードの出入り口の開口が狭く中のステーションも狭いので、道路に駐車車両があると何処も切り返しきないとステーションに入れない為危険。	A	A	物流	出荷場集約
(12)	603工場への道路で路上付近の見通しが悪く、手前のカーブも鋭角なので対向車両が確認し辛く危険。	A	A	製作所	特になし 道路幅拡張等の改善案(17年度予算)
	曲がり角では反対車線に出ないと曲がれないが乗用車がスピードを出して進入してくるため接触しそうになった	B	A	製作所	特になし 道路幅拡張等の改善案(17年度予算)
	603工場手前カーブでトラック同士の対向が不可能だった為、バックしようとした時、後方の車両が確認できずクラクションを鳴らされヒヤリとした。	C	A	製作所	特になし 道路幅拡張等の改善案(17年度予算)
(13)	各食堂への横断歩道に設けられたスレートの屋根で、大型車からの目撃だと死角になり歩行者が見辛く危険。	A	A	製作所	従業員に一時停止を周知徹底
(14)	603工場のトラックステーションからバックで出る時、工場の歩行者が整備されて無い為、歩行者がトラックの出入り口付近を歩くので危険。特に夜間は見えない。	A	A	製作所	歩行者の設置(外周側)
(15)	工場南側白家用社員駐車場に掛かる横断歩道の赤色回転灯が、東方面に向かうトラックの目線から確認し辛く、歩行者の発見が遅れるので危険。 回転灯を歩道寄りにするか、高く上げると良く見える。	A	B	製作所	特になし 回転等の位置変更等の改善案
(16)	乗用車駐車スペースから左右を見ずに工場へ向かう人が多く危険	B	B	製作所	従業員に注意喚起
(17)	歩道ではないところを横切る人が多く危険	B	B	製作所	従業員に注意喚起
(18)	工事関係者の人が一旦停止をせずに外周道路へ進入する				さんに注意喚起
(19)	正門で停止中にバイクがすり抜けていくためヒヤリ				員に注意喚起
(20)	横断歩道を西向きで停止し、左右を確認して通過				員に一旦停止を周知徹底
(21)	工場からバックで出る際、乗用車が後ろをすり抜けていくためヒヤリとする。(601工場全体)	B	A	物流	出荷場のみドライブスルー化
(22)	横断者が見えにくい為接触しそうになった。目の前にトラックが来ているのに確認せず横断した為接触しそうになった。	C	B	製作所	従業員に一旦停止を周知徹底
(23)	積込み作業を終えて601工場からハザードを点灯させてバックにて退場する際、走行してきた乗用車と接触しそうになった。	C	B	製作所	出荷場のみドライブスルー化
(24)	正門前、道路から入場しようとした自車と待機場から入場した乗用車と合流の際接触しそうになった。	C	A	製作所	業者さんに注意喚起
(25)	積込み作業を終えて601工場からバックで退場する際、積木がある為、自車からも走行車両からも見えにくい為発見がおくれる。	C	A	製作所	特になし 稼かにボウボウ、積木の剪定案
	トラック同士ではバック優先が暗黙のルールで譲りあいができているが、トラック以外の納入業者、工事関係等の業社はクラクションを鳴らしながら後方を通過する車両もいる。	C	A	物流	出荷場のみドライブスルー化
(26)	正門を入って左折した時、対向車線を走行の車両と接触しそうになった。(対向車線にはみ出さないと曲がれない)	C	A	製作所	業者さんに注意喚起
(27)	(正門前歩道) AM8:00~8:30頃は交通量も多く横断歩道手前では歩行者優先で停止している。その中、正門へ向かうため右折レーンで歩行者もなくなり対向車も止まってくれているので右折しようとしたときトラック左側(駐車場方面)から歩行者が走って渡ってきたためヒヤリとした。	B	B	製作所	従業員に注意喚起 定期トラック便の専用門化が必要
(28)	デントー大安603工場裏側(トラックヤード)の所で歩道が整備されていない為歩行者がトラックヤード出口付近を歩き、夜間暗い所でトラックヤードから出ようとした時に人が出てヒヤリとした。	D	A	製作所	歩行者の設置(外周側)

製作所全体に周知すると共に対策を実施

横付けトラックヤード〈ドライブスルー方式〉 1/4

14/19

■出荷機能を集約し横付トラックヤードの設置 14年8月

名称: 602統合出荷場



横付けトラックヤード〈ドライブスルー方式〉 2/4

15/19

■出荷機能を集約し横付トラックヤードの設置 14年8月

名称: 602統合出荷場



横付けトラックヤード〈ドライブスルー方式〉 3/4

16/19

■出荷機能を集約し横付トラックヤードの設置 14年8月

名称: 602統合出荷場



横付けトラックヤード〈ドライブスルー方式〉 4/4

17/19

■出荷機能を集約し横付トラックヤードの設置 14年8月

名称: 602統合出荷場



安全で安心感のあるトラック物流の始まり

602工場の出荷機能統合(14年8月)

18/19

■602工場の出荷トラック便の現状



積み込み→荷卸し→積み合せ→積み込みの繰り返し

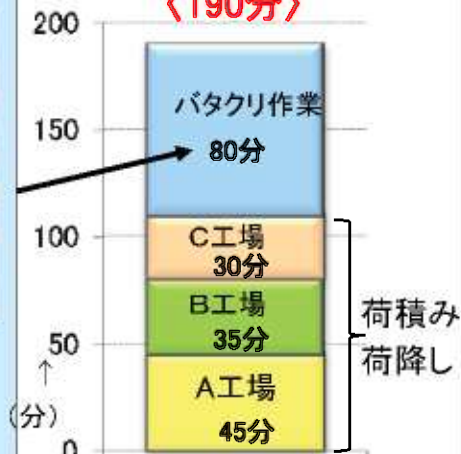
バタクリ作業

夏は40℃



納入先単位 {
・仕分け
・積み合せ
※バタクリ=バタバタと繰り返す様

602着～発までのLT
＜190分＞



■改善後(出荷機能の集約)



積み込み場所を1カ所に



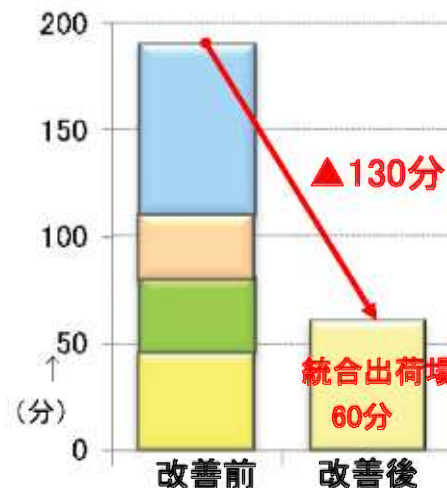
増えた運搬作業は自動化



内製自動搬送機

■効果

602着～発までのLT



乗務員の作業負荷軽減とコストダウンが図れた

602工場の出荷機能を活用させたLT短縮

■ドライブスルー方式で浮いた面積を活用

- ・浮いた面積・・・約1,300㎡



- ・製作所の近隣に中継地が約900㎡

■取り巻く環境

- ・輸送業者・・・仕事はあるが人がいない
- ・荷主・・・増産に対応できるトラック便が必要

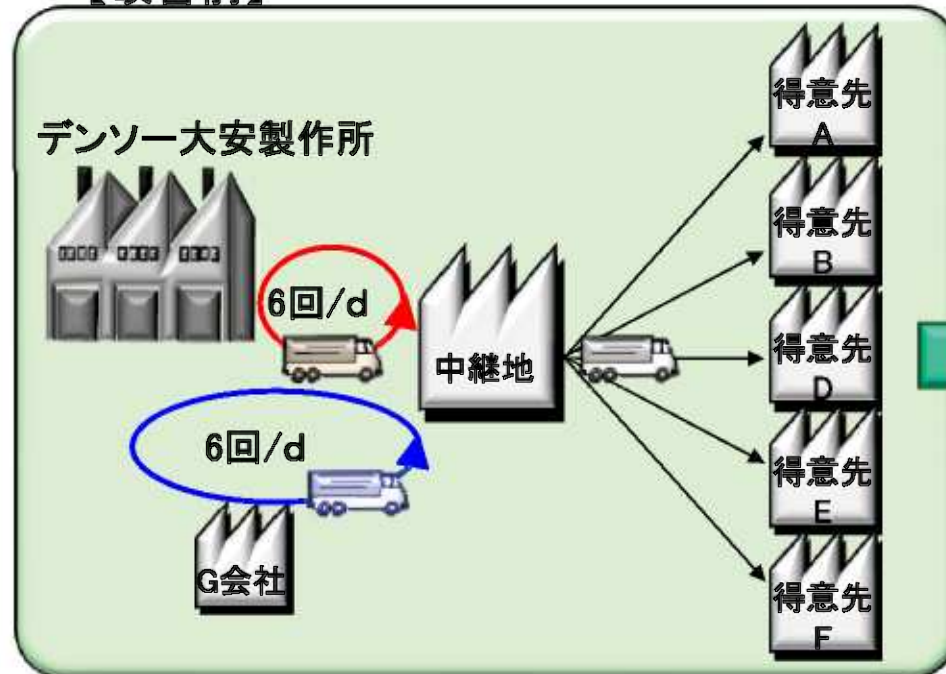
■改善の考え

- ・浮いた面積を有効活用し製作所内に中継機能を設置
- ・1工程を減らす事で、LT短縮を図りトラック台数を削減

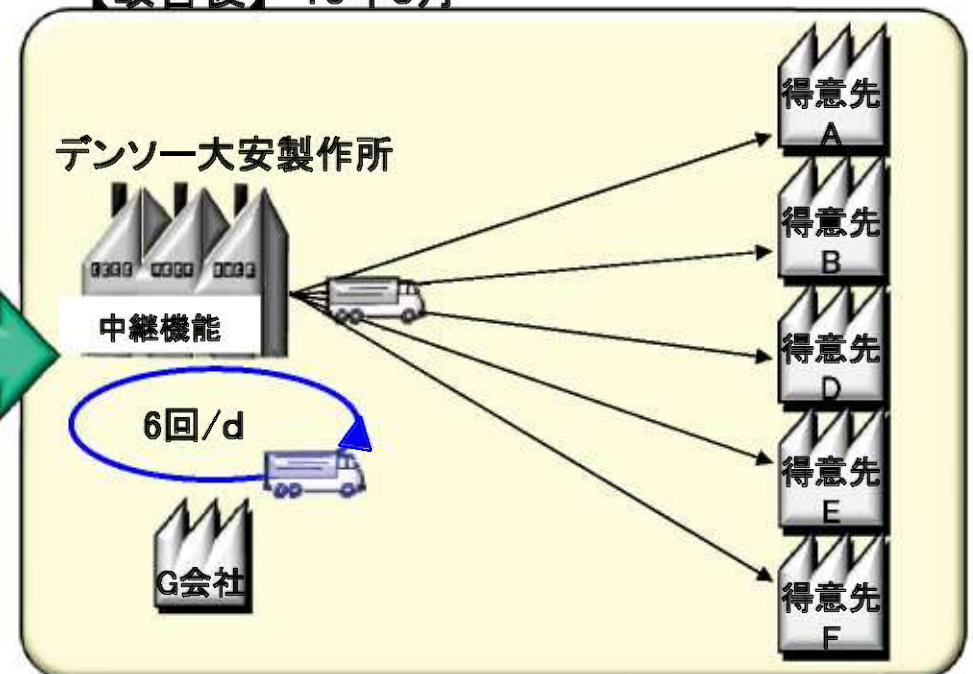


空いたトラックは新規の仕事に引当

【改善前】



【改善後】 16年8月



荷主のコストダウンと輸送業者の運転手不足の解消

対象集団1

区分	名称	主な荷の種類	主な課題
発荷主	住宅建材メーカーA社	外壁材、屋根材の製造	・出荷オーダーの締切が着日の前日12時までと遅い ・オーダー締切り後出荷製品の荷揃いを開始するため、構内での手待ちが発生し、事業者から問題提起されている
運送事業者	県内に営業所を置く複数の事業者		・発荷主における積込みが、長距離便優先となっている ・発荷主から各社集荷時間が指定されているが、パレットの返却時間が14時までと指定されているため、近距離輸送の事業者で長時間の手待ちが発生している
着荷主	不特定多数	住宅建材	

対象集団2

区分	名称	主な荷の種類	主な課題
発荷主	(株)おやつカンパニー	菓子・食品製造 販売	生産性向上、物流の効率化、コスト削減等
運送事業者	(有)青山商店荷役		荷役作業の効率化と基準 告示を意識した運行管理
着荷主	ヨーカドー、イオンの物流センター、菓子問屋		荷卸し前の手待時間の削減

平成29年1月18日

県内トラック運送事業者 各位

トラック輸送における取引環境・
労働時間改善三重県協議会事務局
(三重労働局、三重運輸支局、三重県トラック協会)

**トラック輸送における取引環境・長時間労働の改善に向けたアンケート調査
ご協力のお願いとパイロット事業(実証実験)の参加事業者募集について**

拝啓 貴社ますますご清栄のこととお喜び申し上げます。

トラック運送事業においては、総労働時間が長く、また荷主都合による手待ち時間などの実態があり、取引環境の改善と長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要があるため、平成27年度から各都道府県に「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」を設置して、対応策等について協議を行っているところです。

また、長時間労働等の改善に関するガイドラインを策定するため、平成28年度から29年度にかけて、取引環境や長時間労働等の実態調査を行い、課題や改善点を洗い出し、改善方策の検討、検証を行うパイロット事業(実証実験)を全国的に募集し実施しています。

つきましては、平成29年度のパイロット事業の選定にあたり、三重県内における取引環境や長時間労働の実態・問題点等について把握するため、別紙アンケート調査にご協力いただきますようよろしくお願いいたします。

また、荷主企業等の協力のもと、パイロット事業に取り組んで頂ける運送事業者を募集しますので、別紙アンケートにより 平成29年1月31日(火)までに事務局までお知らせ下さい。

記

1. 募集対象

現在又は過去においてトラック運転者の長時間労働等の実態を有する運送事業者であって、荷主と長時間労働改善に向けた問題意識を共有し、改善の意欲がある事業者、また、更なる改善を考えている事業者 等
(発荷主(元請運送事業者含む)・着荷主、実運送事業者(関係する同業他社を含む)などを構成員とする集団)

2. パイロット事業の実施予定数と選考方法

平成29年度事業として、1～2事業を予定しています。

応募が多数の場合は、ヒアリングを実施させていただき、関係荷主の協力が得られ、改善効果が高いと思われる対象集団を協議会事務局で選定させていただきます。

【問合せ先】 一般社団法人三重県トラック協会 TEL:059-227-6767 FAX:059-225-2095	担当者：西口・稲垣
--	------------------

トラック輸送における取引環境・長時間労働の改善に向けた
アンケート調査 ご協力をお願い

FAX 返信先 059-225-2095

1/31までにお願ひします

協議会事務局
三重県トラック協会

○荷主(発荷主、元請運送事業者、着荷主)との取引における長時間労働等の実態についてお聞かせ下さい。

荷主都合による 手待時間の発生 ----- 有 ・ 無 どちらかに○を付けて下さい。	◆発生場所別 待機時間についてお書きください。 発荷主(元請事業者)現場 : 平均 分、最長 分 着荷主現場 : 平均 分、最長 分 ◆発生要因と改善策(荷主に改善してほしい点)についてお書きください。
荷役作業・付帯 作業による 長時間労働の発生 ----- 有 ・ 無	◆発生場所別作業時間についてお書きください。 発荷主(元請事業者)現場 : 平均 分、最長 分 着荷主現場 : 平均 分、最長 分 ◆発生要因と改善策(作業効率化)についてお書きください。
その他 荷主との 間で改善したい点 ----- 有 ・ 無	◆具体的に、どこの現場で、何をどう改善したいかお書きください。
荷主に取り引改善等 の協力を要請した ----- 有 ・ 無	◆有の場合、どのような協力要請を行い、どうなったかお書き下さい。
改善を求めたい 荷主の名称等	◆発荷主(真荷主): ◆元請事業者 : ◆着荷主 : ◆輸送品目と業種 : ◆共通する同業他社:
パイロット事業へ の参加の意思	長時間労働削減のため改善策を見だしたいので荷主協力の下 参加を希望する・希望しない 改善を求める同業者がいる場合 : 共同で実施したい ・ 単独で実施したい

貴社名			
電話		E-mail	

参考資料 1

第5回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及び第4回トラック運送業の生産性向上協議会

平成29年2月1日（水）14時00分～16時00分
於）中央合同庁舎3号館 10階共用会議室

【議 事 次 第】

I. 開会

II. 議題

1. 地方協議会におけるパイロット事業の進捗について
2. 運賃・料金について
3. 貨物自動車運送事業における生産性向上について
4. 下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議関係の
取組みについて
5. その他

III. 閉会

【配 布 資 料】

議事次第、委員名簿、配席図

資料1 地方協議会におけるパイロット事業の進捗等について

【厚生労働省・国土交通省】

資料2 トラック運送業の適正運賃・料金検討会

【国土交通省】

資料3 【野村総合研究所】

資料4 下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議関係の

取組みについて【国土交通省】

参考資料1 トラック運送業の生産性向上促進事業

【国土交通省】

参考資料2 農産品物流対策関係省庁連絡会議の設置について

【農林水産省】

参考資料3 過労死等防止対策

【厚生労働省】

参考資料4 荷主向け業界専門紙への広告掲載について

【全日本トラック協会】

参考資料5 「人手不足等への対応に関する調査」集計結果（一部抜粋）

【日本商工会議所】

添付資料 各都道府県のパイロット事業概要

【厚生労働省・国土交通省】

添付資料 価格交渉ハンドブック・リーフレット

【国土交通省】

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委員名簿

トラック運送業の生産性向上協議会委員名簿

(順不同・敬称略)

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
松島	茂	東京理科大学大学院イノベーション研究科教授
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
栗原	博	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
小林	信	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	毅	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
鈴木	賢司	三菱商事（株）ロジスティクス総括部長
坂本	克己	（公社）全日本トラック協会 副会長（総務委員長）
千原	武美	（公社）全日本トラック協会 副会長（物流政策委員会担当副委員長）
馬渡	雅敏	（公社）全日本トラック協会 副会長（基本問題検討小委員会委員長）
山本	慎二	日本通運（株）業務部長
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
新原	浩朗	内閣府政策統括官（経済財政運営担当）
山越	敬一	厚生労働省労働基準局長
正田	聡	経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長
安藤	保彦	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
藤井	直樹	国土交通省自動車局長
川上	泰司	国土交通省総合政策局官房参事官（物流産業）

※新原浩朗内閣府政策統括官（経済財政運営担当）はトラック運送業の生産性向上協議会の委員のみ

地方協議会におけるパイロット事業の進捗等について

目 次

1. 地方協議会におけるパイロット事業の進捗について
 2. 地方協議会の実施状況について
-

1. 地方協議会におけるパイロット事業の進捗について

**「トラック運送における取引環境・労働時間改善地方協議会」における
平成28年度パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況**

○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

3

予冷倉庫活用による拘束時間の削減

福島県

実施集団

➤ 発荷主 A(生産者団体)、運送事業者ア(元請)・イ(実運送)、着荷主 a・b(青果卸売業)、荷種：農産品(トマト)

課題

- ✓ 当日の出荷数量がわからないため、選果完了時間がわからず、結果適正な配車（大きさや台数）ができず非効率。
- ✓ 一台の車で複数の集荷場で積み込むものの、各集荷場の情報共有が無くそれぞれで積み込みの時間がかかり出発時間が遅れる。

予冷施設の活用

天候等による出荷量の変化に作業員の確保や選果ラインの増加等対応が困難であったことから、出発予定時間に間に合わなかった青果品（トマト）を予冷設備にて予冷し翌日出荷

< 改善結果 > 発地(発荷主側)での待ち時間の削減

a社向けトラック	実施前	実施後	短縮効果
拘束時間(推定)	14時間34分	11時間45分	△2時間49分
b社向けトラック	実施前	実施後	短縮効果
拘束時間(推定)	12時間13分	10時間18分	△1時間55分

- ※ 運送事業者イ（実運送）の営業所出発時間から業務完了時間までを拘束時間（推定）として対比
- ※ 事前に荷量が把握でき、それに応じて出荷作業を計画的に実施できるため、出荷作業におけるドライバーの待ち時間を大幅に削減

拘束時間（推定） → 各々約2～3時間短縮

※実現するための課題：予冷設備の設置・運用にかかる費用及び設備までの横持ち費用の負担

4

山梨県パイロット事業 【荷待ち時間短縮等による拘束時間の削減】

実施集団

➤ 発荷主(食品メーカー)、運送事業者、着荷主(流通センター)、荷種：食料品

課題

- ✓ 着荷主の流通センターでの受付開始時にトラックが集中し、順番待ちによる手待ち時間が長い。
- ✓ 発荷主側で行うパレット積みが発荷主側では収容困難なため、手下ろしの手間が生じている。

現状分析

コンサルタントと対象集団による第1回検討会を10月に実施。

また、流通センターへの現地確認を実施したうえで当該集団における運送取引の実態を把握。

<参加集団>

- 発荷主(食品メーカー)
- 運送事業者
- 着荷主(流通センター)

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、コンサルタントによる課題の洗い出しをもとに、第2回検討会にて課題の解決方法を検討。

<課題>

- 手待ち時間関係
 - ・ 流通センター到着後、受付開始時間前にトラックが集中し、搬出作業の順番待ちにより多大な手待ち時間が発生。
- 荷役作業関係
 - ・ 発荷主側では積載効率を重視したパレット積みを行う一方、流通センター側ではサイズの収容不可能なため、手下ろしを強いられている状況。

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>

- 手待ち時間の短縮
 - ・ 流通センターで試験運用中の「受付予約システム」を活用し、予約した時間帯に搬出を行うことにより、手待ち時間の短縮を図る。
- 荷役作業のパレット化
 - ・ 統一したパレット積みを実施し、流通センターでの手下ろしをパレット下ろしへ変更することにより、手下ろし時間の短縮を図る。

実験結果検証

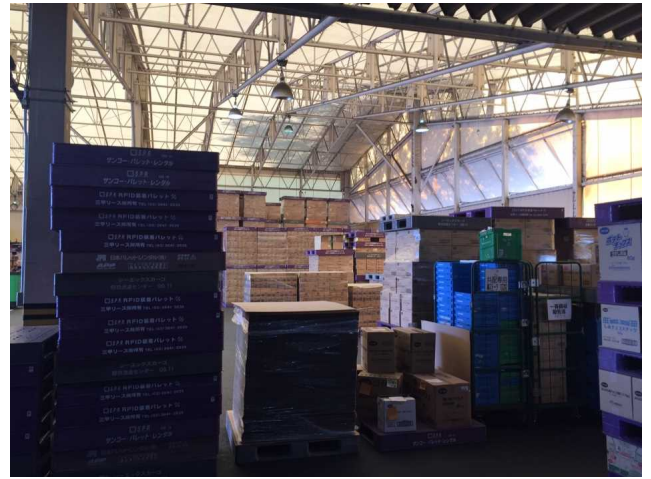
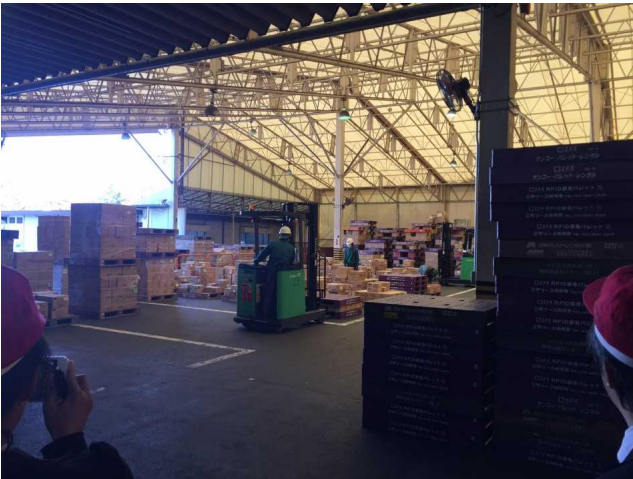
10~11月

1月頃

2月以降

5

着荷主（流通センター）の手下ろし作業場



6

富山県パイロット事業 【拘束時間の削減】

実施集団

- 発荷主(中越パルプ工業(株))、元請運送事業者(中越ロジスティクス)、下請運送事業者(港運輸(株))、着荷主(中越パッケージ(株))、荷種:紙・パルプ

課題

- ✓ 出荷場所において作業が集中した際に発生する荷待ち時間の短縮

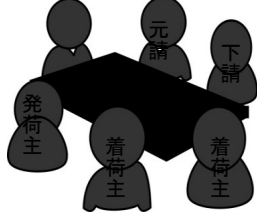
①現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、チェックリストや現場状況を元に当該集団における運送取引の実態を把握。

＜参加集団＞

発荷主 中越パルプ工業(株)
元請運送事業者 中越ロジスティクス
下請運送事業者 港運輸(株)
着荷主 中越パッケージ(株)
ほか 関東エリア

コンサルタント



②課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

＜課題＞

- ・出荷場所において作業が集中した場合に待ち時間が発生。
- ・実際の運転の仕方、休憩の取り方はドライバー任せになっている部分が多い。
- ・積み込み(倉庫)が原則2カ所、まれに3, 4カ所となる場合がある。

＜解決手段＞

荷待ち時間の短縮

- ・荷役ホームの改修
- ・バースの接車スペースの拡張

ドライバーの時間管理

- ・運行経路、休憩場所等をあらかじめ指示することで拘束時間等に影響確認

積み込み場所の集約化※

- ・横持ちと出荷の輸送に分割し、積み込み作業時間等を短縮

(※中長期的な課題)

③実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

＜実験＞

- 荷役ホームの改修
両側から荷役できるようにホームを拡張



- バーススペースの拡張



- ドライバーの時間管理
ドライバーに任せた場合との管理する場合との違いを検証

④実験結果検証

月以降

8～9月

～2月頃

7

2. 地方協議会の実施状況について

地方協議会実施状況

		開催日				
		第1回	第2回	第3回	第4回	第5回
北海道	北海道	H27.7.24	H27.12.11	H28.3.15	H28.7.11	H28.12.19
東北	青森	H27.7.29	H27.12.11	H28.3.7	H28.7.7	H28.10.26
	岩手	H27.7.30	H27.12.7	H28.3.9	H28.6.13	H28.10.27
	宮城	H27.7.31	H27.12.11	H28.3.7	H28.6.27	H28.11.28
	秋田	H27.7.30	H27.12.4	H28.3.23	H28.7.8	H28.12.6
	山形	H27.7.27	H27.11.25	H28.3.14	H28.5.25	H28.12.9
	福島	H27.7.27	H27.12.8	H28.3.15	H28.5.27	H28.11.25
	茨城	H27.7.24	H27.12.9	H28.3.17	H28.8.8	H28.12.6
関東	栃木	H27.7.30	H27.12.15	H28.3.23	H28.8.23	H28.12.19
	群馬	H27.7.31	H27.12.14	H28.3.22	H28.8.9	H28.12.12
	埼玉	H27.7.22	H27.12.24	H28.3.23	H28.12.7	
	千葉	H27.7.27	H27.12.17	H28.3.23	H28.9.8	
	東京	H27.7.13	H27.12.18	H28.3.15	H28.8.8	H28.12.13
	神奈川	H27.7.27	H27.12.17	H28.3.15	H28.7.25	H28.12.21
	山梨	H27.7.28	H27.12.7	H28.3.17	H28.9.29	H28.12.7
北陸 信越	新潟	H27.7.13	H28.2.26	H28.7.21		
	長野	H27.7.30	H28.2.19	H28.12.1		
	富山	H27.7.27	H27.12.21	H28.3.7	H28.7.22	H29.1.11
	石川	H27.8.7	H28.2.10	H28.6.9	H29.2.3	
中部	愛知	H27.7.23	H27.12.3	H28.3.7	H28.11.2	
	静岡	H27.8.7	H27.12.10	H28.3.4	H28.8.26	H28.12.15
	岐阜	H27.8.3	H27.12.9	H28.3.10	H28.8.22	H28.12.19
	三重	H27.8.3	H27.12.8	H28.3.15	H28.8.29	H28.12.13
	福井	H27.7.30	H27.12.7	H28.3.9	H28.8.31	

		開催日				
		第1回	第2回	第3回	第4回	第5回
近畿	大阪	H27.7.23	H27.11.20	H28.2.26	H28.7.29	
	京都	H27.8.4	H27.12.8	H28.3.7	H28.8.19	
	兵庫	H27.8.3	H27.12.10	H28.3.9	H28.8.22	
	滋賀	H27.7.27	H27.12.9	H28.3.14	H28.9.29	
	奈良	H27.7.28	H27.12.14	H28.3.15	H28.10.13	
	和歌山	H27.8.7	H27.12.15	H28.3.16	H28.8.24	
中国	広島	H27.7.23	H27.11.27	H28.3.18	H28.7.12	H28.12.16
	鳥取	H27.7.27	H27.12.14	H28.3.15	H28.7.6	H28.10.26
	島根	H27.8.3	H27.12.4	H28.3.9	H28.5.12	H28.10.28
	岡山	H27.8.6	H27.12.15	H28.3.14	H28.10.24	H29.1.27
	山口	H27.7.29	H27.12.4	H28.3.23	H28.7.26	H28.11.29
四国	徳島	H27.7.29	H27.12.2	H28.3.9	H28.6.22	H28.12.7
	香川	H27.7.30	H27.12.11	H28.3.10	H28.12.19	
	愛媛	H27.8.6	H27.12.16	H28.3.7	H28.6.23	
	高知	H27.7.31	H27.12.9	H28.3.16	H28.11.4	
	福岡	H27.8.4	H27.12.11	H28.3.9	H28.9.12	
九州	佐賀	H27.8.11	H27.11.27	H28.3.22	H28.9.20	
	長崎	H27.8.10	H27.11.26	H28.3.15	H28.9.16	
	熊本	H27.8.6	H27.12.3	H28.3.14	H28.10.24	
	大分	H27.7.23	H27.12.4	H28.3.18	H28.9.23	
	宮崎	H27.8.6	H27.12.17	H28.3.14	H28.8.4	
沖縄	鹿児島	H27.8.5	H27.12.10	H28.3.15	H28.9.13	
	沖縄	H27.7.31	H27.12.17	H28.3.29	H28.6.17	H28.11.16

9

地方協議会での主な意見

労働時間関係

【手待ち時間】

- 輸送形態が多品種・多頻度少量納入・出荷へと変化しており、部品・原材料納入や製品出荷に伴う車両集中により手待ち時間が発生している。【中国・トラック事業者】
- 運送事業者を待たせない活動に10年前から取り組み、現在では手待ち時間についてKPI管理(成果指標を定めた進捗管理)を導入【関東・荷主】

【荷役作業時間】

- 物流センターでの積み降ろし等、輸送以外のサービスを求められることがあり、荷主からの依頼は断ることが難しい。【関東・トラック事業者】
- ドライバーが行っていた荷積作業を専属の倉庫作業員に変更し、かつ、荷積作業場所を荷主側の車庫とするなど効率化、機能強化を図ったことで、ドライバーの労働時間を削減することができた。【北海道・トラック事業者】
- 効率化がアップするのであれば、農産物のパレダイズ化を行政が中心となって進められないのか。【九州・トラック事業者】

【運転時間】

- 関東方面について改善基準告示の遵守が困難なことから、関西で中継輸送をすることにより、拘束時間を短縮できた。課題として、運賃の問題、駐車場やドライバー不足がある。今後は、事業者間での連携が必要である。【九州・トラック事業者】
- 距離運送の区間を分割するなど、荷主側でも検討を行っている【九州・荷主】

取引環境関係

【適正運賃収受】

- 人材不足による運転手の負担増大の一方、必要な運賃が収受できていない。正規な運賃以下で取引するなどコンプライアンスを遵守しない事業者との競争も起きている。【東北・労組】
- 燃料費や車両購入費の高騰、コンプライアンスの遵守等で費用がかかるが、運賃は伴っていない。【四国・トラック事業者】

【取引内容の書面化】

- スポット契約では書面化は難しい。【近畿・荷主】
- トラック運送事業の標準仕様を定めて、荷役作業・特別な輸送はオプションという形で明確化する方策を取るの
がいいのではないかと。【近畿・経済団体】

【荷主・消費者等との関係】

- 荷主側の計画で仕事する中で、改善基準告示を守れない運行を要請される場合がある。【中部・トラック事業者】
- 安全の情報、輸送品質の情報を含めて、毎月1回運送事業者に集ってもらい、情報交換会を行っている。【近畿・荷主】
- 長時間労働の問題は荷主だけのせいではなく、社会全体の問題である。顧客(着荷主)から無理な時間帯に商品を届けるよう要望され負担となっている部分もある。【東北・荷主】
- 「送料無料」という言葉が定着しており、タダ同然で運送していると思われるが、実際にはコストがかかっているということを周知して、働く方の立場も広く理解して頂きたい。【中国・労組】

地方協議会での主な意見

- 労働時間の縮減に関しては、荷主・事業者双方で自主的に効率化に向けた取組が見られる一方、無理な時間帯での運送の要望など荷主の理解が不十分との声も見られる。
- 取引環境については、取引内容の書面化の推進は、契約内容の明確化や適正運賃収受に効果があるとの声があるが、荷主の理解が得られず書面化にいたらない場合もあるという様子が窺える。
- その他、宅配の再配達の高さや運送料はただ同然と思われるなど、社会的な認識に問題があるという声もある

目次

1. 労働時間関係

(1) 手待ち時間

- ① 背景事情
- ② 改善に向けた取組
- ③ その他

(2) 荷役作業時間

- ① 背景事情
- ② 分業化
- ③ 作業負担軽減策
- ④ その他

(3) 運転時間

- ① 共同配送、中継輸送
- ② モーダルシフト
- ③ その他

(4) 時間指定

(5) 荷主との協議

- ① 荷主への要請
- ② 荷主とトラック事業者との定例会

2. 取引環境関係

(1) 運賃・料金

- ① 適正運賃収受
- ② 運賃の在り方

(2) 書面化

(3) 荷主との関係

(4) 下請構造

3. ドライバーを取り巻く環境

(1) 人手不足

(2) 賃金

(3) 社会・消費者の在り方

① 社会・消費者からの要請

② 意識改革

4. その他

(1) 意見・要望

① 高速道路関係

② 待機場所、休憩施設

③ 物流システム全体の在り方

(2) その他意見

1. 労働時間関係

(1) 手待ち時間

① 背景事情

- ・ 水産物は鮮度がとても重要なファクターであるが、水揚げ状況に左右されるため、事前の計画輸送が出来ない。【東北・トラック事業者】
- ・ 定時配送のためにドライバーの判断で早めに出発することにより長時間になるケースもある。【関東・トラック事業者】
- ・ 荷主のジャストインタイム方式がトラック運転者の手待ち時間を作っている。【近畿・トラック事業者】
- ・ 中小事業者は、大手のようにいつも戻りの荷物があるわけではないので、戻りの荷物を確保するため、次の得意先までの移動が生じて待ち時間が発生している。【近畿・トラック事業者】
- ・ 輸送形態が多品種・多頻度少量納入・出荷へと変化しており、部品・原材料納入や製品出荷に伴う車両集中により手待ち時間が発生している。【中国・トラック事業者】

② 改善に向けた取組

- ・ 運送事業者を待たせない活動に 10 年前から取り組み、現在では手待ち時間について KPI 管理を導入【関東・荷主】
- ・ 手待ち時間短縮のため、積込作業の軽減や、工場からの搬出、出荷、積込みを同時並行で行うようした。その結果、待ち時間を 2 時間近く短縮できた。【関東・荷主】
- ・ 業界団体でシステムに入力することで手待ち時間をなくし、検品も（荷役作業と）同時に行うよう試験的に始めた。発着の両者が入っていないとシステムが使えないことがネック。【北陸信越・荷主】

③ その他

- ・ 待ち時間を減らす工夫が必要だと思う。例えば、安くても事前に「留置料」を設定したかどうか【東北・学識】
- ・ 待ち時間がある中で、アイドリングストップの要請があるが夏場は厳しい。【四国・労組】

(2) 荷役作業

① 背景事情

- ・ 拘束時間が長い農産品の米・麦は降ろしに時間がかかるのではないかと。【北陸信越・荷主】
- ・ 物流センターでの積み降ろし等、輸送以外のサービスを求められることがあり、荷主からの依頼は断ることが難しい。【関東・トラック事業者】
- ・ 荷役について大阪で実証実験を行ったが、数年前の冷蔵冷凍における手積み手降ろしは 4 t 車で 30～40 分、10 t 車で 1 時間 20 分だったが、直

近のデータでは4t車で1時間、10t車で2時間かかっている。原因はドライバーの高齢化によるもの。【中国・荷主】

② 分業化

- ・ ドライバーが行っていた荷積作業を専属の倉庫作業員に変更し、かつ、荷積作業場所を荷主側の車庫とするなど効率化、機能強化を図ったことで、ドライバーの労働時間を削減することができた。【北海道・トラック事業者】

③ 作業負担軽減策

- ・ 実験的な取組ではあるが、女性の荷の取扱い範囲の拡大が可能であるため、パワードスーツを導入【関東・荷主】
- ・ 荷のモジュール化ⁱⁱやトラックの荷台を15センチ程度下げることにより、多くの荷下ろしが可能になる。女性活用促進のためにはこうした取組が必要【関東・トラック事業者】
- ・ 荷役の機械化（当方負担で荷主にリフトをおいた）や車両の大型化で双方でメリットがあった。【北陸信越・トラック事業者】
- ・ 荷役作業時間を短縮させるためには、パレットの規格を統一しなければならない。【北海道・トラック事業者団体】
- ・ パレットの使用で問題なのは、着荷主が管理してくれない、パレットは無料ではないこと。パレットが腐食して荷物に傷がつくので、我々が負担して新しいパレットを製作して、特殊な形ならそれ用のパレットを用意して持って行く等発荷主の負担も大きい。【中部・荷主】
- ・ パレット輸送は労働時間短縮に繋がるが、積載効率が下がり、運賃も下がる。【九州・トラック事業者】
- ・ 効率化がアップするのであれば、農産物のパレダイズ化ⁱⁱⁱを行政が中心となって進められないのか。【九州・トラック事業者】

④ その他

- ・ 荷主の中には、荷下ろしのために荷主が所有するフォークリフトをドライバーに使用させ、労働災害が発生している事例がある。【北海道・トラック事業者】
- ・ 車上受け渡し契約が基本であるべきなのに、フォークリフト作業などをやらせている企業がある。国から指導をしてほしい。【九州・事業者団体】

（3）運転時間、拘束時間

① 共同配送、中継輸送

- ・ 異なる2つのメーカーと共同で同一物流センターへ共同配送により効率化を図ったが、センター内での処理が追いつかない理由で、メーカー毎個別の配送に戻った事例もある。【東北・トラック事業者】

- ・ 運送事業者は茨城県を中心にネットワークを構築し、北関東の物流に困っているメーカーと連携出来るようになり、その結果、関東一円をネットワーク化出来た。【関東・荷主】
- ・ 関東方面について改善基準告示の遵守が困難なことから、関西で中継輸送をすることにより、拘束時間を短縮できた。課題として、運賃の問題、駐車場やドライバー不足がある。今後は、事業者間での連携が必要である。【九州・トラック事業者】
- ・ 中継輸送などは元請会社で資金力のあるところでないといけず、地方では長距離輸送を行うところがどんどん減っている。【四国・トラック事業者】
- ・ 長距離運送の区間を分割するなど、荷主側でも検討を行っている【九州・荷主】

② モーダルシフト^{iv}

- ・ 期限をあまり気にしないで運べるものについては、鉄道や船を利用するなどいろいろチャレンジもしている。【中国・荷主】
- ・ フェリーは「枠」が一杯で使いたくても使えない状況。また、青果物等市場関係貨物は、立寄先が複数あり、フェリーの活用が難しい。【九州・トラック事業者】

③ その他

- ・ 真摯に実態を把握するため、協力会社の車両にGPSを設置した。それにより荷主・元請事業者双方がまったく気づいていない運行をしていた事が分かった。運送事業者の実態を把握して、労働時間の改善をしていくのは非常に重要。【関東・荷主】
- ・ 洗車機を導入することで、洗車にかかる時間を大幅に短縮できた。労働能率の増進に資する設備として助成の対象となるようだが、是非続けてほしい。【関東・トラック事業者】

（4）時間指定

- ・ 勤務割、運行指示書の作成時には荷積み時間として30分を見込んでいるが、荷主からの指定時間によっては、各社が同じ時間帯に集まるため待ち時間が発生し、積み荷降ろしに1時間以上かかっている。【関東・トラック事業者】
- ・ 物流センターでは発着の指定時間を計画的にずらして荷役している。【沖縄・荷主】

（5）荷主との協議

① 荷主への要請

- ・ 着荷主の構内において問題がある場合は、物流業者から提供してもらった情報を元に、着荷主側に改善を求めるようにしている。【関東・荷主】

- ・ 着荷主との話し合いは、物流現場のセンター長に言うのではなく、時間はかかるが役員クラスに話をすること。待たされる情報を業界とも共有すれば、直さざるを得ない環境になる。戦略的な話し合いの場をどう設けるかが重要。【関東・荷主】

② 荷主と事業者との定例会

- ・ 安全の情報、輸送品質の情報を含めて、毎月1回運送事業者が集まってもらい、情報交換会を行っている。その中で、荷主・運送事業者間で情報共有や問題解決に向けた提案を行い、手待ち時間の削減に向けての活動も進めようとしている。【近畿・荷主】

2. 取引環境関係

(1) 運賃・料金

① 適正運賃收受

- ・ 人材不足による運転手の負担増大の一方、必要な運賃が收受できていない。正規な運賃以下で取引するなどコンプライアンスを遵守しない事業者との競争も起きている。【東北・労組】
- ・ 運送の効率化を図ることにより、労働時間の短縮を図ることは喜ばしいことであるが、運賃の値下げにならないようにする必要がある。【東北・荷主】
- ・ 燃料費や車両購入費の高騰、コンプライアンスの遵守等で費用がかかるが、運賃は伴っていない。【四国・トラック事業者】
- ・ 適正運賃の收受に関しては荷主側と対等に話せない実情がある。【九州・トラック事業者】
- ・ 待ち時間の料金をもらったという話は聞いたことがない。【沖縄・トラック事業者】

② 運賃の在り方

- ・ バス、タクシーと違いトラックには運賃の規制がないため、運賃届出の際、原価計算書の添付を必須とするよう要望したい。【東北・労組】
- ・ 運送コストが消費者に分かるような啓蒙活動が必要で、標準運賃は無理だとしても運送原価を荷主に分かるようなものを作成していただければと思う。【近畿・トラック事業者】
- ・ 時間を短縮すれば生産性は落ち、収入減となり、若い世代に全く魅力のない業種となってしまう。貸切バスの運賃を上げたように、トラックにも下限運賃を設定するなどしていただきたい【中国・労組】
- ・ 物流は、「A地区からB地区まで運んでいくら」となっており、「何時間かかったからいくら」という概念がない。【四国・トラック事業者】

(2) 書面化

- ・ 荷役作業など従来から書面によらないで商慣行により行われてきた。

【中国・荷主】

- ・ スポット契約では書面化は難しい。【近畿・荷主】
- ・ 商取引の原点に立ち返って荷役作業のコストを書式化してきちんと対価を貰わない限り長時間労働は残ってしまう。【関東・経済団体】
- ・ 運転手不足により、以前のコスト競争から変化がある。書面化により作業を明確化する必要【北陸信越・行政】
- ・ トラック運送事業の標準仕様を定めて、荷役作業・特別な輸送はオプションという形で明確化する方策を取るのがいいのではないか。【近畿・経済団体】
- ・ 契約の書面化ということは、取引環境改善にとっても重要であるので、荷主への周知をして欲しい。【北海道・トラック事業者】

(3) 荷主との関係

- ・ 長時間労働の要因の一つは、トラック事業者が荷主からの急な運送依頼を今後の関係も見据えて引き受けなければならない点にある。【関東・トラック事業者】
- ・ 荷主側の計画で仕事をする中で、改善基準告示を守れない運行を要請される場合がある。【中部・トラック事業者】
- ・ こちらに過失がないのに大手顧客であるという理由で荷物など自社で弁償せざるを得ないような状況がある。【近畿・トラック事業者】

(4) 下請構造

- ・ 元請、下請などの多層構造を解決する必要がある。【中国・トラック事業者】

3. ドライバーを取り巻く環境

(1) 人手不足

- ・ ドライバー不足が深刻化している。季節によりピークが違うが、トラックはあるがドライバーがいないという状況である。【東北・トラック事業者】
- ・ 現在のドライバーの平均年齢は高く、この先10年もするとドライバーがいなくなる。また、長時間労働のため、この業界に若い人も入ってこない。【中部・トラック事業者】
- ・ コンビニ、スーパーのシェア争い、長時間営業向けの夜間配送等で人手不足、ドライバー不足がエスカレートしている【北陸信越・荷主】
- ・ 労働時間を改善するには人を増やさないとはいけないが人材不足で募集をかけても集まらない。【九州・トラック事業者】

(2) 賃金

- ・ 改善基準告示限度まで働かないと生活できない賃金しか払えない運賃の収受が問題【北陸信越・トラック事業者】

- ・ドライバーが努力し対応能力を上げることにより、労働時間が短くなり早く帰れることはメリットの1つだが、これによってある程度収入も上がるということがインセンティブとしてないとモチベーションが長く続かない。【中部・労組】
- ・トラック業界は全業種の平均所得より低く、時短でさらに所得が減ると益々敬遠される。【近畿・トラック事業者】

(3) 社会・消費者の在り方

① 社会・消費者からの要請

- ・長時間労働の問題は荷主だけのせいではなく、社会全体の問題である。顧客（着荷主）から無理な時間帯に商品を届けるよう要望され負担となっている部分もある。【東北・荷主】
- ・日本人はサービスを無料としてとらえる国民性がある。課金制にしているといけなのではないか。【近畿】
- ・お客様（着荷主）の要望として、小口化や品質の重要性を求められており、苦労している。【関東・荷主】
- ・消費者のわがままから長時間労働を助長しているのかもしれない、急ぐ荷物と急がない荷物を分ける必要もある。【北陸信越・消費者団体】
- ・ネット通販は再配達率が高く、時間指定及び夜間配達が多く大変。【近畿・トラック事業者】

② 意識改革

- ・「送料無料」という言葉が定着しており、タダ同然で運送していると思われるが、実際にはコストがかかっているということを周知して、働く方の立場も広く理解して頂きたい。【中国・労組】

4. その他

(1) 意見・要望

① 高速道路関係

- ・時間短縮として高速道路を利用するのも一つであり、3～5回利用すれば無料にするなどの大口割引等の拡充ができないか。【東北・経済団体】
- ・高速道路の深夜割引等を拡充していただければ、休憩及び休息時間に余裕ができドライバーも帰宅させる事が可能になる。【四国・トラック事業者】
- ・四国と本州を結ぶ3本の橋の通行料金が高いので、利用しやすくすれば労働時間は減るのではないか。【四国・労組】

② 待機場所、休憩施設

- ・都市部の現場に着いて荷を下ろせない場合、駐車場がないので非常に困る。【関東・トラック事業者】
- ・トラックを駐車させて運転手が休憩を取れる場所がトラックステーション

ョンの廃止などで減少しており、連続運転時間超過の原因の一つになっている。【関東・トラック事業者】

③ 物流システム全体の在り方

- ・秋田は手待ち時間が長い傾向にあるが、手待ちのみを解決しても、全体的な解決には至らないだろう。中継輸送など、システムを全体的に変える方向の検討が必要なのではないか。【東北・トラック事業者】
- ・運行管理システムを導入することにより、経験則ではなく、データに基づく実態と近い配送計画が組めるため、活用を進めるべき。【近畿・荷主】
- ・スーパーやコンビニはワンウェイ運行が多い。その帰りに農家や生産者の荷を集積し、それを青果市場へまとめて持ち込むという方法もある。ただ、一つの事業体では難しいので、鹿児島県全体の問題として、青果関係者、スーパー、物流事業者も入って検討していけば、よりよいものが出来ると思われる。【九州・トラック事業者】

(2) その他の意見

- ・荷主も労働時間で困っていることがあれば、トラック協会に相談に乗る体制があるとPRすることもよいのではないか。【東北・トラック事業者】
- ・過労死が気になる、防ぐために労働時間の短縮が必要。夜間運転しない会社で事故が激減したと聞いた。【北陸信越・トラック事業者】
- ・いかに効率よく、積み込み、荷卸しをするか等の改善提案を逆に運送事業者から頂きたい。【中国・荷主】

ⁱ 成果指標を定めた進捗管理

ⁱⁱ 物流においては、効率的に運べる標準的なモジュール（単位）の設定を指すことが多い。

ⁱⁱⁱ 荷役作業にパレットを使用すること

^{iv} 交通・輸送手段の転換。特に貨物輸送をトラックから船や鉄道に変えること。

○ 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2回の会合を平成28年12月14日に開催。

＜第2回検討会の議事＞

- 1. 運賃・料金に関する問題の構造について
- 2. トラック事業者へのアンケート調査(案)について
- 3. 運送以外のコストを適切に収受するための方策について

「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」委員

委員	オブザーバー
【学識経験者】 ・ 藤井 聡 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 ・ 柳澤 宏輝 弁護士（長島・大野・常松法律事務所）	【荷主】 ・ 上田 正尚 （一社）日本経済団体連合会産業政策本部長 ・ 栗原 博 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
【行政】 ・ 加藤 進 国土交通省自動車局貨物課長 ・ 川上 泰司 国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 ・ 正田 聡 経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長	【トラック運送業】 ・ 坂本 克己 （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

議事概要

1. 日 時

平成28年12月14日（水） 15：00～17：00

2. 場 所

中央合同庁舎3号館4階 総合政策局局議室

3. 議事概要

- （1）議題1「運賃・料金に関する問題の構造について」について事務局より説明を行い、意見交換を行った。
- （2）次に、議題2「トラック事業者へのアンケート調査（案）について」について事務局より説明を行い、調査内容について意見交換を行った。
- （3）次に、議題3「運送以外のコストを適切に収受するための方策について」について、事務局より説明を行い、意見交換を行った。
- （4）議題1に係る資料（資料1－1）及び議題3に係る資料3については、議論が尽くされていないことから、現段階では非公表とすることとなった。
- （5）各委員及び各オプザーバーからは、以下のような発言があった。

【運賃・料金に関する問題の構造について】

○資料1－2の8頁で、営業利益率が右肩下がりとなり、平成20年度頃から赤字化している。平成15年頃まで軽油価格がほぼ横ばいに対し営業利益率が下がっているのは事業者数の増加、平成18年以降はそれに加えて軽油価格の高騰など、様々な変数が背景にあって決まってくるものだとは思いますが、大きな要因としては事業者数の増加と軽油価格の高騰であるのではないか。

○資料1－2の9頁・10頁は、トラック運転者の所得が下がっているという資料であるが、バブル後も全産業の所得が上がっていることから考えれば、トラック運転者の所得はバブルの影響で下がっているのではなく、規制緩和後の車両台数増加の影響を受けているのではないか。

○資料1－2の3頁で、平成22年以降、1トンキロあたり売上高は上昇している一方、営業利益率は下がっていることの背景にあるのは、データで確認可能

な「貨物の小口化、ジャストインタイム、あるいは通信販売の増加」という流れを受けて「需要・サービスが小口化・多頻度化すること」によって導かれた「トータルとしての需要は増えているが、それに見合うだけの料金が収受できていない」という事態によって引き起こされたのではないか。

○基本的に事業者数や価格は需給関係で決まってくるものであり、法律や規制で抑え込むのは非常に難しいと思う。とはいえ、物流産業の今の状況が続くとなると、今後事業を継続していけるのか、労働力を確保できるのかについて危機感をもっており、皆さんとご議論してまいりたい。

○平成22年以降、参入が容易化され、より多くの事業者が参入したというのは事実だが、供給過剰という状態はそれ以前からあり、規制緩和以降、全く関係ない他産業から参入が増えたのではなく、当時の物流子会社が緑ナンバーを取り始めた、あるいは中規模から大規模な会社が多社化を図った、更には自家用トラックが緑ナンバーを取り始めたという3つの大きな要因がある。したがって、事業者数の増加に比べて車両台数は極端に増えていない。バブル崩壊に伴って事業者がお互いに需要を取り合った結果、営業利益率が低下する等の状態が起きたのではないか。

○もともと道路運送法時代から認可割れ運賃のことをダンピングと呼んでおり瞬間的には競争会社を追いつ出するためにそういった価格設定をすることはあるが、ずっと原価割れするようなダンピングが続くというのは一般的には考えられない。そもそも何を指してダンピングと呼んでいるのかよくわからない部分もある。事業者にも社会にも認知されるような適切な運賃・料金の設定あるいは収受というのが本検討会のテーマと思っている。

○交渉力の欠如等の問題については、荷主・運送事業者間のみならず、運送事業者同士でも同様のことが指摘できる。運送事業者に関しては、引き続き法令違反事業者の取締り、さらには、最低車両台数の維持・許可との連動を進める必要があるのではないか。

○車両台数規模別の事業者の営業利益率がわかれば、どの規模が利益率が悪いのかがみえてくると思う。

○実運送を行う側が困っているのは、荷主側に強く言うと、すぐに違う実運送事

業者に替えられるということで、無理な依頼を断ることが適正化に繋がっていない状況にある。国や業界がルールを決めるなどがないと厳しい。値段を高く設定している荷主には迅速性・正確性をもって対応し、安い値段を設定する荷主に対しては保障もなく運ぶというような経済合理性だけでは解決できない部分もある。

○トロッコ業界に限らず、20年に及ぶデフレの継続によって、あらゆるマーケットで「過剰サービス」（価格以上のサービスを提供する）が横行している。これが企業収益を下げ、賃金を下げる根本的な背景である。この状況を改善するには、「過剰サービスを何らかの形で規制」していくことが必要不可欠である。そうでなければ、過剰サービスを続ける企業がマーケットで高い競争力を得て、結局、過剰サービスをやめた企業が淘汰されるからである（つまり、悪貨が良貨を駆逐する）。以上は一般論だが、この構図はもちろん、現在のトロッコ業界の状況に完全には当てはまっている。

【トロッコ事業者へのアンケート調査（案）について】

○アンケート1頁のⅡ（１）の⑥と⑦の利用運送事業者については、定義等が分かりにくいので、分かりやすくしていただきたい。

○輸送に伴って生じる各種費用について2～4頁で聞いているが、実際にどれかどうかは具体的な取引相手の属性などとの力関係になってくると思う。売上高が1番高い輸送品目について聞いているが、荷主との取引が失われることにより運送事業者にとどの位の影響があるのかというデータもあつた方が良いのではないか。

○1頁の（３）（４）でどういう輸送品目を扱っているか聞いたうえで、実運送の売上高の一番高い輸送品目の売上は全体のどの位の割合かを聞き、Ⅱ以降では売上高が一番高い品目に絞って聞くことにより、影響力のある取引先と運送事業者間のどのような関係にあるのかということ把握したい。

○実運送事業者が通常何社くらいと付き合いがあるのかを聞いておくと、どういった力関係があるかわかるのではないか。

○6頁のⅢは安全対策、環境対策、人件費についての支払いの設問となっている

が、荷主側は安全対策費、環境対策費などと分けておらず支払いしているが、分けて聞いている理由は何か。

○安全対策、環境対策について、荷主等の各企業は意識していないかもしれないが、事業者としては必要なコストである。

○安全対策費としていただいていますか、という趣旨ではなく、安全対策や環境対策などのそれぞれコストがかかるとは思いますが、それらが今収受している運賃・料金でまかなえていますか、との趣旨で聞くものです。

【運送以外のコストを適切に収受するための方策について】

○待機料金、附帯作業費、高速料金、燃料サーチャージは、実運送をする方にとっては支払っていたかないとたまらないものだが、元請けや親会社から収受していないから払わない、実運送事業者側から交渉されていないから払わない、という取扱いをする水屋さんが多い。実運送同士であれば待機料金等の話ができるが、水屋さんと実運送ではそうはいかないところもある。そのあたり書面化によってお互いやらなければならない点が明確になるのであればいいと思う。もらったものをきちっと下請に払う状況になってほしい。

○運賃以外のコストの適正収受については、輸送貨物の特性や業界ごとの取引慣行等も考慮する必要がある。附帯業務の内容や適正に収受するための方策・仕組みの検討にあたっては、運送事業者のみならず、荷主についても業界ごとに意見を聴取・反映させる機会を設けるべきである。また、契約条件の見える化を進める必要がある。その際に、ユーザーにとって使い勝手が良いものとなるよう、例えばスマートフォンを活用した適正収受に係る標準的なアプリケーションを政府が提供することも有用ではないか。

○附帯業務の内容等について、荷主と運送事業者が協議して決められるようになれば良い。重い鉄骨などを積込む場合は、荷主側がクレーン等を用意するのか、運送事業者がユニック車を用意するのかによっても原価が変わってくる。

○手待ちの時間がどこから始まるのかわからない部分がある。工場内に一歩踏み入れたら待ち時間になるのであれば、工場の外や高速道路の上で待つよう言われることもあるし、荷主側の力が圧倒的に強い場合は、荷物を積み込んで

出発した時点が運送の始まりという荷主もいる。どこから手待ちが始まるのか 6

というところを明確にしていきたい。

○荷主側からすると、運賃・料金の別立てを進めていかなければいけないことはわかるが、書面上で細かく書き分けると膨大な作業量になる恐れもある。通常横持ちや積み込み等の作業は反復になるので月あたり、年あたりの契約になる。業界ごとにより方は異なると思うが、スポットで毎日取り引きするということはほとんどないので、もう少し効率的に、「このトン数でここからここまで持っていったらいくらです」、や「待ち時間はいくらです」という簡潔な仕組みを作った方がいいのではないかと思う。

以上

(文責：事務局)

1. 調査目的

トラック事業における適正運賃・料金収受に向けた方策について検討を行うため、トラック運送事業者の運賃・料金の収受の実態及び収受ができていない原因等を把握することを目的とする。

2. 調査手法

Webアンケート及び郵送により調査を実施

3. 調査対象者

- ①各地方トラック協会役員・青年部会（約780者）
- ②全日本トラック協会が実施する景況感調査等の協力者（約1,000者）
- ③その他（全日本トラック協会を通じて会員に協力を呼びかけ）

4. 調査内容

次項調査項目のとおり

5. 調査時期

28年12月26日～29年1月31日

7

1. トラック事業者の概要（所在地、保有車両数、売上高の一番高い輸送品目等）
2. 売上高の一番高い輸送品目に係る以下の内容
 - ☐ 主な運送委託者の属性
 - ☐ 取引の立場（何次請けで請け負っているか）
 - ☐ 適用している運賃体系
 - ☐ 料金・費用の収受状況
 - ☐ 運賃・料金の決定方法
 - ☐ 契約書面化の状況 等
3. 安全対策、環境対策、人件費にかかるコストの収受状況
 - ☐ 十分な支払いを受けているか否か、十分な支払いがない場合の問題点
4. 十分な運賃・料金収受のために効果的と思われる方法（各項目を5段階評価）
 - ☐ 運賃設定の方法（原価計算に基づく設定、目安となる標準運賃・下限運賃）
 - ☐ 附帯業務費等の料金を運賃とは別建てで収受できる環境をつくる
 - ☐ 取引先との交渉スキルの向上、運送契約の書面化
 - ☐ 契約時に荷主が委託先の法令遵守状況を確認
 - ☐ 事業を開始する際の事前チェックの強化
 - ☐ 法令未遵守事業者への指導強化
 - ☐ 下請を2次・3次等に制限 等
5. 適正取引推進に係る各種ガイドラインの活用状況（書面化、下請取引、燃料サーチャージ）
6. トラック事業の経営状況
 - ☐ 継続的な取引のある運送委託者の数
 - ☐ 会社全体の売上高、営業利益、経常利益、トラック事業における売上高、営業利益
 - ☐ 利益に影響する大きなコストは何か
 - ☐ ドライバーの月あたりの平均賃金、労働時間
 - ☐ ドライバーの確保状況 等

8

トラック運送業における運賃・料金に関する調査

ご提出の期限：

平成29年1月13日(金)まで
にご投函ください

平成28年12月
国土交通省自動車局貨物課
(協力)公益社団法人全日本トラック協会

「トラック運送業における運賃・料金に関する調査」へのご協力をお願い

平素より国土交通行政にご理解とご協力を賜り誠にありがとうございます。

国土交通省では、平成27年度に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」を設置し、長時間労働の抑制及び適正運賃の収受をはじめとした取引環境の改善に向けた対応策を検討しています。

現在、上記協議会への助言等を目的とした「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を立ち上げ、適正運賃・料金収受に向けた方策を検討しているところですが、その一環として、トラック運送業における運賃・料金に関する実態を把握するため、アンケート調査を実施することといたしました。

本アンケート調査結果等をもとに、トラック事業者の方々が適正な運賃・料金を収受できるよう、方策の検討を進めて参りたいと考えております。

より正確な実態を把握することが、より良い方策の検討につながるものとなりますので、実態を正確にご記入いただくようお願いいたします。

お忙しいところ誠に恐縮ではございますが、本調査の趣旨をご理解いただき、アンケートへの回答についてご協力賜りますようお願い申し上げます。

【ご回答にあたって】

1. 本調査は貴社における運賃・料金の設定に関する調査です。
2. 調査結果は統計的に処理しますので、個々の回答内容はその**秘密を厳守**します(回答内容によって、**御社が不利益を被ることは一切ないことを保証**します)。
3. ご記入済みの調査票は**平成29年1月13日(金)**までに同封の返信用封筒にてご返送ください。WEBによる回答も可能ですので、<http://www.jta-r.jp/> にアクセスしてご回答ください。
4. ご記入にあたってご不明の点につきましては、恐れ入りますが下記までご連絡ください。

(本調査設問に関する御問合せ) 日本 PMI コンサルティング株式会社

電話:03-3556-6180 email:ask@pmic.co.jp

※お問合せについては、誠に勝手ながら12月29日(木)～1月3日(火)以外の期間にて対応させていただきます。

(本調査の趣旨に関する御問合せ) 国土交通省自動車局貨物課 中澤・三浦

電話:03-5253-8111(内線 41-333) FAX:03-5253-1637

I. 貴社の概要についてお聞きします。

(1) 貴社の所在地をご記入ください。

(都道府県)

(2) 貴社が保有するトラック運送事業用自動車(うち軽自動車を除く)の保有車両数をご記入ください。

保有車両数
(両)

(3) 貴社が実運送で取り扱っている輸送品目について、該当する品目の番号全てに○をつけてください。

1 農産物	2 水産物	3 木材
4 紙・パルプ	5 建設資材	6 金属・金属製品
7 石油製品	8 化学品	9 機械・機械部品
10 繊維工業品	11 食料品	12 日用品
13 その他()		

(4) 貴社の実運送の売上高の一番高い輸送品目について、上記(3)から該当する品目の番号を一つ選んでください。また、具体的な品名をご記入ください。

売上高が一番高い品目：

番号()、具体的な品名()

(5) 貴社の実運送の売上高の一番高い輸送品目の売上げは、実運送全体の売上げのどの位の割合ですか。

実運送全体の売上げの約()割

II. 貴社の取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)についてお聞きします。

(1) 売上高が一番高い輸送品目についてお聞きします。貴社への主な運送委託者の属性を1つチェックしてください。

- | | |
|---|--|
| ☐ ①真荷主からの委託を受けている | ☐ ⑤貨物軽自動車運送事業者 |
| ☐ ②【一般】貨物自動車運送事業者 | ☐ ⑥利用運送事業者(物流子会社) |
| ☐ ③【特積み】貨物自動車運送事業者 | ☐ ⑦利用運送事業者(いわゆる水屋(注)) |
| ☐ ④【特定】貨物自動車運送事業者 | ☐ ⑧その他() |

(注) 水屋：実運送を行わず、利用運送を専業で行っている利用運送事業者(物流子会社を除く)

(2) 売上高が一番高い輸送品目についてお聞きします。貴社の取引の主な立場について、当てはまるものを1つチェックしてください。

真荷主
↓
元請事業者（物流子会社、利用運送事業者等を含む）
↓
↓ □① 自社が「元請事業者」として請け負っている
↓
(元請事業者から) □② 「1次下請け」 として請け負っている
□③ 「2次下請け」 として請け負っている
□④ 「3次下請け」 として請け負っている
□⑤ 「4次下請け」 として請け負っている
□⑥ 「5次下請け」 として請け負っている
□⑦ 「6次下請け以降」 として請け負っている
□⑧ 何次請けか把握していない。

(3) 売上高が一番高い輸送品目についてお聞きします。取引先と契約している運賃体系について、主に適用しているものを1つチェックしてください。

□① 貸切（距離制運賃）
□② 貸切（時間制運賃）
□③ 個建て運賃
↳ 個建ての種類は？
(□重量 □容積 □カゴ建て □パレット建て □その他 () 建て)
□④ 特別積合せ運賃
□⑤ その他 ()

(4) 売上高が一番高い輸送品目についてお聞きします。下記の費用の収受についてお答えください(当てはまるものをすべてにチェック。副問①には数字を記入してください)。

① 燃料サーチャージ は □「運賃に含む形」で収受
□「運賃とは別立て」で収受
□十分には収受できていない
↳ 副問①：収受できているのは、何割程度？
約 () 割
副問②：燃料サーチャージは「運送契約書」に記載していますか？
□している □していない
□運送契約書とは別に契約している
□その他 ()
□該当なし

② 車両留置費 は
(手待ち時間料金)

□「運賃に含む形」で収受
□「運賃とは別立て」で収受
□十分には収受できていない
↳ 副問①：収受できているのは、何割程度？
約 () 割
副問②：車両留置費は「運送契約書」に記載していますか？
□している □していない □その他 ()
□該当なし

③ 附帯業務料 は
(仕分け、検品、横持ち等)

□「運賃に含む形」で収受
□「運賃とは別立て」で収受 (具体的な業務名：)
□十分には収受できていない
↳ 副問①：収受できているのは、何割程度？
約 () 割
副問②：附帯業務料は「運送契約書」に記載していますか？
□している □していない □その他 ()
□該当なし

④ 積込・取卸料 は

□「運賃に含む形」で収受
□「運賃とは別立て」で収受
□十分には収受できていない
↳ 副問①：収受できているのは、何割程度？
約 () 割
副問②：積込・取卸料は「運送契約書」に記載していますか？
□している □していない □その他 ()
□該当なし

⑤ 通行料 は
(高速道路利用料等)

□「運賃に含む形」で収受
□「運賃とは別立て」で収受
□十分には収受できていない
↳ 副問①：収受できているのは、何割程度？
約 () 割
副問②：通行料は「運送契約書」に記載していますか？
□している □していない □その他 ()
□該当なし

⑥ 特種品目費 は
(貴重品、危険品、特殊品等)

- ☐ 「運賃に含む形」で収受
☐ 「運賃とは別立て」で収受
☐ 十分には収受できていない

副問①：収受できているのは、何割程度？

約 () 割

副問②：特種品目費は「運送契約書」に記載していますか？
☐ している ☐ していない ☐ その他 ()

☐ 該当なし

⑦ 割増料金 は
(休日・深夜早朝割増、冬期割増等)

- ☐ 「運賃に含む形」で収受
☐ 「運賃とは別立て」で収受
☐ 十分には収受できていない

副問①：収受できているのは、何割程度？

約 () 割

副問②：割増料金は「運送契約書」に記載していますか？
☐ している ☐ していない ☐ その他 ()

☐ 該当なし

(※上記①～⑦以外の費用がある場合には、以下に回答してください)

⑧ その他 () は

- ☐ 「運賃に含む形」で収受
☐ 「運賃とは別立て」で収受
☐ 十分には収受できていない

副問①：収受できているのは、何割程度？

約 () 割

副問②：その他 () は「運送契約書」に記載していますか？
☐ している ☐ していない ☐ その他 ()

(5) 売上高が一番高い輸送品目についてお聞きします。取引先と運賃・料金を決める主な方法について、当てはまるものを1つチェックしてください。

- ☐ ①原価計算に基づいた運賃・料金をベースに決めている
☐ ②取引先が提示する運賃・料金をベースに決めている
☐ ③過去に国が示していた運賃・料金表（タリフ）をベースに決めている
↳ベースとしている運賃・料金表について、以下の該当するものにチェックしてください。

- ☐ 平成2年認可運賃・料金表
☐ 平成9年運賃・料金表（平成2年運賃の上下10%を上限・下限と示したもの）
☐ 平成11年運賃・料金表（平成2年運賃の上下20%を上限・下限と示したもの）
☐ 平成2年以前の認可運賃・料金表

- ☐ ④過去の運賃・料金水準に基づき決めている
☐ ⑤他社の運賃・料金を元に決めている
☐ ⑥その他 ()

(6) 売上高が一番高い輸送品目についてお聞きします。最近、運賃の変更（値上げ・値下げ）がありましたか。直近の運賃の変更で当てはまるものを1つチェックしてください。

☐ ①運賃を値上げた

副問①：値上げた時期は？

平成 年 月 頃

副問②：値上げた理由は？

- ☐ 当社側から要請したため
(要請理由：)
☐ その他 ()

☐ ②運賃が値下げされた

副問①：値下げした時期は？

平成 年 月 頃

副問②：値下げした理由は？

- ☐ 取引先から要請されたため
副々問：要請された理由は？
☐ 一方的に〇%削減と言われたため
☐ 燃料価格が下がっているため
☐ その他 ()
☐ その他 ()

☐ ③特に変更はない

(7) 売上高が一番高い輸送品目についてお聞きします。取引先（運行委託者）とは、書面で契約を取り交わしていますか。当てはまるものを1つチェックしてください。

- ☐ ①原則として書面で契約を取り交わしている
☐ ②原則として口頭契約のみ
☐ ③書面による契約と口頭契約の場合がある
☐ ④その他 ()

(8) 上記(7)で「②原則として口頭契約のみ」及び「③書面による契約と口頭契約の場合がある」と回答された方にお聞きします。

書面によらず、口頭契約としている理由を教えてください。

(理由)

(9) 書面による契約を行っている方にお聞きします。書面による契約をどのように実現しましたか。当てはまるものにチェックしてください。

☐ ①取引先に対し、契約の書面化の必要性を説明した

副問：具体的に何を説明しましたか。(複数可)

- ☐ 契約書がないと責任の範囲があいまいになる
- ☐ 運賃・料金の支払い・収受のトラブルの防止
- ☐ 運転者の過労運転・過積載運行等違反行為の防止
- ☐ 契約にない手待ち時間の発生・附帯作業の防止
- ☐ 国が作成した「書面化ガイドライン」により説明
- ☐ その他 ()

☐ ②協会等が主催する「書面化推進セミナー」等に荷主にも参加してもらった

☐ ③取引先から書面による契約を求められた

☐ ④その他 ()

Ⅲ. 料金・運賃収受「全般」についてお聞きします。

(1) 「安全対策」、「環境対策」及び「人件費」のためのコストを、十分にまかなえるだけの十分な「支払い」を、取引先から頂いていると思いますか。

① 安全対策費について

☐ 「十分、対策できる」だけの「支払い」をもらっている。

☐ 「最低限の対策」ができるだけの「支払い」しか、もらってない。

☐ 今の「支払い」では、最低限の対策すら、できていない。

副問：具体的に、何が出来なくなっていますか？

(複数可)

- ☐ ドライバーの「安全教育」
- ☐ ドライバーの「社会保険・労働保険等」加入
- ☐ 従業員の「健康診断」
- ☐ 「車両等」への「設備投資」
- ☐ 仮眠施設等への「設備投資」
- ☐ その他 ()

② 環境対策費について

☐ 「十分、対策できる」だけの「支払い」をもらっている。

☐ 「最低限の対策」ができるだけの「支払い」しか、もらってない。

☐ 今の「支払い」では、最低限の対策すら、できていない。

副問：具体的に、何が出来なくなっていますか？

(複数可)

- ☐ ドライバーへの「エコドライブ等の教育」
- ☐ 「環境対応車」への代替
- ☐ その他 ()

③ 人件費について

☐ 「十分、対応できる」だけの「支払い」をもらっている。

☐ 「最低限の対応」ができるだけの「支払い」しか、もらってない。

☐ 今の「支払い」では、最低限の対応すら、できていない。

副問：具体的に、何が出来なくなっていますか？

(複数可)

☐ 従業員の賃金アップ

↳どの程度のアップが必要と思いますか。(自由にお書きください)

()

☐ 従業員の雇用の維持が困難

☐ 新たなドライバーが雇えない

☐ その他 ()

(2) 「十分な運賃・料金の収受」のために、次の方法はどれくらい効果的だと思いますか。(あてはまる□一つに✓を)

①「原価計算」に基づいて、運賃を設定するようになる。

☐ とても効果あり ☐ 効果あり ☐ 少し効果あり ☐ 全く効果なし ☐ 逆に支障あり

②国が「目安となる標準運賃」を提示する(ただし、「強制」はしない)。

☐ とても効果あり ☐ 効果あり ☐ 少し効果あり ☐ 全く効果なし ☐ 逆に支障あり

③国が「目安となる下限運賃」を提示する(ただし、「強制」はしない)。

☐ とても効果あり ☐ 効果あり ☐ 少し効果あり ☐ 全く効果なし ☐ 逆に支障あり

④国が「下限運賃」を提示し、かつ、違反があれば運賃・料金の変更命令審査を行う。

☐ とても効果あり ☐ 効果あり ☐ 少し効果あり ☐ 全く効果なし ☐ 逆に支障あり

⑤「附帯作業費・高速代」等について、「運賃とは別立て」で収受できる環境を作る。

☐ とても効果あり ☐ 効果あり ☐ 少し効果あり ☐ 全く効果なし ☐ 逆に支障あり

⑥取引先との「交渉スキル」を向上する。

☐ とても効果あり ☐ 効果あり ☐ 少し効果あり ☐ 全く効果なし ☐ 逆に支障あり

⑦運送契約を「書面化」するようにする。

☐ とても効果あり ☐ 効果あり ☐ 少し効果あり ☐ 全く効果なし ☐ 逆に支障あり

⑧契約時に荷主が取引先の法令遵守状況(社会保険加入の有無等)を確認する。

☐ とても効果あり ☐ 効果あり ☐ 少し効果あり ☐ 全く効果なし ☐ 逆に支障あり

⑨取引先が「無理(原価割れ運賃を一方的に設定する等)」を言わなくなる。

☐ とても効果あり ☐ 効果あり ☐ 少し効果あり ☐ 全く効果なし ☐ 逆に支障あり

⑩新規事業者が事業を開始する際の事前チェックを厳しくする。

☐ とても効果あり ☐ 効果あり ☐ 少し効果あり ☐ 全く効果なし ☐ 逆に支障あり

副問：チェックすべき項目について具体的にご回答ください。

()

⑪「法令遵守（社会保険未加入・最低車両台数割れ等）ができていないトラック業者」に対する指導、取締りを厳しくする。

☐とても効果あり ☐効果あり ☐少し効果あり ☐全く効果なし ☐逆に支障あり

⑫「過剰に安く（原価割れするような運賃で）仕事を請け負うトラック業者」がいなくなる。

☐とても効果あり ☐効果あり ☐少し効果あり ☐全く効果なし ☐逆に支障あり

⑬トラック業界における「下請けが多層化した構造」がなくなる。

☐とても効果あり ☐効果あり ☐少し効果あり ☐全く効果なし ☐逆に支障あり

⑭トラック業界における下請けを2次、3次等に制限する。

☐とても効果あり ☐効果あり ☐少し効果あり ☐全く効果なし ☐逆に支障あり

⑮その他、効果がありそうな方法があれば、記載ください。

()

(3) 上記(2)の①～⑮の中で、特に効果的なものを3つ選んでください。

()の中に数字を

1 番効果があるもの ()

2 番目に効果があるもの ()

3 番目に効果があるもの ()

(4) 上記(2)で「支障有り」と答えたものがある方にお聞きします。その理由は何ですか。

(※特に支障があるもの、2つまで、お答えください。なければ、空欄で)

支障があるもの () → その理由

()

支障があるもの () → その理由

()

IV. 「適正取引推進に係る」下記の各ガイドラインについて、お聞きします。

(1) 「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」を...

A. 知っていますか？ ☐はい ☐いいえ [→(2)へ]

B. 活用していますか？ ☐はい ☐いいえ [→ D へ]

C. 何に活用していますか？ ☐社内周知、研修等の社員教育に活用
(複数回答可) ☐取引先との交渉・契約時等に引用

☐取引先との交渉・契約時に「契約相手」に提示
☐その他 ()

[→(2)へ]

D. なぜ活用していないのですか？

☐必要性を感じないから (理由 :)

☐内容がわかりづらいから (理由 :)

☐内容が使いにくいから (理由 :)

☐その他 ()

(2) 「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」を.....

A. 知っていますか？ ☐はい ☐いいえ [→(3)へ]

B. 活用していますか？ ☐はい ☐いいえ [→ D へ]

C. 何に活用していますか？ ☐社内周知、研修等の社員教育に活用
(複数回答可) ☐取引先との交渉・契約時等に引用

☐取引先との交渉・契約時に「契約相手」に提示

☐その他 ()

[→(3)へ]

D. なぜ活用していないのですか？

☐必要性を感じないから (理由 :)

☐内容がわかりづらいから (理由 :)

☐内容が使いにくいから (理由 :)

☐その他 ()

(3) 「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」を.....

A. 知っていますか？ ☐はい ☐いいえ [→設問Vへ]

B. 活用していますか？ ☐はい ☐いいえ [→ D へ]

C. 何に活用していますか？ ☐社内周知、研修等の社員教育に活用
(複数回答可) ☐取引先との交渉・契約時等に引用

☐取引先との交渉・契約時に「契約相手」に提示

☐その他 ()

[→設問Vへ]

D. なぜ活用していないのですか？

☐必要性を感じないから (理由 :)

☐内容がわかりづらいから (理由 :)

☐内容が使いにくいから (理由 :)

☐その他 ()

V. 貴社のトラック事業の経営状況等についてお聞きします。

(1) 貴社の事業内容をご回答ください。

該当するものを全てチェックしてください。(複数回答可)

- | | |
|--|-----------------------------------|
| ☐ ①【一般】貨物自動車運送事業 | ☐ ⑤利用運送事業 |
| ☐ ②【特積み】貨物自動車運送事業 | ☐ ⑥倉庫事業 |
| ☐ ③【特定】貨物自動車運送事業 | ☐ ⑦その他 () |
| ☐ ④貨物軽自動車運送事業 | ※①～⑥以外で兼業している事業をご記入ください。 |

(2) 貴社に継続的に運送委託を行っている運送委託者（荷主又は親事業者）は何社ありますか。

継続的な運送委託者：() 社

(3) 貴社の会社全体の売上高、営業利益、経常利益をご回答ください。また、トラック運送業における売上高、営業利益をご回答ください。(直近決算分を記入)

会社全体 (年 月 末決算)	売上高 (千円)	営業利益 (千円)	経常利益 (千円)
---------------------	-------------	--------------	--------------

↓うち、トラック運送業の売上高、営業利益をご記入ください。

トラック 運送業	売上高 (千円) (うち実運送)	営業利益 (千円) (うち実運送)
-------------	------------------------	-------------------------

(4) 貴社の会社の利益に影響する大きなコストは何ですか。該当するものを全てチェックしてください。

- ☐① 燃料価格の変動(上下動)
☐② 高速道路料金の自社負担
☐③ 安全・環境規制に対応するための設備投資
☐④ 人手不足を解消するための賃金の引き上げ
☐⑤ その他 ()

(5) 貴社では、トラック運送業の業務に関してパソコンを活用していますか。該当するものを1つチェックしてください。

- ☐①業務に活用している
☐②パソコンはあるが、業務には活用していない
☐③パソコンはない
☐④パソコンはないが、スマートフォンを業務に活用している

(6) 貴社の運送業における下請の状況を、下記にお答えください。

全体の受注のうち……

(荷主から) 自社が「元請事業者」として請け負っている 約 () 割

(元請事業者から) 「1次」の下請けが 約 () 割

「2～3次」の下請けが 約 () 割

「4～5次」の下請けが 約 () 割

「6次～」の下請けが 約 () 割

(注:合計して10割、となるように回答願います。小数点もOK)

(7) 「ドライバー」の平均賃金は、どの程度ですか？

平均で、 一ヶ月 () 万円 程度

(8) 「ドライバー」の平均労働時間は、どの程度ですか？

平均で、 一ヶ月 () 時間 程度

(9) 「ドライバー」は十分確保できていますか？

- ☐①全く足りていない
☐②足りていない
☐③十分足りている
☐④むしろ余っている

(10) 最近「ドライバー」の賃金を上げましたか？

☐①上げた

副問①: 上げた時期は？

年 月 頃

副問②: 上げた理由は？

(理由:)

☐②上げていない

副問: 上げていない理由は何ですか？ (複数回答可)

- ☐① 運賃が低いため、転嫁できない
☐② 料金(附帯作業費、車両留置費等)が十分もらえていない
☐③ 燃料価格が変動するため、高騰したときを考えると賃金は上げにくい
☐④ 安全・環境規制に対応するための設備投資が優先され、賃金に充てられていない
☐⑤ 十分な賃金を支払っている
☐⑥ その他 ()

アンケートは以上です。

このアンケートのご回答について、ヒアリング(電話、訪問)にご協力いただくことはできますか。差し支えなければ、貴会社名、住所等をご記入ください。

なお、いただいた情報は本件の調査以外には使用いたしません。

☐①はい ☐②いいえ

貴会社名		担当者名	
住 所		電話番号	()

アンケート調査にご協力頂き誠にありがとうございました。

貨物自動車運送事業における生産性向上に向けた調査事業

～ 経過報告 ～

2017年02月01日

株式会社野村総合研究所
コンサルティング事業本部

〒100-0005
東京都千代田区丸の内1-6-5 丸の内北口ビル

1. 経過報告

2. 調査結果概要

3. モデル事例概要

4. 今後の予定

目次

1. 経過報告

P2

2. 調査結果概要

P7

3. モデル事例概要

P19

4. 今後の予定

P23

1. 経過報告

1) 荷主業界ごとの商慣行・商慣習の調査・対策検討

■ 調査概要

- 調査対象とした10業種に対して、既存文献等から課題仮説や効率化施策を念頭に荷主とその委託先である貨物自動車運送事業者へのヒアリングから明らかにし、コンサルティングとしてその結果をフィードバックする際に実施すべき施策を提案した。施策を実施する企業に対してはフォローアップで施策実施後の効果を把握している。
- また、調査結果は、「手引き」として取りまとめて、貨物自動車運送業界へと周知するために1～2月に地方含めて9箇所で開催する。

■ 経過報告

- 10業種の調査が完了（約80社の荷主やトラック事業者へのヒアリングを実施）報告書を作成し、手引きを作成
- 荷主やトラック事業者30社に対してフィードバックを実施し、モデル事例のコンサルを実施中

■ 今後の活動

- 10業種の調査で得られた結果から作成された手引き（主に前半にあたる）を使ったセミナー（後述）開催
- モデル事例化を目指したコンサルを継続

2)事業の共同化による積載率向上の事例調査

■ 調査概要

- 既に貨物運送事業者の生産性向上の取り組みの事例を調査し、手引きとして取りまとめる。特徴としては貨物運送事業者単独での生産性向上は限界に来ており、荷主と連携した取り組みが有望となっている。これら有望事例を既存文献などから明らかにし、事例については、関係者へのヒアリングで特に生産性向上に至るプロセスを明確にし、手引きの一部として取りまとめる。
- 調査結果は荷主やトラック事業者を含めたワーキング【座長：増井先生（東京都市大学名誉教授）】でとりまとめ、貨物自動車運送業界へと周知するために地方含めて9箇所で開催する。

■ 経過報告

- 荷主やトラック事業者が実施している有望事例に対してヒアリングを実施
- 4回のワーキングを実施し、有望事例を盛り込んだ手引きを作成（現在、最終編集集中）

■ 今後の活動

- 有望事例を盛り込んだ手引き（主に後半）を使ったセミナー（後述）を開催
- 報告書のとりまとめ

4)IoTの活用可能性に係る調査・検討

■ 調査概要

- 中堅・中小・零細の企業が多い貨物自動車運送業界では、ほんの一部の大手を除きIoTの活用は遅れている。言い換えるとIoTの活用に生産性の向上が期待できる。しかしながら、投資力に乏しい業界特性から効果的なIoT活用が必要となる。ここでは既存のIoTの中でも法定3要素以外の多機能デジタコと、ETC2.0に着眼し、既存機能の実地検証を実施し、IoTを使った生産性向上について、既存機能で可能なものと、今後の機能拡張で期待できるものを整理する。
- 実地検証から、既存IoTの能力を把握し、貨物自動車運送事業における生産性向上に資するツールとして将来のあるべき姿について検討する。

■ 経過報告

- 多機能デジタコは、9月10月の2ヶ月間について約10,000台のデータを入手し、解析中
- ETC2.0は、協力頂くトラック事業者の小型トラック20台及び大型トラック19台のデータを入手し、解析

■ 今後の活動

- 取得データの詳細な解析と分析
- 将来のあるべき姿について検討
- 報告書のとりまとめ

3)原価計算の在り方の調査・検討

■ 調査概要

- 原価計算の仕組みとしては全日本トラック協会が提供する既存システムがあり、精緻な原価計算が可能となっている。しかしながら、あまり使われていない実態があるため、事業者へのアンケートやヒアリングを実施して、貨物自動車運送業界における原価計算の実態を把握し、併せて今後の施策方針を整理することを目的とする。
- なお、原価計算システムの改善方向性が取りまとめられた場合、可能な範囲で既存システムや周知方法などの改善を検討する。

■ 経過報告

- アンケートは1,200サンプルを回収し、単純集計を終了
- ヒアリングは現在、8社に対して実施

■ 今後の活動

- アンケートの詳細分析
- ヒアリングの実施ととりまとめ
- 報告書のとりまとめ

1. 経過報告
2. 調査結果概要
3. モデル事例概要
4. 今後の予定

2. 調査結果概要 10業種 特積み

大手もロットが不十分な路線が発生し、共同化を推進
荷捌の効率化も織り込んだ設備への更新投資が課題

図 特積み業界の特性・課題・施策

業界特性とトラック運送業の生産性向上に向けた課題	解決施策
◆特積みの輸送特性 ・人口減少と生産拠点の海外移転に伴い荷量減少と供給制約の同時進展が今後も諸課題の根本原因に⇒上り下りの貨物インバランスが深刻化⇒大型車両、長距離輸送における運転手不足が顕著 ・特積み業は、労働集約産業である上に装置産業（トラクターミナル等の拠点を使ったネットワーク化）としての側面をもつ⇒拠点の老朽化と最適化や合理化の遅れ⇒積替え作業の人的労働依存⇒地方貨物の不足を基本に集配効率の低下や縮小均衡が発生 ◆業界慣行 ・手待ち時間の長時間化や附帯作業の負担で荷扱いの負担が増大し、若者や女性の定着率も低下⇒荷扱いの負担が増え、若者や女性の定着率低下⇒手待ち時間や附帯作業	●幹線輸送の効率化 ・業務委託による変動費化推進、中継・リレー輸送、折り返し輸送推進 ・大手：資本・業務提携で幹線輸送の共同化推進、鉄道利用 ・中堅・中小：参入路線の選択と集中、求貨求車ツールの活用 ●積替拠点の再編 ・NW再編としてターミナルの統廃合や公共ターミナルの活用、都心部からの更新投資（仕分けの自動化） ●集配・区域の見直し・合理化 ・集配地域の選択と集中、同業他社との業務提携、持株化による輸送会社再編、デジタルコミュニケーション強化、提携先とのIT化、求車求貨ツールの活用 等 ●荷積・荷卸の省力化 ・パワーアシスト等の荷扱い補助装置の技術開発、輸送約款の内容遵守

2. 調査結果概要 10業種 飲料・コールドチェーン

重量物である飲料、冷凍・冷蔵の専用設備が必要なコールドチェーン
ミルクラン等の着地基点での共同輸送や、拠点の共同化による共同輸送が有効

図 飲料・コールドチェーン業界の特性・課題・施策

業界特性とトラック運送業の生産性向上に向けた課題	解決施策
◆飲料の輸送特性 ・飲料は、重量物であり、他の食品と比べて積載できる容積が小さく単位あたりの物流コストが高い。⇒容積ベースでは高まらない積載率 ◆コールドチェーンの輸送特性 ・冷凍・冷蔵など、保管・配送に専用の設備が必要。⇒設備投資への負荷の増大⇒手待ち時間の発生⇒作業環境に起因する慢性的な人手不足 ◆業界慣行 ・月締めの在庫管理や倉庫賃料から月末の大量出荷と、卸・小売の、翌月の始め受け入れ商慣習⇒物流の波動要因による負荷の集中（特に月末・月初）	●ミルクラン方式の導入 ・ミルクラン方式を導入し物流効率化の取り組み。小売が主導することで実現。 ●パッカー基点の共同輸送 ・パッカーでの仕分け等の物流加工を含む高度化も理論的には可能 ●長距離輸送の共同配送 ・3PLを通じて一部、共同配送が実現（一部鉄道輸送もあり） ●輸入までを取り込んだコールドチェーンのTC_※物流 ・海外からの輸入品も国内物流のTCに集約し、効率化 ●保管料金の期限の流動化 ・月末・月初に集中している期限を前倒しとするなど、業界主導での対策

2. 調査結果概要 10業種 建材

配送先である現場が変更される中、3Kのイメージが依然大きい
小商圏の品目が多く、効率化に限界

図 特積み業界の特性・課題・施策

業界特性とトラック運送業の生産性向上に向けた課題	解決施策
◆建材の輸送特性 ・商圏の小ささ（例えば生コンは練り始めから打ち込みまでを1.5時間以内とするJIS規格有）や地域ごとに特異な商習慣の存在⇒砂利・砂等は大規模化が難しく、効率化が進まない ・全国各地の公共工事や大規模開発に依存するため届け先が変更される⇒現場に応じた待機時間や持ち帰り等の遅延事象が発生 ・特殊な車両が多い（ダンプ、ローリーなど）⇒大型車両を稼働させる時の特車申請の煩雑さ ◆業界慣行 ・積み下ろしの現場状況（業務分担、契約）が不透明であることによる渋滞・遅延が発生また、低賃金、重労働、危険なイメージがつきまとう⇒人材不足が顕著⇒手待ち時間や附帯作業が発生	●配送物流の効率化 ・同業種・異業種の共同化 ・ミルクラン方式導入による調達物流の効率化、共同化 ・異なる地域の事業者間での車両の融通 ・システム高度化による、配送効率の向上 ・事業者によるIoTの導入 ●コンプライアンス遵守の促進とサービスの付加価値が対価の向上につながる仕組みの構築 ・中間物流拠点の整備、調達物流の効率化 ・物流上流・下流過程へのサービス拡張 ●柔軟な制度運用 ・行政による大型車の運用に関する手続きの円滑化 ・波動に対する地域間の備車リロケーションに規制緩和 ●人材の確保・育成（特に地方部で人材確保） ・女性ドライバーの活用 ・トラックドライバーのイメージ向上プロモーション ・中小企業が手を出せない人材育成の場作り

2. 調査結果概要 10業種 自動車

多頻度少量化で積載率の低下がさらに進行
全般的に効率化は進展しているものの、途上の部分も多い

図 自動車業界の特性・課題・施策

業界特性とトラック運送業の生産性向上に向けた課題	解決施策
◆自動車の輸送特性 ・Just in Timeに対する積載率の向上が課題 ・帰り荷は空き箱や空きパレット程度 ・パレット化も進んでいるが、系列ごとに規格が異なることが多い。⇒高まらない積載率（少量化、荷姿がバラバラ、帰り荷 等） ・鉄道の限定的な運行時間、旅客優先で定時性が確保が困難、貨物駅との輸送コストから限界⇒モーダルシフトの限界 ◆業界慣行 ・原価計算により契約交渉はほとんどなく、多くは契約交渉で苦労しているという声もある。⇒業界慣行と契約明文化の問題 ・トラックの運転手が納品先で貨物の荷降ろしをするところまでが業界慣行的に行われている。⇒契約にない貨物荷卸しや附帯業務	●引き取り物流による積載率の向上（ミルクラン） ・移行上の課題有 ●輸送事業者による貨物量調整の取り組み ●工場近くのデポ（一時保管所）の活用 ・デポの設計上の課題 ●荷主と輸送事業者の協議による配送調整 ●契約の明文化 ・原価計算と運送費用の設定 ●長距離輸送への対応 ・帰り荷の問題、モーダルシフトの限界 ●荷姿等の規格統一化 ●共同輸送便の展開による小ロット輸送の効率化 ●庸車の有効活用 ●他業務への展開

2. 調査結果概要 10業種 家電

大手家電量販の拠点で包装ダメージや手待ち時間の増大、契約外の附帯業務の増大
一般家庭への配送や据付時の駐車問題

図 家電業界の特性・課題・施策

業界特性とトラック運送業の生産性向上に向けた課題	解決施策
◆家電の輸送特性 - 季節波動が大きく、メーカーから家電量販店のセンターへの納品時手待ち時間が繁忙期を中心に発生。 ⇒物流センターへの納品時に手待ち時間 - 家電製品の包装材は、メーカーは商品保護が目的で、小売店は商品の一部として運用するケースが小型家電の一部高級化と贈答需要で増加し、認識にギャップが発生。 ⇒包装ダメージによる返品対応 - 据置が必要な家電の配達時の駐車禁止や過度な時間指定への対応。 ⇒住宅地での違法駐車、厳しい時間指定対応 ◆業界慣行 - 大型免許保持者が不足し、特に若いドライバーが敬遠。 ⇒大型免許保持者の不足 - 車側渡ししが原則だが、時に着荷主のフォークリフトの荷役や、店舗の荷受パスまでの横持ちが発生。 ⇒契約にない貨物荷卸しや附帯業務	- 手待ち時間や荷役の効率化による積卸のトータル時間の削減 - 荷受側の時間割対応 - カゴテナ・パワーゲートの標準化 - 積載率の向上を狙った共同倉庫・輸送 - メーカーと小売店の倉庫共同運営、異業種間共同配送、出合いの場の設定 - トラックターミナル等を活用した中継輸送の活用による長距離運行の是正 - 包装ダメージにより引取拒否のルール化(業界による許容範囲のガイドライン化) - 附帯業務の定義と料金請求(契約書への記載) - 荷役時の路上駐車の削減を目指した制度構築 - 個人向け配送の時間指定条件緩和による効率向上 - 資格取得等によるトラックドライバーの価値向上

2. 調査結果概要 10業種 紙パルプ

車上渡ししが契約の基本だが、荷役等の附帯作業が発生
段ボールの小ロット多品種化で積載率が低下

図 紙パルプ業界の特性・課題・施策

業界特性	解決施策
◆紙・パルプの輸送特性 - 重量物であり、荷役負担が大きい ⇒人材確保が難しく、運転者の高齢化が進展 - 需要変動の激しさ ⇒人員の稼働率の低下 - 段ボール製品の小ロット多品種化、特殊な積荷形態の存在 ⇒積載率の低下 - 到着時間は時間指定よりも日指定が多く、荷受地で早着順での荷下ろし ⇒荷受地での荷待ち時間が発生 ◆業界慣行等 - 契約形態は車上渡しだが、実態は運転手が契約外の附帯作業を実施していることが多い。 - 運賃の減少の一方で、コンプライアンス重視(過積載の禁止等)することで採算が厳しくなっている。	- 運転手獲得・育成のための資金的援助 - 運転手の給与水準の向上のために荷主との運賃見直しが必要、大型免許のない求職者に取得まで支援を実施、大型免許取得済み求職者の運転手による紹介制度(インセンティブあり)を実施。 - 帰り荷の確保による積載率の向上 - 中継物流拠点の設置による長距離輸送の是正 - 共同倉庫の設置による、手待ち時間の削減 - メーカー同士の提携で共同倉庫を設置し、共同輸送で荷降時間を削減 - 着荷主と協力した荷降ろしダイヤグラムの作成 - 契約による附帯業務定義 - 発荷主との契約詳細定義

2. 調査結果概要 10業種 金属

生産拠点の集約からコイルセンター等からの直送化が進展
重量物であり特車申請の手間が大きな課題

図 金属業界の特性・課題・施策

業界特性とトラック運送業の生産性向上に向けた課題	解決施策
◆金属の輸送特性 - 積荷1つで数t〜15tの重量があり、積載物の荷崩れが重大事故に繋がる可能性が高く、荷主の課題認識も強い。 ⇒積荷が超重量物のため安全配慮が最優先 - 都度、特殊車両通行許可制度の取得が必要であり、仕組みも書類を使った旧式で煩雑。 ⇒特殊車両許可の手続きが煩雑 ◆業界慣行 - 車上渡し契約だが、着荷主から積下し時の玉掛け作業を求められること、業界慣習化していたが、荷受のコンプラ意識向上から廃止する動き。 ⇒玉掛け業務の撤廃 - 荷積時の荷繰りで長時間の手待ち時間が発生。装着順の荷降では早く到着し順番待ちが慣習化。 ⇒手待ち時間は荷主・荷受の意識付けで削減 - 若手・次世代のドライバーが確保できず、高齢化が徐々に進む構造。 ⇒ドライバーの高齢化・人材不足	- 金属物流の特性を考慮した特殊車両通行許可制度の見直し(効率向上) - 許可発行に要する期間の短縮に向けた道路情報便覧の整備促進 - 大型車誘導区間の拡充 - 厚板拡幅超過時の積載制限の緩和 - ドライバー安全確保のための荷主・元請・陸運による取組 - 需要横違い見通しでの安全確保と設備更新 - 積み下ろし作業の安全確保 - 手待ち時間の短縮に向けた取組 - 手待ち時間短縮のための搬入時間の分散 - 復路便の有効活用

2. 調査結果概要 10業種 化学

多品種少量化が進展するも、依然ロットは大きい
液体物や危険品は片荷輸送が多い

図 化学業界の特性・課題・施策

業界特性とトラック運送業の生産性向上に向けた課題	解決施策
◆化学製品の輸送特性 - 多品種少量化の進行の一方で、輸送には特殊車両や資格や技能を有する運転者が必要 ⇒ドライバー不足が深刻化 - 液体物を運搬するタンクローリーやISOコンテナは他の品目を運べないため、帰りは空荷となる ⇒低い積載率 ◆業界慣行 - 発荷主・着荷主の受入体制が不足 ⇒トラックの回転率を上げるため、運送事業者が早朝から順番待ちを実施し、長時間の荷待ち時間が発生 - ドライバー育成費(資格取得等)を十分に運賃に反映できない	- 車両積載率の向上 - メーカー間共同配送 - モーダルシフトの推進 - 長距離・直送輸送の削減 - 手待ち時間の削減 - 荷受け時間の見直し - 適切な雇用体系の設定 - 運転手獲得・育成のための資金的援助 - 適切な料金体系の設定

中小企業が多くかつ天候に左右される生産者に起因する課題が多数
鮮度が重視されることから流通プロセスで多くの負担がトラック事業へ

図 農産品業界の特性・課題・施策

業界特性とトラック運送業の生産性向上に向けた課題
◆農産品の輸送特性 ・生産量が安定せず、輸送量・輸送先の決定が当日になる ・生産規模の小ささ、及び、消費者ニーズへの対応等を理由に、小ロット配送が求められる ⇒積載率が高まらず、非効率な配送となる ・迅速かつ丁寧な配送が求められる一方で、多段階の流通構造のため、積み替えが複数発生 ⇒長時間の荷待ち時間・荷役時間が発生 ・個建ての片道運賃が通常 ⇒帰り荷確保のため、長時間の待ち時間が発生 ◆業界慣行 ・ピッキング、積み下ろし、仕分け等広範囲の作業をドライバーが担当 ⇒長時間の荷役時間が発生 ・川下の小売り(着荷主)からの要請が強い ⇒小売りセンターでの荷待ち時間や追加輸送の発生

解決施策
●拠点再配置、ネットワーク見直し等による輸送の効率化 ・流通販売4団体による共同物流ネットワークの構築 ・全農により集約拠点の設置 ●ITを活用した生産、受発注情報の管理の促進 ・ITを活用した生産・受発注の見える化 ●荷役作業等の効率化の推進 ・北海道におけるシートパレットの活用 ・卸売市場Aにおけるパレットの共同利用 ・農業協同組合Aを中心とした選果場等の集約化 ●施策実施の体制 ・方向性を定めるため、複数省庁が参加し、更に民間として各業界団体が参加する連携組織が必要である。加えて、地方ブロック単位または都道府県単位の連携組織が必要である。 ・継続的な改善活動が不可欠(PDCAの導入)



小売業界の寡占化が進展し、バイイングパワーがますます増大
異なる現場の諸条件からトラック業への負担増

図 食品・日用品業界の特性・課題・施策

業界特性とトラック運送業の生産性向上に向けた課題
◆食品・日用品の物流特性 ・貨物の小口・多頻度化がさらに進展し、発注単位が小口化 ・輸送量の地域間の偏り ⇒車両積載率の低下 ・食品・日用品の輸送に関する到着時間の指定 ⇒特定の時間帯にトラックが集中し、長時間の荷待ちが発生 ・多種・多様な商品が大量に流通 ⇒・荷姿が統一されておらず、荷捌が非効率・膨大な検品作業 ■業界慣行 ・荷主側が圧倒的に強く、契約にない附帯作業が恒常的に発生(商品陳列、包装材の整理・持ち帰り、荷解きと一個一個の立会い検品 等) ・「料率*」という特殊な課金体系が存続 *料率:商品価格に一定の率を乗じて物流費とすること

解決施策
●車両積載率の向上 ・3PL活用による共配の促進、異なる温度帯混載可能な車両・センターの導入、引き取り物流による効率化 ●小口多頻度配送の抑制 ・発荷主間連携による小売との交渉力強化、発注支援システム導入 ●荷姿の標準化 ・パレタイズに応じたマテハン機器※・車両の設計 ●検品作業の省略化 ・メーカーとのデータ共有によるノー検品推進 ●手待ち時間解消 ・カテゴリ別納品時間枠設定と事前予約制の導入、店舗への夜間納品 ●適切な料金請求 ・車建て・個建て契約の検討 ・原価開示で適正価格交渉 ●契約による附帯業務定義 ・発荷主との契約詳細定義

1. 経過報告
2. 調査結果概要
3. モデル事例概要
4. 今後の予定

継続的な国内物流の効率化には関係者の連携による取り組みが不可欠
効率化を阻む加害者になっていないか、足元の確認が必要

荷主間やトラック事業者との連携が必至
～ 更なるプラスを目指せ！ ～

■ 荷主やトラック事業者による単独の効率化は一巡した状況であり、国内物流の継続するには、関係者が連携した取り組みが不可欠になってきている。

■ 課題認識

- 繁閑差への対応
- 積載率の低下
- 長距離輸送の効率低下

共同輸送や中継輸送等の効率向上のモデル

◆ チェックポイント

- ✓ トラックの積載率が低下していませんか？
- ✓ 納品条件（配送先数や多頻度少量化など）の変更に対してネットワークが破綻していませんか？
- ✓ 長距離輸送の効率が低下していませんか？

加害者であった場合はただちに是正が必要
～ マイナスを0に！ ～

■ 手待ち時間等の主に積卸時の非効率が発生している。この結果、トラック事業者の非効率を生み出しているケースがみられる。

■ 課題認識

- 長い手待ち時間
- 検品・検数の待ち時間
- 重労働となる荷役の存在
- 費用が明確でない附帯業務

手待ち時間等の積卸時間の削減のモデル

◆ チェックポイント

- ✓ 手待ち時間や長い検品時間がありますか？
- ✓ 過酷な荷役をドライバー実施していますか？
- ✓ 契約や納品条件に無い附帯業務がありますか？

モデル事例を目指して関係者との調整を実施中

■ 現在、取組みが進捗しつつある以下についてもモデル事業化を目指して活動を継続中。

分野	取組企業	取組内容	取組に至る経緯	取組の効果
手待ち時間の削減	食品卸A社	入荷車両誘導のシステム化を図ることで入荷受付簿に記入する際の停車・待機時間を削減し、入荷受付事務所に立ち寄る前に接車バースの誘導が可能とした。構内作業を含めた運用全体の最適化が実現。	メーカー各社の入荷受付効率化を推進すること、メーカーの配送車輛を有効稼働させるため、状況照会により見える化を推進すること、メーカー別の実績を数値データにて把握し、課題点や改善点を共有・対策検討することを目的にシステムを導入。	手待ち時間が平均24分（受付時間4分減、手待ち時間20分減）短縮（年間3,744時間）
	倉庫B社、トラック事業E社	倉庫B社の倉庫の敷地内にトラック事業E社のトラック営業所を併設し、連携を密にすることで手待ち時間を削減。	貨物の集約管理を行い、入庫から保管・出庫までの一貫輸送体制を確立するため、倉庫の増築を実施し、敷地内に営業所を設けて連携を強化することとした。	手待ち時間が平均70%削減（見込み）
中継輸送	トラック事業D社	東京と大阪間の長距離輸送をパートナー企業と中継輸送を実施することで共にドライバーの日帰りが可能となる。	コンプライアンスによって効率が落ちる長距離輸送を日帰り輸送に変更するために。	ドライバーの負荷軽減（1泊2日の出張が日帰りになる）

トラック予約受付システムの導入によって手待ち時間削減目指す（70％）

手待ち時間の削減

■ 取組企業名：川西倉庫(株)、(株)兵庫高速運輸、神戸山口運送(株)

■ 取組内容

- 川西倉庫が新規に整備した「六甲物流センター」へ導入されたトラック予約受付システムを当該センターに貨物を搬入する兵庫高速運輸と、当該センターから顧客へと配送する神戸山口運送が利用してもらうことで手待ち時間を目指す。
- 具体的には、神戸港から海上コンテナを輸送する兵庫高速運輸による六甲物流センターへの入荷と、六甲物流センターから顧客へと配送する神戸山口運送が、事前にトラック予約受付システムへと入力してバースを予約することで、手待ち時間を削減していく。

■ 取組に至る経緯

- 川西倉庫の「六甲物流センター」の新設に伴い、効率的な荷受け荷出し作業を実施するためにトラック予約受付システムを導入した。

■ 取組の効果

- 以前の倉庫と比較して手待ち時間が平均70%削減を計画

1. 経過報告

2. 調査結果概要

3. モデル事例概要

4. 今後の予定

3. 今後のスケジュール

1)と2)から手引きをとりまとめてセミナーを開催

3)と4)は調査結果のとりまとめを実施

タスク	2016年								2017年		
	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
1) 荷主業界ごとの商慣行・商慣習の調査・対策検討										▼セミナーの開催	
1-1 調査											
1-2 コンサルティング											
2) 事業の共同化による積載率向上の事例調査											
2-1 事例選定										▼セミナーの開催	
2-2 ヒアリングなど調査											
2-3 ガイドラインとりまとめ											
3) 原価計算の在り方の調査・検討											
3-1 実態調査											
3-2 課題抽出施策方針											
4) IoTの活用可能性に係る調査・検討											
4-1 事前準備											
4-2 実証データ取得											
4-3 結果のとりまとめ											



トラック運送における生産性向上セミナーの開催について

- トラック運送業の取引条件の改善及び生産性向上に向け、全国9ブロックにおいて、取引上問題となる行為や望ましい取引のあり方、共同輸配送などの生産性向上方策等について紹介するセミナーを2月から開催予定。

<プログラム>

1. 取引条件の改善と生産性向上方策に向けた政府の取組について
2. 価格交渉について（価格交渉ハンドブック等の紹介）
3. トラック運送の生産性向上方策（好事例の横展開）
4. 講演：先進事例に関する荷主講演等

- 札幌会場
 - ・日時：平成29年2月28日（火）13:00～16:30
 - ・場所：TKPガーデンシティ札幌駅前
- 仙台会場
 - ・日時：平成29年2月20日（月）13:00～16:30
 - ・場所：TKPガーデンシティPREMIUM仙台東口
- 東京会場
 - ・日時：平成29年2月14日（火）13:00～16:30
 - ・場所：TKP東京駅大手町カンファレンスセンター
- 新潟会場
 - ・日時：平成29年3月3日（金）13:00～16:30
 - ・場所：万代シルバーホテル
- 名古屋会場
 - ・日時：平成29年2月16日（木）13:00～16:30
 - ・場所：TKPガーデンシティ名古屋新幹線口
- 大阪会場
 - ・日時：平成29年2月22日（水）13:00～16:30
 - ・場所：TKPガーデンシティ大阪梅田
- 広島会場
 - ・日時：平成29年2月24日（金）13:00～16:30
 - ・場所：TKPガーデンシティPREMIUM 広島駅前
- 高松会場
 - ・日時：平成29年2月23日（木）13:00～16:30
 - ・場所：高松センタービル
- 福岡会場
 - ・日時：平成29年3月2日（木）13:00～16:30
 - ・場所：TKPガーデンシティ博多新幹線口

下請等中小企業の取引条件に関する関係府省等連絡会議 関係の取組みについて

下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議について 国土交通省

会議の目的

- **中小・小規模事業者が賃金の引上げをしやすい環境を作る**ため、平成26年12月の政労使合意等を踏まえ、必要なコストの価格転嫁、取引先企業の収益の中小企業への還元など、**取引条件の改善を図っていく。**

今後の取組

○価格転嫁等の状況や課題を調査

- ①親事業者など大企業等及び下請事業者など中小企業に対して調査を実施。
- ・業種横断的な調査 ⇒ 中企庁が実施
 - ・個別業種ごとの調査 ⇒ 業所管省庁で適宜実施
(国交省では建設業、トラック運送業、貸切バス事業)



- ②H28.3に調査結果を業種毎にとりまとめ、本連絡会議に報告、公表。

○大企業へのヒアリング

- ①上記調査結果を踏まえ、大企業等に対するヒアリングを実施。
- ・H28.4～5 自動車産業、建設業
 - ・H28.7～8 トラック事業者及び荷主企業



- ②各々、第6回、第7回の本会議において報告。



調査及びヒアリングの結果を踏まえ、価格交渉ハンドブック等の作成、業種別ガイドラインの改訂及び運送業の自主行動計画の策定を検討。併せて、荷主企業や元請企業に対して、不適正な行為を改め、取引条件の改善に協力してもらえるよう、働きかけを実施。

会議のメンバー

内閣官房副長官
内閣府副大臣
厚生労働副大臣
経済産業副大臣
国土交通大臣政務官
内閣総理大臣補佐官
内閣官房副長官補
内閣府政策統括官
中小企業庁長官
公正取引委員会事務総長
警察庁、総務省、財務省、
厚生労働省、農林水産省、
環境省、
国土交通省(総合政策局長)

(平成27年12月発足)

○野上内閣官房副長官の指示事項（第7回下請等中小企業の取引条件改善連絡会議）（平成28年8月19日）

1. 以下の対策について、年内のできるだけ早い段階で具体化できるよう取り組むこと。
 - ・ 優越的地位の濫用行為の抑止・早期是正のため、物流特殊指定の調査を拡充するなど独占禁止法の運用を強化すること。
 - ・ 下請ガイドラインの業種追加の検討、充実・改善を行うこと。
 - ・ トラック運送業について、年内を目途に、事例集やハンドブックの作成とその周知を図ること。
2. また、運賃水準の適正性が確保されるべきこと、さらに、その水準が不十分な場合には、安全にも支障が及ぶ問題であることを念頭において、荷主所管の各府省とも連携しながら、責任をもって対応すること。

とりわけ、重大事故の未然防止など安全確保の観点からは、法令違反とは言えないが適切とも言えないような事案に対して、荷主や親事業者に対して注意や警告を行う制度の実効性ある運用について早急に検討すること。

3

○野上内閣官房副長官の指示事項（第8回下請等中小企業の取引条件改善連絡会議）（平成28年10月18日）

1. 臨時国会が開会し、安倍総理大臣からは、所信表明において、「下請法の運用基準を13年ぶりに抜本改訂し、取引条件の改善を進める」ことが表明された。

予算委員会でも、世耕経産大臣から「中小企業と大企業の間でフェアな取引が行われ、アベノミクスの果実が地方の中小企業に行き渡るようにしていく」旨の答弁がなされる等、国会において、下請対策の重要性が言及されている。

また、経済財政諮問会議や働き方改革実現会議の場においても、取引条件の改善の重要性について言及されており、幅広い関係者の間で、対策の重要性が共通認識として広がりつつある。
2. 下請等の中小企業は賃上げのための基礎体力が弱い、取引条件を改善することによって、下請等中小企業の賃上げに向けた環境を整えていくことが政府の責務である。
3. 国土交通省においては、自動車業界の取組を踏まえて、建設業やトラック運送業においても、自主行動計画の策定要請や業種別ガイドラインの改訂などを含めて、対策を充実してほしい。

4

〈要請理由〉

- 第8回下請取引条件改善に関する関係府省等連絡会議における野上官房副長官からの締めくくり発言によるご指示を踏まえ、トラック運送業においても「自主行動計画の策定」に向けた取組について検討を開始。
- トラック運送業については、荷主との取引だけでなく、下請多層構造など元請と下請における運送事業者間の取引条件の改善に向けた取組を進めていただくことを目的に、**平成28年11月22日(火)、根本国土交通大臣政務官よりトラック運送業界団体に対し、今年度内を目処に「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」策定の要請を行った。**



＜要請のポイント＞

- ・アベノミクスを一層加速し、「経済の好循環」の流れをより確かにすることが重要。
- ・元請下請における運送事業者間を含め、トラック運送業における取引条件の改善は喫緊の課題。
- ・また、トラック運送業の下請多層構造にも課題があると認識。
- ・元請事業者となる大手運送事業者が率先して取組を進めることが重要。
- ・今年度内を目途に自主行動計画の策定を要請
- ・なお、取引条件の改善について、関係省庁を通じ、荷主の方々にも働きかける。

出席者

【国土交通省】

根本 幸典 国土交通省大臣政務官
 藤井 直樹 国土交通省自動車局長
 堀家 久靖 国土交通省大臣官房審議官 他

【全日本トラック協会】

(公益社団法人全日本トラック協会物流ネットワーク委員会)
 齋藤 充 日本通運株式会社 代表取締役副社長
 全日本トラック協会物流ネットワーク委員会委員長

植松 満 日本通運株式会社 執行役員
 森 日出男 ヤマト運輸株式会社 取締役常務執行役員
 内田 浩幸 佐川急便株式会社 取締役CSR推進部長
 日比野利夫 西濃運輸株式会社 専務取締役執行役員
 中田 晃 西濃運輸株式会社 執行役員
 山本 浩史 福山通運株式会社 常務執行役員
 赤松 毅 トナミ運輸株式会社 常務取締役
 福本 秀爾 公益社団法人全日本トラック協会理事長

5

トラック運送業の取引条件の改善に向けた荷主への働きかけについて

- トラック運送業における取引条件の改善に当たっては、荷主への理解と協力が必要不可欠。
- このため、根本国土交通大臣政務官から関係省庁に対し、以下の「具体的な取組」を踏まえた取り組みを進めていただくよう荷主企業に対する働きかけを要請。



【関係省庁への協力要請】

- 12月1日(木)15:20～ 於:農林水産省 国土交通省根本大臣政務官より、農林水産省細田大臣政務官に対し要請
- 12月6日(火)10:00～ 於:経済産業省 " 経済産業省松村副大臣に対し要請

「具体的な取組例」

○ 価格決定方法の適正化

- ・ 一律〇%減の原価低減要請や燃料価格等の変動分が考慮されない価格決定の禁止
- ・ トラック運送業者との十分な協議を踏まえた運賃・料金の決定

○ コスト負担の適正化

- ・ 仕分け・検品等の附随作業や荷待ち待機等、運送以外の業務に係る費用については、運賃とは別のものとして契約上明確化
- ・ 着荷主側の荷待ち待機に関する費用について、発荷主と着荷主との間で契約上明確化

○ 契約の相手方・方法の適正化

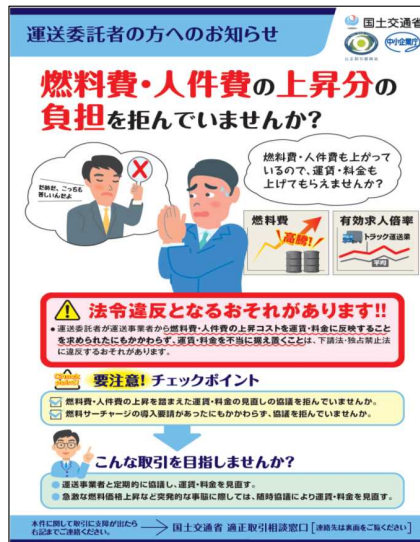
- ・ 運行管理者の選任、最低保有台数の維持、社会保険・労働保険の加入等の法令を遵守しない事業者との取引の禁止
- ・ 運送契約締結に当たっては書面化を原則とし、附随業務や荷待ち待機、高速道路料金等の支払いについても明記

○ 長時間労働の削減

- ・ 待ち時間、特に着荷主側における荷待ち時間の解消に向けた取組への理解と協力（トラック事業者との面談等による課題の具体的な把握等）
- ・ トラックドライバーの長時間労働の改善に向け、発荷主が中心となって着荷主及びトラック事業者との間で定期的に協議する等、荷主とトラック事業者の協力体制の確立

6

①価格交渉ハンドブック・リーフレットの作成・周知



②トラック運送における生産性向上セミナーの開催

トラック運送業の取引条件の改善及び生産性向上に向け、全国9ブロックにおいて、取引上問題となる行為や望ましい取引のあり方、共同輸配送などの生産性向上方策等について紹介するセミナーを2月から開催予定。

<プログラム>

1. 取引条件の改善と生産性向上方策に向けた政府の取組について
2. 価格交渉について（価格交渉ハンドブック等の紹介）
3. トラック運送の生産性向上方策（好事例の横展開）
4. 講演：先進事例に関する荷主講演等

<スケジュール>

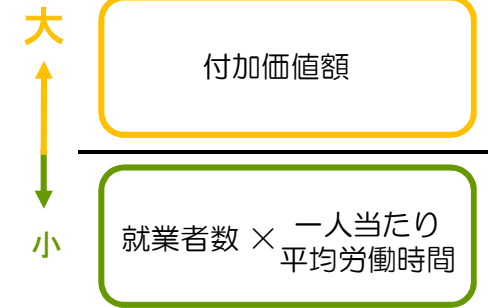
- | | |
|---------------------|---------------------|
| 2/14 (火) 東 京 (200名) | 2/16 (木) 名古屋 (150名) |
| 2/20 (月) 仙 台 (100名) | 2/22 (水) 大 阪 (150名) |
| 2/23 (木) 高 松 (80名) | 2/24 (金) 広 島 (80名) |
| 2/28 (火) 札 幌 (100名) | 3/ 2 (木) 福 岡 (100名) |
| 3/ 3 (金) 新 潟 (80名) | |

トラック運送に係る取引条件改善に向けた取り組み（ロードマップ）

		28年 ～11月	12月	29年 1月	2月	3月	4月	5月	6月
①自主行動計画		根本政務官 から要請	自主行動計画策定				大手を中心に 取組を定着化		
②荷主への働きかけ		ドライバーの 労働時間の周知							
		不適切事例集の 作成		不適切事例集の周知					
		根本政務官 から働きかけ	業種別ガイドラインへの反映 等						
③交渉しやすい環境づくり		ハンドブック作成		ハンドブックの周知・ セミナー開催					
④法令の運用	独禁法	公取への 情報提供	物流特殊指定調査の拡充 (荷主調査・トラック事業者調査)				(必要に応じて事件処理)		
	業種別 ガイドライン	下請ガイドラインの 見直し		トラック事業に係る ガイドラインの改定			ガイドライン定着		
	荷主勧告	運用改善検討		仮運用スタート			本格運用開始		
⑤トラック輸送における取引 環境・労働時間改善協議会		パイロット事業 実施		パイロット事業実施とりまとめ			協議会	パイロット事業 (2年目)	
⑥運賃・料金検討会		運賃・料金のあり方検討(運賃・料金別建て方策等)						とりまとめ	

- トラック運送業は我が国の経済活動を支え、かつ地域雇用を担う重要な産業であり、生産性の向上が喫緊の課題。
- 「物流生産性革命」を実現し、労働力不足を克服と経済成長につなげるためには、投入労働力の効率化、付加価値額の増加を図る必要がある。

物流生産性の考え方



事業内容

①補助事業（投入労働力の効率化）

<テールゲートリフター>



【補助額】

後部格納式・床下格納式：30万円/1台
アーム式・垂直式：15万円/1台

【申請受付】 H29年2月1日～24日

【要件】

H28年8月24日～H29年3月31日に
導入した機器であること
(一事業者3台まで)

- トラック車両の後部に装着して使用するエレベーター（昇降機）の一種
- 手荷役ではなく、ロールボックスパレットでの積み卸しが可能となることで、荷役時間を1/3程度に短縮可能

→荷役作業の効率化等を図ることで、トラック運送業における**女性活躍の推進**及び**生産性向上**を実現

②経営力向上支援（付加価値額の増加）

- 荷主に比べ弱い立場にある運送事業者に対し、輸送に係る対価を適切に収受できるようなノウハウ等を定着化させるためのセミナーを開催

これまでの取組み

H28補正

経営力向上に資する
IoTの活用方策等の
調査

活用方策等を踏まえた
取組みの定着化支援

- これまでの取組みにおいて取りまとめられたIoTの活用方策（デジタコを活用した運行管理の効率化等）等について、それに実際に取り組む意欲のある事業者に対する支援を通じて経営力向上に向けた取組みの定着化を図る

平成28年12月21日
自動車局貨物課

「トラック運送業の生産性向上促進事業」 (テールゲートリフターの導入に対する補助事業)の実施について

平成28年度第2次補正予算において、「トラック運送業の生産性向上促進事業（テールゲートリフターの導入に対する補助事業）」を開始いたします。

1. 事業内容

テールゲートリフター（トラック車両の後部に装着して使用するエレベーター（昇降機）の一種）を導入した事業者に対し、当該導入費用の一部を補助いたします。
当該機器を導入することにより、手荷役を解消し、荷役時間を短縮することが可能となることから、本補助事業の実施により、トラック運送業における生産性の向上及び女性活躍の推進の実現を目指します。

(※補助事業の執行団体：公益社団法人全日本トラック協会)

【補助対象機器】

トラック運送事業者が平成28年8月24日～平成29年3月31日に導入した機器

【補助額】

○後部格納式・床下格納式：1台あたり30万円

○アーム式・垂直式：1台あたり15万円

【台数制限】1社あたり3台



(テールゲートリフター)

2. 申請受付期間（予定）

平成29年2月1日（水）～平成29年2月24日（金）

※補助金申請額が予算額を超過した場合、補助金が交付されない場合がございます。

3. その他

詳細については、後日、公益社団法人全日本トラック協会のホームページにおいて公表します。（<http://www.jta.or.jp/>）

【問い合わせ先】

国土交通省自動車局貨物課 高村、飯田

TEL：03-5253-8111（内線41322） 直通：03-5253-8575

FAX：03-5253-1637

中継輸送の普及・実用化に向けて

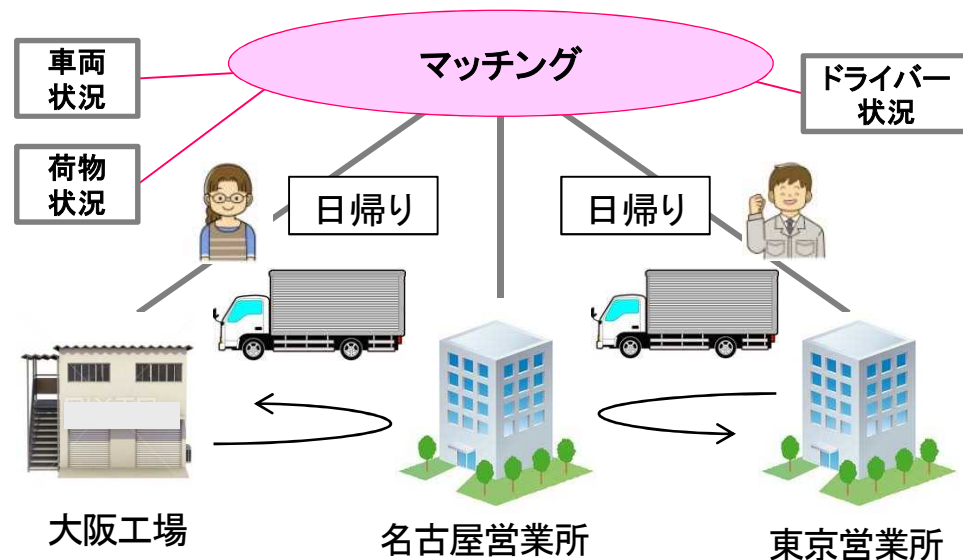
- 中継輸送を導入することにより、輸送の効率化を図り、不規則な就業形態や長時間労働の解消を図る。
- 平成27年度から28年度にかけて中継輸送実証実験モデル事業を行い、中継輸送の普及・実用化に向けた検討を実施。

中継輸送のイメージ



複数人で運送を分担する「働き方」

- ✓ 中継輸送の導入により、その日のうちに発地まで帰ることができるようになり、不規則な就業形態や長時間労働を解消。
- ✓ 多様な労働ニーズを組み合わせて運送を行うことが可能となり、女性向けの短時間勤務なども可能に。



- 中継輸送の実現のためには、労働ニーズと運送ニーズを効率よくマッチングするために、大量の運転者と貨物を扱うことが必要
- 複雑な運行管理と労務管理を効率よく行うことが必要
- 中小事業者が単独で行うことが困難なため、協働して実施することが必要
- 複数の運転者で運送を行うことに伴うコスト増を吸収するための運送の効率化が必要



中継輸送実証実験モデル事業において、中継輸送の普及・実用化に向けた課題・方策を検討

- ✓ 輸送の効率化を図ることにより、トラック運送業界の生産性を向上
- ✓ 女性、若年層等の新規就労・定着促進などによる人材の確保・育成
- ✓ 地域住民の生活を支える物流ネットワークを確保し、地域の活力を維持

平成28年度 中継輸送モデル事業 実証実験 実施予定一覧

都市－都市

	中継 パタン	区間	中継 拠点	物流事業者	荷主(3PL)	対象貨物	実施時期
ペアA	貨物積替 方式	入間市⇔ ⇔亀山市	焼津市 (サンワNETS)	清水運輸 カワキタエクスプレス	清水運輸 カワキタエクス プレス	飲料 or 加食 菓子 or 紙	平成29年 2月上旬
ペアB	ドライバー 交替方式	川崎市⇔ ⇔大阪市	浜松 TS	魚津海陸運輸倉庫 福井高速運輸	東芝ロジ 東芝ロジ	家電 家電	平成29年 2月6日、7日
ペアC		川崎市⇔ ⇔大阪市	浜松 TS	萬運輸 協伸運輸	中越通運 協伸運輸	栄養飲料 調整中	平成29年 2月上旬

都市－地方

	中継 パタン	区間	中継 拠点	物流事業者	荷主(3PL)	対象貨物	実施日
ペアD	貨物積替 方式	入間市⇔ ⇔東根市	郡山 トラックセンター	清水運輸 トヨタライン	清水運輸 清水運輸	飲料 or 加食 飲料 or 加食	平成29年 2月上旬
ペアE	ドライバー 交替方式	伊勢崎市⇔ ⇔山形市	白河IC付近 GS	GRトランス ティスコ運輸	トーモ JAてんどうフーズ	建材 米	平成29年 1月23日、24日

農産品物流対策関係省庁連絡会議の設置について

平成28年11月29日
関係省庁申し合わせ

農産品物流対策関係省庁連絡会議構成員

(議 長)	
農林水産省	食料産業局長
(構成員)	
農林水産省	生産局長
農林水産省	経営局長
農林水産省	政策統括官
経済産業省	商物流通保安審議官
国土交通省	物流審議官
国土交通省	自動車局長

第 1 趣旨

農林水産業・地域の活力創造プラン（平成28年11月29日農林水産業・地域の活力創造本部決定）に基づき、農業者の所得向上に資する流通・加工構造の確立に向けた取組の一環として、農産品物流の効率化によるコスト削減等の取組を政府一体となって推進する必要がある。

このため、「農産品物流対策関係省庁連絡会議」を設置し、農産品物流の課題や実現すべき姿に係る認識を共有するとともに、関係者が取り組むべき方策等を総合的に検討し、連携して効果的な対策を実行する。

第 2 構成

連絡会議の議長は、農林水産省食料産業局長とし、関係省庁の局長等で構成する。ただし、議長は、必要があると認めるときは構成員を追加し、または関係者に出席を求めることができる。

第 3 主な検討内容等

農産品物流の現状、課題及び実現すべき姿の認識を共有するとともに、農産品物流を改善し、農業者の所得向上等に資する以下の方策等について、関係省庁で調査・検討し、とりまとめを行う。

- 1 物流効率化等の測定指標及び国内外の農産品物流の現状
- 2 パレットや折り畳みコンテナによる出荷・運搬
- 3 ICTを活用した共同配送等
- 4 他業種との物流の共同利用
- 5 トラック輸送から鉄道・船舶輸送に切り替えるモーダルシフト
- 6 多頻度小ロット配送や短いリードタイムでの納品等の商慣行の改善 等

第 4 運営

- 1 連絡会議に幹事を置く。幹事は、関係行政機関の職員で議長の指定した官職にある者とする。
- 2 連絡会議は非公開とする。なお、連絡会議の配布資料及び議事概要については、構成員の了解を得た後、農林水産省のホームページにより公表する。
- 3 連絡会議の事務局は、関係省庁の協力を得て、農林水産省食料産業局食物流通課が行う。

(参考) スケジュール案

- ・12月 ： 第1回 連絡会議（立ち上げ等）
- ・1～2月： 数回開催
- ・3月 ： 中間とりまとめ

農林水産業・地域の活力創造プラン（平成２８年１１月） 抜 粋

V 具体的施策

6. 更なる農業の競争力強化のための改革

- ① 生産者が有利な条件で安定取引を行うことができる流通・加工の業界構造の確立
 - ・ 農業者が、各種流通ルートについて、手数料や取引条件等を比較して選択できる環境を整備。また、農産物の物流について、パレット化やＩＣＴを活用した共同配送等の効率化によるコスト削減の取引を推進

農業競争力強化プログラム（平成２８年１１月） 抜 粋

- 2 生産者が有利な条件で安定取引を行うことができる流通・加工の業界構造の確立
 - (1) 生産者に有利な流通・加工構造の確立
現在の食料需給・消費の実態等を踏まえた効率的・機能的で農業者と消費者双方がメリットを受けられる流通・加工構造を確立するため、以下のとおり取り組む。
その際、農林水産省、経済産業省をはじめ政府一体となつて取り組む。
 - ⑦ 国は、民間のノウハウを活用して、農業者が各種流通ルートについて、手数料や取引条件等を比較して選択できる環境を整備する。
また、農産物の物流については、パレット化やＩＣＴを活用した共同配送等の効率化によりコストを削減する等の取組を推進する。
 - ⑨ 上記改革を推進するため、農産物の流通・加工に関し、国の責務、業界再編に向けた推進手法等を明記した法整備を進める。

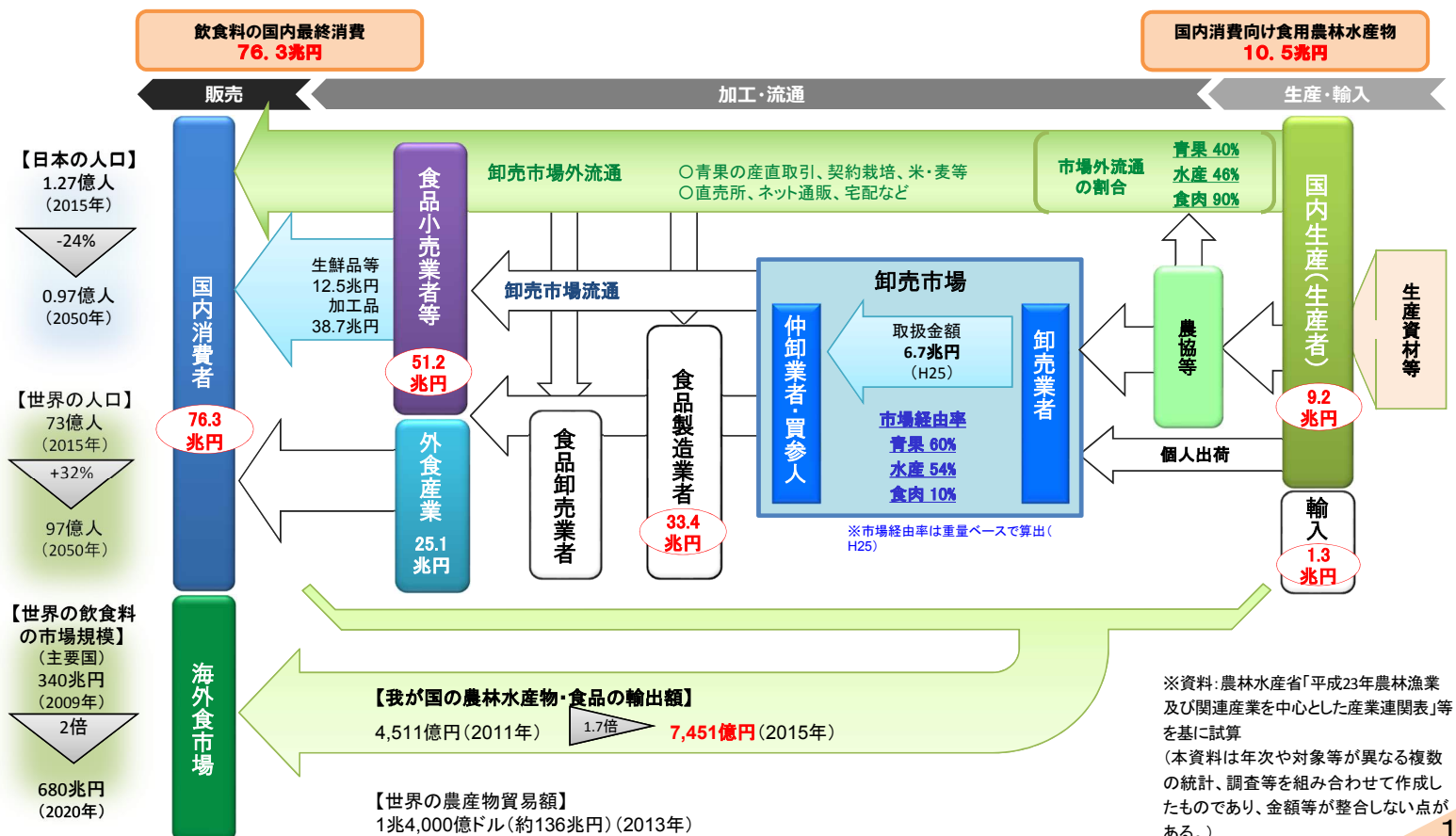
農産品物流の現状

平成28年12月

農林水産省
食料産業局

農林水産物・食品の流通構造

○ 農林水産物・食品の流通・加工構造を、現在の食料需給や消費の実態に合わせていくことが課題。



我が国の農産品の流通構造

- 現在の農産品の流通構造は、多種多様で腐敗しやすい等の農産品の特性や、小規模で天候に左右される等の生産構造、気温に左右され、多様化・細分化した消費構造などにきめ細かに適応していく形態として発展。
- 近年、食料需給や消費の実態等がさらに変化する中、流通構造の変化にあわせて物流を考える必要。

■農産品の特徴や生産、消費の構造に対応した流通構造

農産品の特性	生産構造	消費構造	流通構造
◆ 腐敗しやすい品目が多い	◆ 生産量や出荷量が天候や気象条件により変動	◆ 少量を多頻度で購入	◆ 多段階流通で関係事業者数が多く、競争が激しい(農協:約2640、卸:約1300社、仲卸:約6200社、加工卸:約2.3万社、小売:約23.4万社)
◆ 軟弱で潰れたり傷つきやすい品目が多い	◆ 約130万の農業経営体	◆ 気温や流行等で消費量が変動	◆ 全国の様々な産地から、多種多様な品目を迅速に集分荷し、鮮度を確保する必要
◆ 多種多様な品種が存在	◆ 農業者の平均年齢67歳	◆ 鮮度、味を重視	◆ 多頻度・小ロット、短納期で小売へ配送し、鮮度・品揃えを確保する必要
◆ 味や形状等の品質が均一になりにくい	◆ 生産現場へのIT導入の遅れ	◆ 見た目も判断材料	◆ 直売所、ネット販売等の直接販売形態が近年発達
◆ 容積と重量の関係(比重)は様々	◆ 出荷規格が多種多様	◆ 品揃で購入先を選択	◆ 保存できる品目は卸売市場経由が少なく、専門卸等が小売等へ流通
◆ 冷蔵等の多温度帯の輸送が必要な場合も	◆ 大消費地まで長距離輸送を要する産地も存在	◆ ニーズが多様化・細分化(品種、品目、サイズ、容量、加工度合い等)	◆ サプライチェーンが長距離
	◆ 葉物等は年間通じて出荷、穀類等は1年1作で保管し順次出荷	◆ 消費の二極化、根強い低価格志向	

農産品等の物流の状況

- トラック等の実車時の積載率は6割程度。他方、地域によっては農産品の物流において需給のミスマッチが生じている、また、トラックドライバー不足等によるコスト増加の指摘もある。
- 共同配送やIT活用等による物流の効率化により、農産品流通におけるコスト削減等を行い得るのではないかな。

■ 農産物の物流に係る現場や関係者の意見等

- 他社の荷物の混載や、市場や顧客のトラックを共同利用するなどして、物流コストの削減や、人材不足に対応するなど、他業者とも協議していきたい。(JA青年組織員)
- 地方では物流費が高い。小ロットなので宅配では送料の方が商品より高くなる場合も。共同で動かせる物流ネットワークができれば動きの幅が広がるのでは。(農業女子プロジェクト参加者)
- トラック業界は異変が起きている。運転手が全く不足し、輸送関係が大変な問題に。出荷先と検討しているが、パレット輸送がコンテナ輸送が出来ないか模索しているところ。(JA組合長)

(参考) 品目別の貨物輸送量 (H26、営業用トラック等)

品目	輸送トン(千トン)	割合	食品関連
穀物	28,124	1.0%	約16%
野菜・果物	44,314	1.5%	
その他農産品	15,536	0.5%	
畜産品	31,931	1.1%	
水産品	28,333	1.0%	
食料工業品	328,815	11.2%	食品関連以外約84%
木材	82,048	2.8%	
砂利・砂・石材	225,028	7.7%	
金属	163,595	5.6%	
機械	212,368	7.2%	
石油製品	157,699	5.4%	
日用品	211,520	7.2%	
動植物性飼・肥料	42,378	1.4%	
取り合せ品	456,663	15.6%	
その他	906,010	30.9%	
計	2,934,361	100.0%	

■ トラック等の実車時の積載率

項目	日本	英国	ドイツ	デンマーク
実車時の積載率	59% (2014年)	約60% (2007年)	約60% (2007年)	約40% (2008年)

【出典、資料等】
➢ 自動車輸送統計調査票より国土交通省にて試算
➢ 日本:自動車輸送統計調査票より国土交通省にて試算
➢ 英国、ドイツ、デンマーク:Load factors for freight transport (European Environment Agency, 2010)

【出典、資料等】
➢ 自動車輸送統計調査票より国土交通省にて算出
➢ 輸送トン数は、貨物自動車輸送した貨物の重量をトンで表した数である。
➢ 食料工業品は、製造食品、飲料、その他の食料工業品(調味料類、でんぶん類、酵母、動物性製造食品、飲料水、たばこ等)

我が国の農産品物流の課題

- 高齢化、ドライバー不足等によりトラック業界の厳しさが増す中、輸送条件の厳しい農産品は、運賃の上昇やトラックの確保自体が困難となる可能性があり、生産者の所得低下による生産量の減少、ひいては流通業者の集荷や販売の確保が困難となるなど、深刻な影響を及ぼすおそれ。
- このため、農産品物流の効率化等による輸送条件の改善や物流コストの削減が必要だが、物流の問題は出荷から小売までのサプライチェーン全体に渡り相互に関連しているため、生産段階等の個別の取組ではなく、流通の各段階が連携した取組が必要。

■農産品の物流に係る各段階ごとの課題（主に青果物）

課題	生産・出荷段階	卸売段階	小売段階
時間	◆出荷量、出荷先の決定が遅く、出発時刻が変動	◆入荷時間の集中、順番待ちの拘束 ◆荷揃いが遅く、出発時刻が遅延	◆納品時間の厳格な要求 ◆入荷時間の集中、順番待ちの拘束 ◆多頻度小ロット配送の要求
量	◆出荷量の変動（可載量とのミスマッチ） ◆小ロット（トラック確保困難）	◆入荷量、配送量の変動 ◆帰り荷がない	◆多頻度小ロット配送の要求 ◆帰り荷がない
資材	◆ダンボール出荷、パレット不使用	◆オリコン、パレットの紛失	◆オリコン、パレットの紛失、ダンボール廃棄負担
付帯作業	◆手積み負担大	◆手降ろし、手積み負担大	◆手降ろし負担大
輸送	◆出荷先が変動	◆他市場への転送	
その他	◆直販等の宅配便利用は送料が割高 ◆細分化した出荷規格への選別・調整	◆遠隔地からの長距離輸送	

過労死等防止対策

1. (1) 過労死等防止対策白書
- (2) 調査事業
2. 「過労死等ゼロ」緊急対策
3. メンタルヘルス対策

P2-8
P9-12
P13-20
P21-23

平成29年2月1日(水)
厚生労働省労働基準局

平成28年版 過労死等防止対策白書 《骨子》

➢ 過労死等防止対策推進法(議員立法により平成26年成立・施行)に基づき、国会に報告を行う法定白書。今回が初めての国会報告。

《参考》 過労死等防止対策推進法(平成26年法律第100号)
(年次報告)

第6条 政府は、毎年、国会に、我が国における過労死等の概要及び政府が過労死等の防止のために講じた施策の状況に関する報告書を提出しなければならない。

白書の構成

第1章 過労死等の現状

- 第1節 過労死等の現状
- 第2節 労働・社会面からみた過労死等の状況

第2章 過労死等防止対策推進法の制定

- 第1節 過労死等防止対策推進法の制定の経緯
- 第2節 過労死等防止対策推進法の概要

第3章 過労死等の防止のための対策に関する大綱の策定

- 第1節 過労死等の防止のための対策に関する大綱の策定の経緯
- 第2節 過労死等の防止のための対策に関する大綱の概要

第4章 過労死等の防止のための対策の実施状況

- 第1節 調査研究等
- 第2節 啓発
- 第3節 相談体制の整備等
- 第4節 民間団体の活動に対する支援

(資料編)

- 1 関係法令等
- 2 関係指針・通達等
- 3 過労死等防止対策関係予算の状況

※ 民間団体の取組をコラムで紹介

過労死等とは？(定義)

- 業務における過重な負荷による脳血管疾患・心臓疾患を原因とする死亡
- 業務における強い心理的負荷による精神障害を原因とする自殺による死亡
- 死亡には至らないが、これらの脳血管疾患・心臓疾患、精神障害

第1章 過労死等の現状

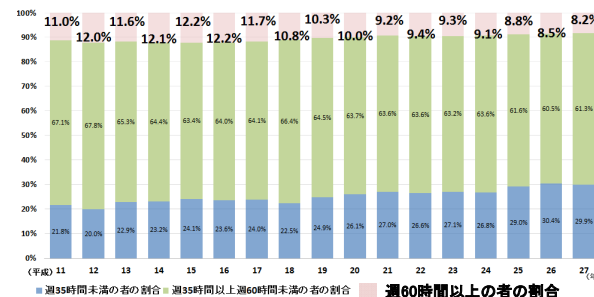
第1節 過労死等の現状

➢ 我が国の労働者1人当たりの年間総実労働時間は緩やかに減少しているが、パートタイム労働者を除く一般労働者の年間総実労働時間は2,000時間前後で高止まり。

➢ 1週間の就業時間が60時間以上の雇用者の割合は、平成15、16年をピークとして概ね緩やかに減少しているが、30歳代、40歳代の男性で週60時間以上就業している者の割合が高い傾向は変わらない(第1-1図、第1-2図)。

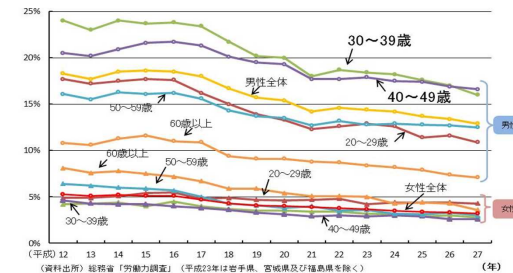
➢ 年次有給休暇の付与日数は長期的には微増しているものの、取得率は平成12年以降5割を下回る水準(第1-3図)。

第1-1図 1週間の就業時間別の雇用者の割合

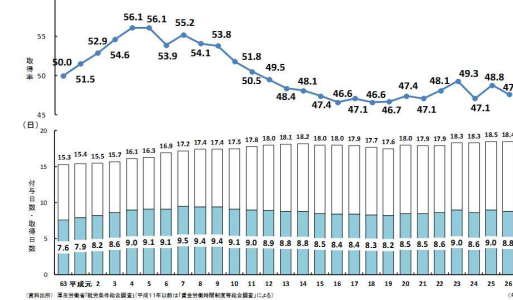


(資料出所) 経産省「労働力調査」(平成23年は暫定値、宮城県及び福島県を除く)
(注) 1. 非農林業雇用者について作成したもの。 2. 就業時間不明の者が1.1%、計100%とならぬ。

第1-2図 1週間の就業時間が60時間以上の就業者の割合



第1-3図 年次有給休暇の取得率等の推移



(資料出所) 厚生労働省「労働力調査」(平成11年以降は「賃金労働時間調査」(平成11年)と「賃金労働時間調査」(平成12年)とを併用)
(注) 1. 「取得率」は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の取得率」を示す。2. 「付与日数」は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。3. 平成12年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。4. 平成13年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。5. 平成14年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。6. 平成15年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。7. 平成16年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。8. 平成17年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。9. 平成18年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。10. 平成19年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。11. 平成20年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。12. 平成21年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。13. 平成22年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。14. 平成23年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。15. 平成24年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。16. 平成25年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。17. 平成26年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。18. 平成27年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。19. 平成28年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。20. 平成29年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。21. 平成30年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。22. 平成31年度は「賃金労働者(パート・アルバイト労働者を除く)の付与日数」を示す。

第1章 過労死等の現状

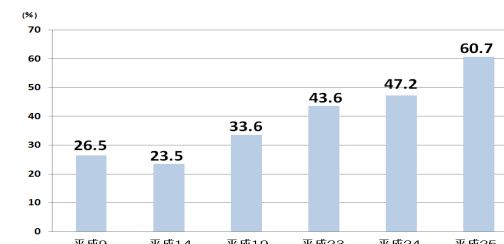
第1節 過労死等の現状

➢ メンタルヘルスケアに取り組んでいる事業所は増えてきているが(第1-4図)、仕事や職業生活に関する強い不安、悩み、ストレスを感じる労働者の割合は5割を超えている。

➢ 脳・心臓疾患に係る労災の支給決定件数は、平成14年度に300件を超えて以降、200件台後半~300件台で推移(第1-5図)。

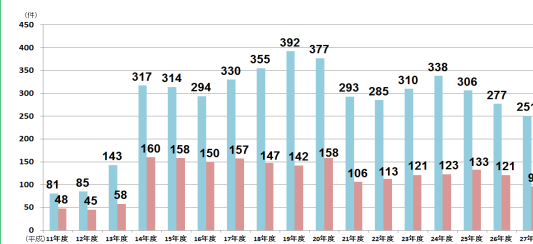
➢ 精神障害に係る労災の支給決定件数は、平成24年度以降400件台で推移(第1-6図)。

第1-4図 メンタルヘルスケアに取り組んでいる事業所の割合



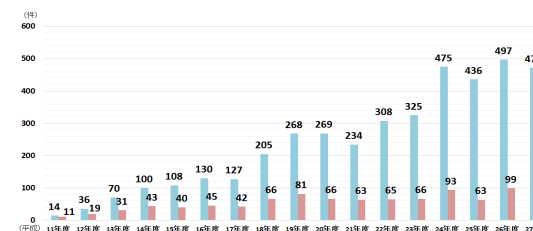
(資料出所) 厚生労働省「労働者健康状況調査」
ただし、平成23年は厚生労働省「労働災害防止対策等重点調査」
平成25年は厚生労働省「労働安全衛生調査(業種別)」

第1-5図 脳・心臓疾患に係る労災の支給決定件数の推移



(資料出所) 厚生労働省「労災調査報告書」
(注) 1. 支給決定件数は、当該年度内に「労災」に認定された件数で、当該年度以前に請求があったものを含む。2. 支給決定件数は「労災」に認定された件数である。

第1-6図 精神障害に係る労災の支給決定件数の推移



(資料出所) 厚生労働省「労災調査報告書」
(注) 1. 支給決定件数は、当該年度内に「労災」に認定された件数で、当該年度以前に請求があったものを含む。2. 支給決定件数は「労災」に認定された件数である。

《調査研究等①》 総合的な労働安全衛生研究 (労災疾病臨床研究:平成27年度～29年度、労働安全衛生総合研究所・過労死等調査分析センターほか)

1 労災認定事案等の分析

＜27年度＞労災認定事案のデータベース構築 【データベース化の対象】

平成22年1月～平成27年3月の認定事案

- ①脳・心臓疾患事案 1,564件
- ②精神障害事案 2,000件

調査復命書の収集、電子データ化、データベース構築と検証

脳・心臓疾患事案の解析

＜27年度＞解析の基盤となる基礎集計を実施。

(なお、**運輸業**については、試行的に解析を実施。)

＜28年度＞**運輸業**、**飲食業**等の多発業種に関する詳細な解析を開始。

精神障害事案の解析

＜27年度＞解析の基盤となる基礎集計を実施。

＜28年度＞**運輸業**、**飲食業**等の多発業種に関する詳細な解析を開始。

＜28年度＞労災不支給事案のデータベース構築

※データベース化の対象期間、作業方法は27年度の労災認定事案と同様。

脳・心臓疾患事案、精神障害事案を合わせて約6,000件。

2 疫学研究

(1) 職域コホート研究

●労働者集団を長期間追跡調査し、長時間労働等と健康の関連について検討

＜27年度＞調査の準備作業を実施。

＜28年度＞**予備調査**を実施するとともに、約2万人の労働者を対象とした約10年間の**本調査**を開始。

(2) 職場環境改善に向けた介入研究

●対象事業場において、職場環境を改善するための取組を実施し、その効果を検証

＜27年度＞協力事業場の候補選定、調査計画の設計等の準備作業を実施。

＜28年度＞協力事業場において、勤務間インターバルを実施し、その効果を検証する**研究**を開始。

3 実験研究

●長時間労働等のリスク要因による循環器負担への影響を研究

＜27年度＞**本実験**に向けての**予備実験**を実施。

＜28年度＞約60人を対象に、長時間労働の作業中・作業後の血圧、心拍数、疲労感等を測定する**本実験**を開始。

平成27年度 過労死等の労災請求件数及び支給決定件数
脳・心臓疾患にかかる請求件数及び支給決定件数の多い業種
(中分類の上位5業種)

○脳・心臓疾患にかかる請求件数

	業種(大分類[中分類])	請求件数
1	運輸業、郵便業 [道路貨物運送業]	133 (3)
2	建設業 [総合工事業]	48 (0)
3	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]	45 (8)
4	宿泊業、飲食サービス業 [飲食店]	38 (6)
4	建設業 [職別工事業(設備工事業を除く)]	38 (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。

○脳・心臓疾患にかかる支給決定件数

	業種(大分類[中分類])	支給決定件数
1	運輸業、郵便業 [道路貨物運送業]	82 (2)
2	建設業 [総合工事業]	16 (0)
3	宿泊業、飲食サービス業 [飲食店]	15 (0)
4	卸売業、小売業 [その他の小売業]	11 (1)
5	建設業 [職別工事業(設備工事業を除く)]	9 (0)
5	情報通信業 [情報サービス業]	9 (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。

《調査研究等②》 労働・社会分野の調査・分析 (平成28年度事業委託先 みずほ情報総研(株))

検討委員会の設置・運営

(メンバー)

- 学識経験者5名
(協議会委員2名を含む。)

(検討事項)

- アンケート調査項目の検討、調査結果の分析
- 既存の統計の分析方法等の検討、結果の分析

アンケート調査の実施状況①

(対象)

- 法人役員
- 自営業者

(対象数)

- 法人役員調査(郵送調査): 約3,000社
- 自営業者調査(郵送調査): 約5,000者

(調査項目) ← 検討委員会において検討

- 平成27年度の労働者調査の項目をベース

既存の統計資料の分析、再集計等

- 既存統計(労働力調査、社会生活基本調査等)の収集
- 平成27年度アンケート調査結果の分析・結果の検討

アンケート調査の実施状況②

(対象)

- **自動車運転従事者(トラック、バス、タクシー)**
- 外食産業(居酒屋、ファミレス等)

(対象数)

- 企業調査(郵送調査): 約8,000社(合計)
- 労働者調査(郵送調査): 約8万人(合計)

(調査項目) ← 検討委員会において検討

- 企業調査

労働時間制度・実態、休暇制度、休暇取得状況、過重労働防止のための取組状況、休職・労災の状況、業界の商慣行、経営環境 等

- 労働者調査

労働時間制度・実態、休暇制度、休暇取得状況、過重労働・メンタルヘルス対策の取組状況、過重労働、ストレス(労働時間以外も含む。)の状況、生活時間の状況 等

平成27年度 過労死等の労災請求件数及び支給決定件数
精神障害にかかる請求件数及び支給決定件数の多い業種
(中分類の上位5業種)

○精神障害にかかる請求件数

	業種(大分類[中分類])	請求件数
1	医療、福祉 [社会保険・社会福祉・介護事業]	157 (99)
2	医療、福祉 [医療]	96 (73)
3	運輸業、郵便業 [道路貨物運送業]	69 (12)
4	情報通信業 [情報サービス業]	58 (16)
5	建設業 [総合工事業]	54 (5)

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。

○精神障害にかかる支給決定件数

	業種(大分類[中分類])	支給決定件数
1	運輸業、郵便業 [道路貨物運送業]	36 (4)
2	医療、福祉 [社会保険・社会福祉・介護事業]	24 (14)
3	医療、福祉 [医療]	23 (16)
4	卸売業、小売業 [その他の小売業]	21 (9)
5	情報通信業 [情報サービス業]	20 (2)

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。

「過労死等ゼロ」緊急対策について(概要)

1 違法な長時間労働を許さない取組の強化

- (1) 新ガイドラインによる労働時間の適正把握の徹底
企業向けに新たなガイドラインを定め、労働時間の適正把握を徹底する。
- (2) 長時間労働等に係る企業本社に対する指導
違法な長時間労働等を複数の事業場で行うなどの企業に対して、全社的な是正指導を行う。
- (3) 是正指導段階での企業名公表制度の強化
過労死等事案も要件に含めるとともに、一定要件を満たす事業場が2事業場生じた場合も公表の対象とするなど対象を拡大する。
- (4) 36協定未締結事業場に対する監督指導の徹底

2 メンタルヘルス・パワハラ防止対策のための取組の強化

- (1) メンタルヘルス対策に係る企業本社に対する特別指導
複数の精神障害の労災認定があった場合には、企業本社に対して、パワハラ対策も含め個別指導を行う。
- (2) パワハラ防止に向けた周知啓発の徹底
メンタルヘルス対策に係る企業や事業場への個別指導等の際に、「パワハラ対策導入マニュアル」等を活用し、パワハラ対策の必要性、予防・解決のために必要な取組等も含め指導を行う。
- (3) ハイリスクな方を見逃さない取組の徹底
長時間労働者に関する情報等の産業医への提供を義務付ける。

3 社会全体で過労死等ゼロを目指す取組の強化

- (1) 事業主団体に対する労働時間の適正把握等について緊急要請
- (2) 労働者に対する相談窓口の充実
労働者から、夜間・休日に相談を受け付ける「労働条件相談ほっとライン」の開設日を増加し、毎日開設するなど相談窓口を充実させる。
- (3) 労働基準法等の法令違反で公表した事案のホームページへの掲載

13

1(2) 長時間労働に係る企業本社に対する指導

現状

長時間労働に関する労働基準監督署の監督指導は、事業場単位で行われている。



新たな取組

違法な長時間労働等を複数の事業場で行うなどの企業に対する是正指導を新たに実施する。(H29年より実施)

→ 企業幹部に対し、長時間労働削減や健康管理、メンタルヘルス対策(パワハラ防止対策を含む。)について指導し、その改善状況について全社的な立入調査により確認する。

15

1(1) 新ガイドラインによる労働時間の適正把握の徹底

現状

本省労働基準局長から都道府県労働局長に対する内部通達として「労働時間の適正な把握のために使用者が講ずべき措置に関する基準」(平成13年4月6日付け基発第339号労働基準局長通達)が示されている。



新たな取組

- 使用者向けに、労働時間の適正把握のためのガイドラインを新たに定める。
- 内容として、
 - ① 労働者の「実労働時間」と「自己申告した労働時間」に乖離がある場合、使用者は実態調査を行うこと
 - ② 「使用者の明示または黙示の指示により自己啓発等の学習や研修受講をしていた時間」は労働時間として取り扱わなければならないこと等を明確化する。(H29年より実施)

14

1(3) 是正指導段階での企業名公表制度の強化

現在の要件

違法な長時間労働(月100時間超、10人以上または4分の1以上、労基法32条等違反)が1年間に3事業場認められた場合 (平成27年5月18日より実施、実績1件)



新たな仕組み(拡大のポイント)

- 現行の要件を以下のとおり拡大。(H29年より実施)
 - ① 月100時間超を月80時間超に拡大
 - ② 過労死等・過労自殺等で労災支給決定した場合も対象
→ これらが2事業場に認められた場合に、前ページの企業本社の指導を実施し、是正されない場合に公表
- 月100時間超と過労死・過労自殺が2事業場に認められた場合などにも企業名を公表

1(4) 36協定未締結の事業場に対する監督指導の徹底

- 最低賃金の履行確保を重点とする監督等の機会に、36協定未締結事業場に対する指導を徹底する。(H28年度第4四半期に実施)

16

是正指導段階での企業名公表制度の強化について (複数の事業場を有する大企業が対象)



2(2) パワハラ防止に向けた周知啓発の徹底

現状

パワハラ防止対策については、「パワハラ対策導入マニュアル」を作成し、周知を実施。



新たな取組

メンタルヘルス対策に係る企業や事業場への個別指導等の際に、「パワハラ対策導入マニュアル」等を活用し、パワハラ対策の必要性、予防・解決のために必要な取組等も含め指導を行う。(H29年度より実施)

2(3) ハイリスクな方を見逃さない取組の徹底

- 月100時間超の時間外・休日労働をする方の労働時間等の情報を事業者が産業医へ提供することを義務化し、面接指導等に必要情報を産業医に集約する。(省令を改正し、H29年度より実施)
- 過重労働等の問題のある事業場については、長時間労働者全員への医師による緊急の面接(問診)等の実施を、都道府県労働局長が指示できる制度を整備する。(H29年度より実施)

2(1) メンタルヘルス対策に係る企業本社に対する特別指導

現状

メンタルヘルス対策に問題がある企業に対しては、事業場単位で労働衛生面からの指導を行っている。



新たな取組

複数の精神障害の労災認定があった場合には、企業本社に対して、パワハラ防止も含め個別指導を行う。特に過労自殺(未遂含む)を含む事案については、新たに改善計画を策定させ、1年間の継続的な指導を行う。(H29年度より実施)

そのほか、時間外・休日労働が月80h超等の事業場に対する監督指導等において、メンタルヘルス対策に係る法令の遵守状況を確認し、産業保健総合支援センター※による訪問指導の受入れを強力に勧める。

(※)各都道府県に設置されており、メンタルヘルス対策等の専門家を配置し、セミナー・研修の開催や、事業場への個別訪問による支援を実施している。

3 社会全体で「過労死等ゼロ」を目指す取組の強化

(1) 事業主団体に対する労働時間の適正把握等について緊急要請

長時間労働の抑制等に向けて、事業主団体に対し、以下の協力要請を行う。(速やかに実施)

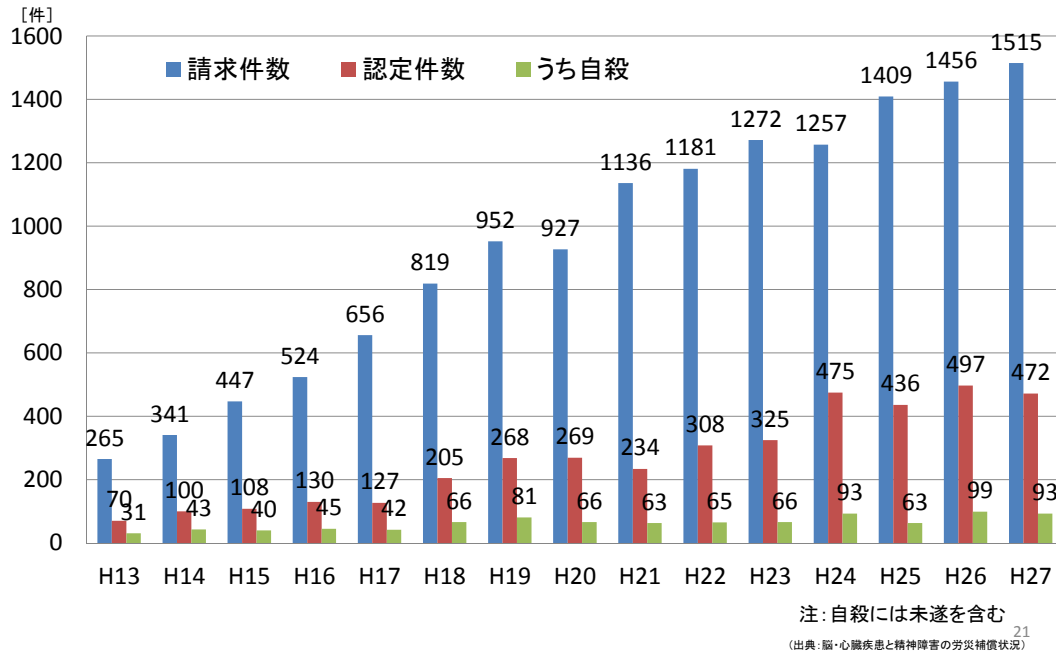
- ① 36協定未締結など違法な残業の防止、労働時間の適正な把握等
- ② 企業・業界団体におけるメンタルヘルス対策、パワハラ防止対策等の取組による「心の健康づくり」の推進
- ③ 長時間労働の背景になっている取引慣行(短納期発注、発注内容の頻繁な変更等)の是正

(2) 労働者に対する相談窓口の充実

労働者から長時間労働等の問題について、夜間・休日に相談を受け付ける「労働条件相談ほっとライン」を毎日開設する等の取組を行う。(現行週6日→7日)(H29年度より実施)

(3) 労働基準法等の法令違反で公表した事案のホームページへの掲載

労働基準法等の法令に違反し、公表された事案については、ホームページにて、一定期間掲載する。(H29年度より実施)



- ☐ ストレスチェック制度の導入に関する支援
- ☐ ストレスチェック結果の集団的分析及び職場環境改善に関する支援
- ☐ 指針に基づくメンタルヘルス対策に関する支援
- ☐ 衛生委員会等における調査審議に関する支援
- ☐ 事業場の実態の把握に関する支援
- ☐ 「心の健康づくり計画」の策定に関する支援
- ☐ 事業場内体制の整備に関する支援
- ☐ 教育研修の実施に関する支援
- ☐ 職場環境等の把握・改善に関する支援
- ☐ メンタルヘルス不調者の早期発見と適切な対応に関する支援
- ☐ 「職場復帰支援プログラム」の策定に関する支援
- ☐ 管理監督者向け教育研修
- ☐ 若手労働者向け教育研修

職場におけるメンタルヘルス対策の推進

「労働者の心の健康の保持増進のための指針」

(平成18年策定・平成27年改正)

労働安全衛生法第70条の2第1項に基づき、厚生労働大臣が公表した指針。
職場におけるメンタルヘルス対策の原則的な実施方法を定めている。

○事業場内の体制整備

- ・衛生委員会等での調査審議
- ・心の健康づくり計画の策定
- ・事業場内メンタルヘルス推進担当者の選任 等

○4つのケア

- ・セルフケア
- ・ラインによるケア
- ・産業保健スタッフによるケア
- ・外部機関によるケア

ストレスチェック制度

(平成27年12月1日施行)

- 50人以上の事業場において、ストレスチェック(年1回)の実施及び高ストレス者への面接指導(義務)
- ストレスチェック結果の集団分析(努力義務)

事業場の取組を支援する施策

I 都道府県労働局・労働基準監督署による事業場に対する指導等の実施

- メンタルヘルス対策の具体的な取組について産業保健活動総合支援事業と連携した指導・助言

II 全国の「産業保健総合支援センター」による事業場の取組支援

- 事業者、産業保健スタッフ等からの相談対応
- 個別事業場に訪問し助言・指導の実施
- 職場の管理監督者に対する教育の実施
- 職場復帰支援プログラムの作成支援

III その他メンタルヘルス対策の実施

- 働く人のメンタルヘルス・ポータルサイト「こころの耳電話相談」を通じた情報提供、セルフチェックのツール提供、電話・メール相談の受付 等

醸界タイムス

2016. 11. 18

セメント新聞

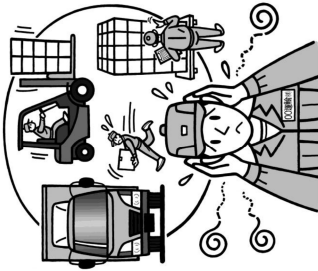
2016. 11. 21

荷主都合による荷積み・荷卸しの際の待ち時間、検品・仕分け等の無償の付帯作業がドライバーの負担となっています。

58.5%

※1)平成27年9月に全国でトラックドライバー約5,600名の1週間分(約27,000運行)の実態。
調査結果はこちら <http://www.mlit.go.jp/common/001128768.pdf>

※2)平成28年2月に全国のトラック運送事業者735社の下請中小企業への取引に関する実態。



公益社団法人
全日本トラック協会
都道府県トラック協会
厚生労働省 国土交通省

荷主向け業界専門紙への広告掲載について

掲載新聞名	発行部数	掲載日	掲載新聞名	発行部数	掲載日
管材新聞	37,500	11月23日	セメント新聞	30,000	11月28日
日本食糧新聞	101,300	11月25日	日刊建設工業新聞	338,000	11月29日
薩界タイムス	20,000	11月25日	日刊木材新聞	38,000	11月29日
紙業新聞	9,500	11月25日	繊維新聞	200,000	11月30日
日本農業新聞	344,638	11月28日	化学工業日報	130,000	11月30日
日刊自動車新聞	143,000	11月28日	みなと新聞	58,000	11月30日
ガラス新聞	56,000	11月28日	機械新聞	72,000	12月1日
コムタイムス	38,000	11月28日	鉄鋼新聞	85,000	12月2日

計約170万部

◇全ての新聞において、広告掲載日とは別の日に、記事としても協議会の取り組み等についての掲載があった(次ページ以降参照)

[illegible]

全日本トラック協会

[illegible]

者で生じているという
こうした事態を防ぐこ
と、同協会などではパイ
ロット事業（実証実験）
を実施。コンサルタン
と専門家のアドバイ

[illegible][illegible]

媒体名	ゴムタイムス	掲載日	2016. 11. 21
-----	--------	-----	--------------

媒体名	日刊自動車新聞	掲載日	2016. 11. 22
-----	---------	-----	--------------

労働時間是正の取組み進む

全日本トラック協会
実証結果を検証し、指針整備へ

公益団体の全日本トラック協会は、トラック労働者の労働時間改善を推進する「トラック労働者労働時間改善指針」の策定に向けた実証調査の結果を検証し、指針の整備を進めている。同協会は、トラック労働者の労働時間改善を推進する「トラック労働者労働時間改善指針」の策定に向けた実証調査の結果を検証し、指針の整備を進めている。同協会は、トラック労働者の労働時間改善を推進する「トラック労働者労働時間改善指針」の策定に向けた実証調査の結果を検証し、指針の整備を進めている。

トラック労働者の労働時間改善を推進する「トラック労働者労働時間改善指針」の策定に向けた実証調査の結果を検証し、指針の整備を進めている。同協会は、トラック労働者の労働時間改善を推進する「トラック労働者労働時間改善指針」の策定に向けた実証調査の結果を検証し、指針の整備を進めている。同協会は、トラック労働者の労働時間改善を推進する「トラック労働者労働時間改善指針」の策定に向けた実証調査の結果を検証し、指針の整備を進めている。

手待ち時間3時間以上が15%

全ト協、過重労働軽減へ実態調査

トラックドライバーが荷主都合で荷物を荷卸しで無効な時間や手待ち時間が増える。3時間以上待つドライバーが全体の15%を占めるという調査結果が、全ト協の調査で明らかになった。ドライバーの過重労働を軽減し、労働環境を改善するため、全ト協は調査を実施し、実態を把握した。調査結果によると、手待ち時間が3時間以上となるドライバーが全体の15%を占めるという。また、荷主都合で荷物を荷卸しで無効な時間が増えるという調査結果も明らかになった。

トラックドライバーが荷主都合で荷物を荷卸しで無効な時間や手待ち時間が増える。3時間以上待つドライバーが全体の15%を占めるという調査結果が、全ト協の調査で明らかになった。ドライバーの過重労働を軽減し、労働環境を改善するため、全ト協は調査を実施し、実態を把握した。調査結果によると、手待ち時間が3時間以上となるドライバーが全体の15%を占めるという。また、荷主都合で荷物を荷卸しで無効な時間が増えるという調査結果も明らかになった。

媒体名	管材新聞	掲載日	2016. 11. 23
-----	------	-----	--------------

媒体名	紙業新聞	掲載日	2016. 11. 25
-----	------	-----	--------------

「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」 ガイドラインの定着を目指す

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（以下、中央協議会）は、ガイドラインの定着を目指す。中央協議会は、トラック輸送における取引環境・労働時間改善を推進するため、ガイドラインを策定し、定着を目指す。ガイドラインは、トラック輸送における取引環境・労働時間改善を推進するための指針であり、トラック輸送事業者とドライバー双方にとっての利益となるよう策定された。中央協議会は、ガイドラインの定着を目指す。中央協議会は、トラック輸送における取引環境・労働時間改善を推進するため、ガイドラインを策定し、定着を目指す。ガイドラインは、トラック輸送における取引環境・労働時間改善を推進するための指針であり、トラック輸送事業者とドライバー双方にとっての利益となるよう策定された。中央協議会は、ガイドラインの定着を目指す。

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（以下、中央協議会）は、ガイドラインの定着を目指す。中央協議会は、トラック輸送における取引環境・労働時間改善を推進するため、ガイドラインを策定し、定着を目指す。ガイドラインは、トラック輸送における取引環境・労働時間改善を推進するための指針であり、トラック輸送事業者とドライバー双方にとっての利益となるよう策定された。中央協議会は、ガイドラインの定着を目指す。中央協議会は、トラック輸送における取引環境・労働時間改善を推進するため、ガイドラインを策定し、定着を目指す。ガイドラインは、トラック輸送における取引環境・労働時間改善を推進するための指針であり、トラック輸送事業者とドライバー双方にとっての利益となるよう策定された。中央協議会は、ガイドラインの定着を目指す。

労働改善事業 本格化 ガイドライン策定へ実証実験

厚生労働省が主催する「労働時間改善事業」が本格化する。厚生労働省は、労働時間改善事業を推進するため、ガイドラインを策定し、実証実験を実施する。ガイドラインは、労働時間改善を推進するための指針であり、労働時間改善事業者と労働者双方にとっての利益となるよう策定された。厚生労働省は、ガイドラインの策定と実証実験を通じて、労働時間改善事業を本格化する。厚生労働省は、労働時間改善事業を推進するため、ガイドラインを策定し、実証実験を実施する。ガイドラインは、労働時間改善を推進するための指針であり、労働時間改善事業者と労働者双方にとっての利益となるよう策定された。厚生労働省は、ガイドラインの策定と実証実験を通じて、労働時間改善事業を本格化する。

厚生労働省が主催する「労働時間改善事業」が本格化する。厚生労働省は、労働時間改善事業を推進するため、ガイドラインを策定し、実証実験を実施する。ガイドラインは、労働時間改善を推進するための指針であり、労働時間改善事業者と労働者双方にとっての利益となるよう策定された。厚生労働省は、ガイドラインの策定と実証実験を通じて、労働時間改善事業を本格化する。厚生労働省は、労働時間改善事業を推進するため、ガイドラインを策定し、実証実験を実施する。ガイドラインは、労働時間改善を推進するための指針であり、労働時間改善事業者と労働者双方にとっての利益となるよう策定された。厚生労働省は、ガイドラインの策定と実証実験を通じて、労働時間改善事業を本格化する。

媒体名	機械新聞	掲載日	2016. 12. 1	
-----	------	-----	-------------	--

トラック輸送に
トラック輸送における取引環境・労務時間改善中央協議会（会長・野村豊朗、副会長・今奈良）は、労働時間短縮にむけるハロワット案（先ごろ東京都府県知事対象集団が決定し美談に終わった。今年度中に結果を出して検証する。来年度も全行進捗中で実証実験を行い2018年度中にまとめるカバードライヴに反映する）

トラック輸送事業者は月6時間超の時間を労働

長時間労働改善へ実証事業

手待ち時間など解決探る



報を収集、活用する
 といふ、実証実
 験を行う。

実証実験の対象
 となる問題は、北
 海道では、熱帯
 京では紙、広島で
 はフジヤ、シヤの
 コスジシヤの
 部品品となつて
 あり、農産物の食
 料品、農具、紙、
 パルプ、建設資
 材、飲料、鮮魚、
 繊維製品など幅広に分類
 になつてゐる。

この事業で明らかにしたいのは、
 この調査や解決策をガイドに
 ラフに反映し、模範調査を
 するといふ、トピック案

トラック輸送における
 一因として、
 長時間労働の
 手持ち時間が

18年度ガイドラインに反映

昨年度に実施した長時間労働の実態調査によりますと、1通行人の拘束時間が13時間を超える運行が全体の36・6%、16時間を超える運行が10・3%、17時間を超える運行が0・3%、手持時間が2時間を超える運行は全体の46%、手持時間が1時間を超える運行は全体の27%、2時間を超える運行が全体の3割弱となっていました。また、荷役作業に発生する長時間労働は、発荷者40・8%、51分、荷主59・2%、42分、事間接続々現場で荷役作業を依頼したものが95%あった。

厚生労働省および国土交通省、各日本トラック協会は、ドライバースの拘束時間が長時間に達しないよう、現状から脱却するため、手待ち時間の削減を取り組むパイロット事業（実験）を開始する。実験は、実証実験から労働改善を本格化させる。また、今年度（2019年度）から30年にかけて取組環境。

トラック運送業界の
労働改善事業を本格化

[illegible][illegible]

媒体名	日本農業新聞	掲載日	2016.12.2	
-----	--------	-----	-----------	--

媒体名	みなと新聞	掲載日	2016.12.5	
-----	-------	-----	-----------	--

待機時間削減待ったなし

課題解決へ
実証実験開始

18年度めどに指針策定

全日本トラック協会

トラック運送業界がドライバーの長時間労働抑制のため、計画的な発注など荷主の協力を求めている。全日本トラック協会（東京都新宿区、星野良三会長）は、昨年度から、国土交通省や厚生労働省、荷主と連携し、長時間労働抑制の取り組みを開始。荷主都合による荷積み・荷降ろしの際の待ち時間をドライバーの負担になっていると訴えている。

[illegible]

流通支えるドライバー

長時間労働が常態化

改善へ 荷主の理解不可欠

運送時間が13時間を超えて
問題えも13協あり。

また、現地で発生する
手待ち時間の発生も
46%、平均で1時間44分
に上る。こうした時間にも
拘束時間に繰り加るの
ため、ドライバーの負
担増につながる。

長距離輸送が必要で、下
路は産物が多い。高
レベル不足も慢化し
ており、業界が自助
努力で、改善が難い
と警告。現在、協業
と同盟会。現在、協業
では真証を伴って現
場を往復し出し、改善
に向けた方針に反映
取組みを進めている。

媒体名	日刊木材新聞	掲載日	2016. 12. 20	
-----	--------	-----	--------------	--

媒体名	鉄鋼新聞	掲載日	2016. 12. 21	
-----	------	-----	--------------	--

官民一体でドライバーの労働是正へ

トラック業の環境改善図る

全日本トラック協会ほか

木材や建材・住税など住宅資材を運送するに欠かすべしトラック輸送。近年ではトラック運賃が長時間労働などが問題になっているが、その労働条件を改善するための協議会を全日本トラック協会や都道府県トラック協会などが中心となり設立。厚生労働省・国土交通省・内閣府等の後援を受け、中央と47都道府県設置し官民一体となった取り組みを進めている。

内容は、ラック補正の普及・定着に資するものに関する調査や課題の洗い出し・解決手段の検討、解決策の実証などをパイロット事業（企業実証）の事業・ガイドラインの策定・普及を図り、ラック関連の労働生産性の36.6%、16時間分を	件数の普及・定着につなげていくためのラック補正活動の推進、また、ドラバ（手持ち時間）は全体の46%である。また、ラックの稼働時間は平均1時間45分、1時間50分、1時間55分、1時間58分、1時間59分、2時間
---	--

[illegible]

は28・7%、3時間超では15・1%となっている。その分、手待ち時間がない運行と比べて拘束時間が長くなっている。荷役の書面化がうかがえる。

と荷役金収受額とがほぼ等しい。荷役金に
て荷役金に關して消化した額が、荷役金
ある一方、事前の総額な
て現通で荷役金を額上
れたもの、荷役料金 5 倍受
が、荷役料金の 5 倍受
が、荷役料金の 5 倍受
に於けるものは、書
に於けるものが 11.2
で、事前の口頭上を依
れたものが 54.0
かなりの割合を占
めいる。

この結果より、
年度に於てこれだけの回
の協議会が開かれ、課
の協力の出や、解決手
段が検討された。この
ほかには、手配する上
では、手配と時間の間
隔と、荷役作業と、粗と
の時間間の差を直し、
より実証結果を踏まえ
た。ガイドラインを
17年度から策定を開始
し、18年度には、いま
までの方針に、追加し

生状況では、発荷主で40・8%、着荷主が59・2%の割合となった。荷役作業の平均時

体の横展開を行うことで、トラック業界全体で、長時間労働の是正に努めていく。

へんげなり

調査概要

- 調査地域: 全国47都道府県
- 調査対象: 中小企業 4,072社
- 調査期間: 平成28年4月4日～5月9日
- 調査方法: 各地商工会議所職員による訪問調査
- 回収商工会議所数: 375商工会議所(回収率: 72.8%)
- 回答企業数: 2,405社(回答率: 59.1%)

人員の過不足状況について(前年調査比較)

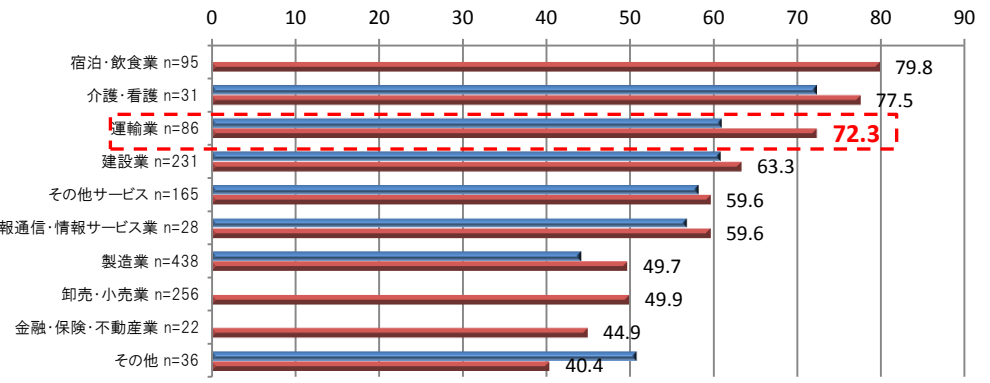
	社	%
不足している	1,336 (1,319)	55.6 (50.3)
過不足はない	955 (1,195)	39.7 (45.5)
過剰である	91 (93)	3.8 (3.5)
無回答	23 (18)	1.0 (0.7)
合計	2,405 (2,625)	100.0

※括弧内の数値は、平成27年調査での数値結果

- 全体では、半数以上の企業が「不足している」と回答。
- 昨年調査よりも「不足している」と回答した割合が上昇(約5ポイント)しており、人手不足感が強まっている。

＜業種別集計＞

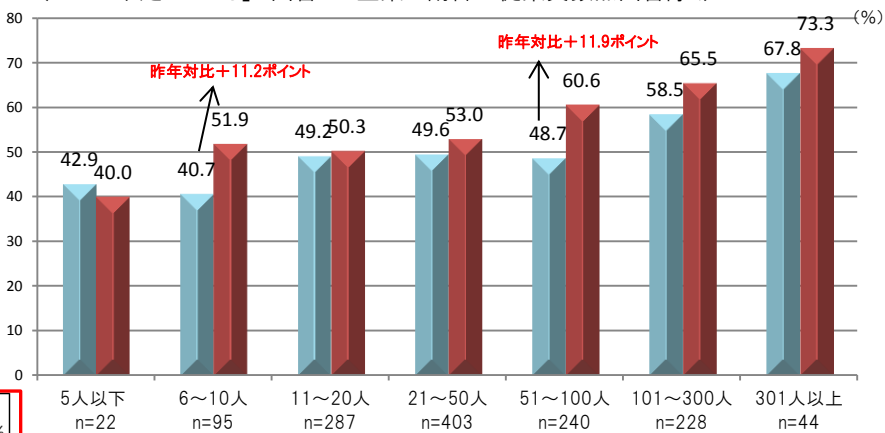
(1. で「不足している」と回答した企業の割合※業種無回答除く)



※赤軸(下段)は28年度調査、青軸(上段)は27年度調査の数値
※「宿泊・飲食業」「卸売・小売業」「金融・保険・不動産業」は今年度新規項目のため前年度比較はない
※母数は業種複数回答を含む

＜従業員規模別集計＞

(1. で「不足している」と回答した企業の割合※従業員数無回答除く)

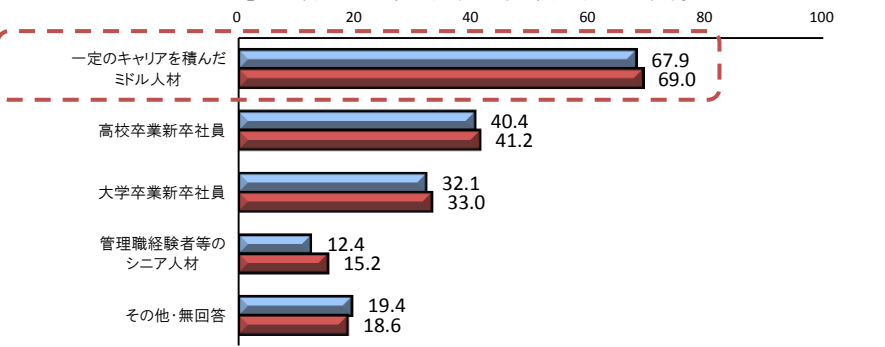


※赤軸は28年調査、青軸は27年調査の数値

- 従業員規模301人以上の企業では「不足している」と回答した割合が70%を超える。
- 従業員「6～10人」「51～100人」規模では、昨年調査と比較し10ポイント以上不足感が高まっている。

求める人材について【複数回答】

(1. で「不足している」と回答した企業の割合※従業員数無回答除く)



※赤軸は28年調査、青軸は27年調査の数値

- 求める人材としては、「一定のキャリアを積んだミドル人材」が最も高く、前年調査よりも高い数値となった。
- その他の項目においても対前年調査と比較して高い数値であり、幅広い層で人手不足が拡大している。

北海道パイロット事業 【取組課題 検討中】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

- <参加集団>
- 発荷主(水産物関係)
 - 元請運送事業者
 - 下請運送事業者
 - 兼 荷扱い事業者
 - 着荷主(水産物関係)

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題>

- ①運行計画の難しさから拘束時間が長時間化している
- ②複数の配送先があるため拘束時間が長時間化している
- ③市場での手待ち時間の発生が拘束時間に影響を及ぼしている
- ④施設が狭いために施設内で荷卸し作業ができず、労力と時間を要している
- ⑤水揚げや生産の時間から輸送までの時間的な余裕がない
- ⑥輸送計画・輸送需要が天候に左右される

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>

- 検討中
- ・手待ち時間の短縮を図る。
 - 市場での荷受作業時に作成する荷札発行時間を短縮できないか、方策を検討。

実験結果検証

7～12月

2月頃

3月

岩手県パイロット事業 【運行依頼の前倒し・出勤時間見直しによる拘束時間の削減】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

- <参加集団>
- 発荷主(合板メーカー)A
 - 運送事業者3者

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題>

- 【発荷主】
- 通常は、運行前日までは伝票を運送事業者へ渡しているが、配送先の決定は当日の朝になることが多い
 - 積込みの人数(フォークリフト作業員)は2人で行っている
 - フォークリフト作業員が増員できれば荷積み時間の短縮が図れる
- 【運送事業者】
- ー運行前ー
 - 発注依頼が遅く、配送先が当日決定されるため、運行計画が立てにくい
 - 荷積みまでの手待ち時間の発生
 - ー配送先ー
 - 配送先に着いてからの手待ち時間が長いことが多い

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>

- 運行依頼の前倒し**
- ・荷主側で発注依頼が前倒しできそうな運行について検討し、運送事業者への運行依頼を1日程度前倒しする

- 出勤時間の後倒し**
- ・出勤時間を30分以上後倒しにする
 - 荷主側で製品準備・伝票を運行時間までに整え手待ち時間の発生を防ぐ

実験結果検証

8～10月

11月

29/1月以降

青森県パイロット事業 【荷積み時間の前倒しや配送先別整理による拘束時間の削減】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

- <参加集団>
- 発荷主(農業関係)A
 - 元請運送事業者ア
 - 下請運送事業者イ
 - 着荷主(青果卸会社)a

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題>

- ー運行前ー
- 荷積み時間に時間を要する荷積み場所があり、長い時は早朝から昼ぐらいまでかかる
- ー運行中ー
- 配送先(着荷主)の数が多い
- ー配送先ー
- 市場に着いてからの手待ち時間が長く、また荷卸しが終わっても検品の順番待ちに30～40分要することがあり、また、検品には1時間程度を要する。
- 【その他】
- ※青果品に特化した課題
 - 荷物の丁寧な扱い(荷崩れに配慮)が必要であり、荷積みにも人員・時間を要している

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>

- 朝積み時間の前倒し**
- ・朝6時から荷積みを開始し、市場への到着時刻を早める
- 配送先別の荷積みの区分け、整理**
- ・一部の集荷先においては、配送先個々に仕分けられていない場合(積荷)がある
 - ・どこに保管されているのか、集荷先担当者へ確認が必要ときがある

実験結果検証

8～10月

11月

29/1月以降

宮城県パイロット事業 【運行途中での休息を自宅休息へ切り替え】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

- <参加集団>
- 発荷主(軽工業品)A
 - 運送事業者ア

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題>

- 改善基準告示については荷主、運送事業者間の長年の積み重ねにより遵守されているが、一部の運行において、運行途中での休息(自宅以外)が見られた

このことから、好事例として今までの取り組みについて詳細を確認するとともに、自宅以外での休息期間については、運転者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と定められていることから、この運行に着目し改善基準告示のさらなる遵守について取り組むこととした

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>

- 運行時間の見直し**
- ・自宅以外での休息を、一旦帰庫することにより自宅での休息に切り替え、安全衛生面での運転者の負担について検証を行う

実験結果検証

8～12月

29/1～2月

2月以降

秋田県パイロット事業 【受付後の手待ち時間短縮による拘束時間の削減】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

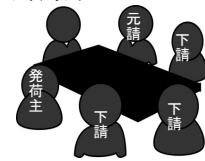
現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

<参加集団>

- 発荷主(製紙メーカー) A
- 元請運送事業者ア
- 下請運送事業者イ

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題>

○手待ち時間関係

- ・元請運送事業者では、受付順に車両を割り当てており、実運送事業者は早い時間に出発できるようオーダーが確定する前に受付を行うため、受付後の手待ち時間が長くなっている

- ・トレーラーへの積み込みの際、複数バースを占拠するため、スペースが手狭となり他のトラックへの積み込みに手待ち時間が発生している

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>

検討中

- ・実証実験を行うためのデータ等を発荷主に提供し、実験内容について照会中
 - 手待ち時間の削減
 - 出荷先別に、発荷主工場入門から積み込み作業開始までの待ち時間を調査。削減の余地を検討。
 - フェリーの時間変更
 - 輸送で使うフェリーの荷物積み込み時間を調整することで、全体の作業時間を短縮できないか。

実験結果検証

8~29/1月

1~2月

2月以降

山形県パイロット事業 【運転者の作業時間短縮による拘束時間の削減】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

<参加集団>

- 発荷主(農業関係) A
- 元請運送事業者ア
- 下請運送事業者イ
- 着荷主(仲卸会社) a

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題>

○集荷時間の遅さ

- ・18、19時以降に集荷にいかなければならない場合がある

○集荷・配荷が複数箇所ある場合の待ち時間の増加

- ・集荷・配荷場所が複数ある場合は、それぞれで待ち時間が発生し、拘束時間が長期化しやすい

○市場の荷受け方法の煩雑さ

- ・仲卸ごとに荷受け方法が異なる
- ・駐車スペースが確保できないと待機時間が長くなってしまう場合がある

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>

検討中

- ・積込時間の短縮
 - 発地ストックポイントを使用している場合と使用していない場合の積み込み時間の検証(集約拠点を設け、複数箇所集荷したものをそこにおろす作業と、その集約拠点から市場まで輸送する作業を分離する)
- ・積み込み時間削減
 - バレット化が困難なリングについて、使用した場合とバラ積みの場合の効果検証中

実験結果検証

8~29/1月

1~2月

2月以降

予冷倉庫活用による拘束時間の削減

福島県

実施集団

➢ 発荷主 A(生産者団体)、運送事業者ア(元請)・イ(実運送)、着荷主 a・b(青果卸売業)、荷種: 農産品(トマト)

課題

- ✓ 当日の出荷数量がわからないため、選果完了時間がわからず、結果適正な配車(大きさや台数)ができず非効率。
- ✓ 一台の車で複数の集荷場で積み込むものの、各集荷場の情報共有が無くそれぞれで積み込みの時間がかり出発時間が遅れる。

予冷施設の活用

天候等による出荷量の変化に作業員の確保や選果ラインの増加等対応が困難であったことから、出発予定時間に間に合わなかった青果品(トマト)を予冷設備にて予冷し翌日出荷

<改善結果> 発地(発荷主側)での待ち時間の削減

a社向けトラック	実施前	実施後	短縮効果
拘束時間(推定)	14時間34分	11時間45分	△2時間49分

b社向けトラック	実施前	実施後	短縮効果
拘束時間(推定)	12時間13分	10時間18分	△1時間55分

- ※ 運送事業者イ(実運送)の営業所出発時間から業務完了時間までを拘束時間(推定)として対比
- ※ 事前に荷量が把握でき、それに応じて出荷作業を計画的に実施できるため、出荷作業におけるドライバーの待ち時間を大幅に削減

拘束時間(推定) → 各々約2~3時間短縮

※実現するための課題: 予冷設備の設置・運用にかかる費用及び設備までの持ち持ち費用の負担

茨城県パイロット事業 【重量物の荷積み作業等にかかる影響の検討】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

<参加集団>

- 発荷主(コンクリートポール・パイル製造工業) A
- 運送事業者ア

※今回、下請運送事業者や着荷主は対象としない
コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題>

➢ 手待ち時間関係

- ・荷主工場内積み込み作業についての「入場時間」→「積込開始時間」→「積込終了時間」がデジタル式タコグラフでは把握できていない。

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>

➢ 協力会社(他の元請運送事業者含む7社)による実態調査

- ・ドライバーが「入場時間」「積込開始時間」「最終積込終了時間」等の項目について工場側(荷主側)の屋外作業員や検査員と時間確認し調査票に記入。

- ・調査票を集計し調査結果をまとめ改善策を検討。

実験結果検証

9~11月

11~1月頃

2月以降

発荷主の荷積み風景



群馬県パイロット事業 【着荷主とのパートナーシップ構築による待機時間、附帯作業時間の削減】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

- ＜参加集団＞
- 発荷主(JA)
 - 実運送事業者(元請)

○発荷主での積み込み作業においては、発荷主と実運送事業者が継続的な改善を実施してきており、待機時間、附帯作業に係る拘束時間については、問題となっていない(好事例として整理する)。

○着荷主(市場、小売店)における待機、附帯作業に係る拘束時間に改善すべき重要な問題があるものの、特定の着荷主が集団に参加していない状況である。

課題の洗い出し

＜物流現場の課題＞

- 市場における待機時間
 - ・保冷库のない市場では、荷卸し時間が指定されており、常時待機時間が発生している。
- 附帯作業の拘束時間
 - ・大口の小売店に対しては直送するが、小売店指定のラックへの貨物の取下手を指示されるため、通常よりも1時間以上作業時間が延びることがある。

＜体制の課題＞

- 着荷主とのパートナーシップ
 - ・パートナーシップの構築がされていないため、着荷主に対して具体的な改善提案をしづらい状況にある。複数の荷主に働きかけ、関係構築にあたって障壁になっている点を検討する。

本年度の取組事項

本年度は着荷主とパートナーシップを構築することを主たる事業とする。なお、期間内に取組可能な改善活動があれば適宜実施する。

＜物流の課題改善への取組＞

- 着荷主に対するヒアリングの実施
 - ・発荷主が農家からの出荷情報を収集し、それを活用する。

＜体制の課題改善への取組＞

- 着荷主とのパートナーシップの構築
 - ・着荷主と本集団で改善に向けた定期的な会議を持ち、改善活動を実施。

- ・パートナーシップ構築における関係者間の相互理解を深めるためのエッセンスを抽出し整理する。

実験結果検証

3月以降

9～10月

11～2月頃

栃木県パイロット事業【入荷バースの柔軟的割り当てによる手待ち時間の短縮】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

- ＜参加集団＞
- 発荷主
 - スナックフード・サービス㈱
 - 運送事業者
 - 高野総合運輸㈱
 - ㈱仲野運輸
 - ㈱星川産業
 - ㈱アクティチャレンジ

課題の洗い出し
解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

- ＜課題＞
- ①宇都宮センターへの入荷便の慢性的な手待ち時間が発生している。
 - ②菓子問屋配送で手待ち・荷役時間が長くなっている。
 - ③取得した勤務データにおいて拘束時間超えが発生している。
- ＜解決手段＞
- ・物流センター、外部ストックポイントの集約を行う。
 - ・比較的稼働率の低いバースを入荷用に解放する。
 - ・親会社と菓子問屋の間で協議を行う。
 - ・可能な便に関してパレット輸送を行う。

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

- ＜実験＞
- 入荷バースの柔軟的割り当てによる手待ち時間の短縮
- ・宇都宮センターの共同配送入荷専用5バースを市内工場・倉庫からの横持ち入荷用にも開放する。
 - ・通常バース(出荷用)の一部を入荷用にも開放する。
 - ・入荷業務のダイヤグラムオペレーション化。

実験結果検証

1月頃

2月以降

8～12月

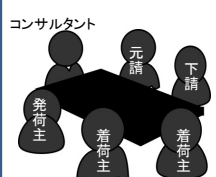
埼玉県パイロット事業【荷物の回収等の作業工程の見直し及び改善による拘束時間の削減（調整中）】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

- ＜参加集団＞
- 自動車関連企業(発・着荷主)
 - 運送会社(1社)

課題の洗い出し
解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

- ＜課題＞
- 現在、現状について分析中
- ※自動車関連企業の本社工場(埼玉県)と部品センター(群馬県)間を1日2往復している便について、搬入等の作業時間を含む拘束時間の削減及び運送の効率化について検討を行う予定となっている。

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

- ＜実験＞
- 現在解決策について検討中
- ※2月末頃開始予定

実験結果検証

3月以降

2月頃

12～1月

千葉県パイロット事業 【荷主と運送事業者の重複業務の見直し】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

＜参加集団＞

- 荷主(食品メーカー)
- 運送事業者



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

【物流の効率性からの観点】
台車から板パレットへの積み替え

以前は工場側からローラーコンベアで移動させていたが、現在はローラーコンベアをほとんど使用せず台車上に商品をピッキングする。これを運送事業者の積み込みスタッフがバース側に台車を移動させコース別に板パレットに積み込む。台車から板パレットへの積み替えが発生。

→重複作業による効率の悪化

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

現状及び実証実験における作業時間を比較・検証する。

【現状】
(荷主)
ピッキングした荷物は台車に集品(運送事業者)
集品された商品は、板パレットに移し替え、再度検品作業を行う。

【実証実験】
(荷主)
板パレットに集品し、検品作業を併せて行う。
(運送事業者)
板パレットに集品された荷物の総個数の検品のみ行う。

実験結果検証

2月上旬

2月以降

9～11月

神奈川県パイロット事業 【積み作業時間短縮による拘束時間の削減】

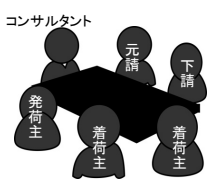
- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

＜参加集団＞

- 発荷主(建設関係)A
- 元請運送事業者ア
- 下請運送事業者イ
- 着荷主(建設関係)a



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

＜課題＞

- 手待ち時間関係
 - ・積み込み時に時間がかかり、順番待ちが生じている
 - ・荷下ろし時に、早めに事業者が来ているため、待機時間が生じている。

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

＜実験＞

- 検討中
積み込み作業時の手待ち時間の削減の可否を検討

実験結果検証

1～2月頃

2月以降

7～10月

東京都パイロット事業 【調整中】

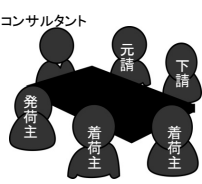
- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

＜参加集団＞

- 発荷主(家庭紙製造業)A
- 元請運送事業者ア
- 下請運送事業者イ
- 下請運送事業者ウ
- 着荷主(卸売業)a



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

＜課題＞

- 手待ち時間関係
 - ・発地側工場内で複数箇所の積み込みがあり、積み込み場所毎に待機時間が発生
 - ・積み込み場所での長距離トラックと地場配送トラックの混在
 - ・発地側の外部倉庫での積み込み時に、事前に指示のない複数箇所での積み込み作業が発生
 - ・着地側倉庫での受付時間順による入構のため、必要以上の早めの受付及び作業開始までの待機時間が発生

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

＜実験＞

- 事業者及び着地側における待機時間短縮を軸に調整中。

実験結果検証

2月頃

3月中旬以降

10～11月

山梨県パイロット事業 【荷待ち時間短縮等による拘束時間の削減】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

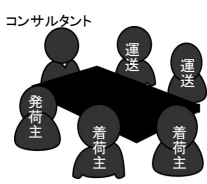
現状分析

コンサルタントと対象集団による第1回検討会を10月に実施。

また、流通センターへの現地確認を実施したうえで当該集団における運送取引の実態を把握。

＜参加集団＞

- 発荷主(食品メーカー)
- 運送事業者
- 着荷主(流通センター)



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、コンサルタントによる課題の洗い出しをもとに、第2回検討会にて課題の解決方法を検討。

＜課題＞

- 手待ち時間関係
 - ・流通センター到着後、受付開始時間前にトラックが集中し、搬出作業の順番待ちにより多大な手待ち時間が発生。
- 荷役作業関係
 - ・発荷主側では積載効率を重視したパレット積みを行う一方、流通センター側ではサイズの収容不可能なため、手ろしを強いられている状況。

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

＜実験＞

- 手待ち時間の短縮
 - ・流通センターで試験運用中の「受付予約システム」を活用し、予約した時間帯に搬出を行うことにより、手待ち時間の短縮を図る。
- 荷役作業のパレット化
 - ・統一したパレット積みを実施し、流通センターでの手ろしをパレット下ろしへ変更することにより、荷下ろし時間の短縮を図る。

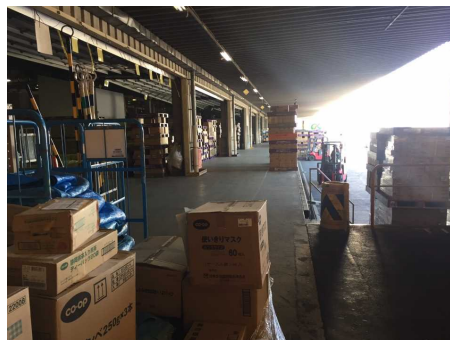
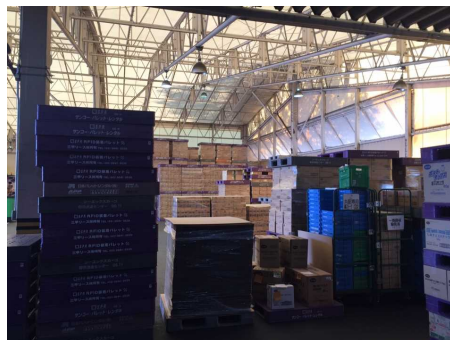
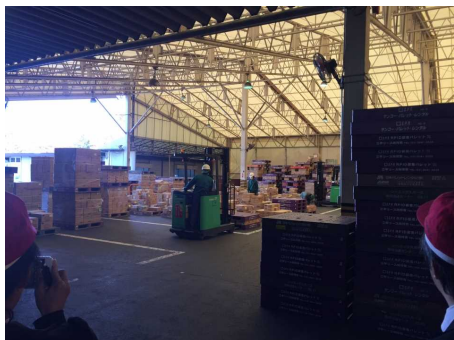
実験結果検証

1月頃

2月以降

10～11月

着荷主（流通センター）の手下ろし作業場 【山梨県協議会】



長野県パイロット事業 【荷待ち時間短縮による拘束時間の削減】

- パイロット事業（実証実験）は、知識を有するコンサルの助言・提案のもと、長野県地方協議会によりトラック輸送状況実態調査結果や地域の実情踏まえ選定された対象集団が、トラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。
- 以下のように①荷主及び運送事業者の現状の把握、長時間労働の原因や抑制の阻害要因等の分析 ②課題に対する改善策の検討 ③解決手段の実証 ④検証等を行う。
- 実施内容は平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、トラック業界全体の長時間労働是正につなげる。

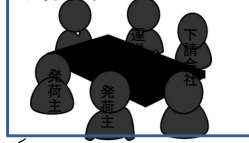
①現状分析

対象集団自己チェックリストにより現在の労働環境の把握。コンサルによる分析。

対象集団と、コンサルタントが連携し、運送取引の実態を把握。（事業場の訪問を複数回実施）

＜対象集団＞
発荷主（マルコメ（株））
運送事業者（長野運通（株））
下請運送会社（東信運送（株））
＜コンサルタント＞
・ベック協会

コンサルタント



②課題の洗い出し

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定

＜課題＞

- 拘束時間関係
 - ・ 早朝便、横持ちドライバーの目標時間を大きくオーバーしている。
 - ・ 積み込み時間が時間ごとの出荷便にばらつきがある。出荷便が多い時間には積み込み位置が遠くなることでリフト運搬距離が長くなり積み込み作業時間が長くなる
 - ・ 積み込み作業はトラックに直接積み込みみとなり、運転手の手待ち時間が長くなっている。
 - ・ 荷卸し（ディストリビューションセンターDC）の順番に対応できていない

改善策の検討

設定した課題に対する解決策を決定する

＜実験内容＞

- 夜間生産製品の積み込み、トラック移動について変更
- 時間帯ごとの出荷便数の平準化、同時に積み込み作業を行うトラック便数を減らし、積み込み作業のリフト運搬距離を削減
- 一時仮置きに製品の準備をしておき積み込み時間の短縮を図る。
- 店舗別にピッキングを行うことによりDCのほしい順に到着し荷卸し

③実証実験

④結果検証

11～1月

1～2月頃

2月以降

新潟県パイロット事業 【荷待ち時間短縮による拘束時間の削減】

- パイロット事業（実証実験）は、知識を有するコンサルの助言・提案のもと、新潟県地方協議会によりトラック輸送状況実態調査結果や地域の実情踏まえ選定された対象集団（発荷主：岩塚製菓株式会社 運送会社：魚沼運輸株式会社）が、トラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである
- 以下のように①荷主及び運送事業者の現状の把握、長時間労働の原因や抑制の阻害要因等の分析 ②課題に対する改善策の検討 ③解決手段の実証 ④検証等を行う。
- 実施内容は平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

①現状分析

対象集団自己チェックリストにより現在の労働環境の把握。現場確認によるコンサルによる分析。対象集団と、コンサルタントが連携し、運送取引の実態を把握。（事業場の訪問を複数回実施）

着地（スルーセンター）でのドライバーの状況調査分析

＜対象集団＞
・発荷主：岩塚製菓（株）
・運送事業者：魚沼運輸（株）
＜コンサルタント＞
・ベック協会
・コンサルタント



②課題解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

＜課題＞手待ち時間関係

- 予定積み込み開始終了時刻に対して遅れる場合がある
- 人によりピッキング作業時間（効率）にばらつきがある（標準作業時間より長くなる場合がある）
- 積み込みの解消
- 積み込み完了遅れの解消

＜原因の明確化作業＞
➢ トラック1台分1人作業化の実施→ピッキングを1人1台作業とすることで、問題見える化し、有効な対策を講じていく（見えてきた原因）
➢ 運搬距離が長い（ピッキング場所が広域にまたがる）
➢ ピッキング場所（作業場所の空き状況）
➢ 賞味期限の混在

③解決手段の実証

設定した課題に対する解決策を実証する。

＜実験＞

- 手待ち時間関係
 - ・ ピッキング作業の改善（中間ストアの活用）
 - ・ 倉庫内、ロケーション変更
 - ・ トレース（バーコード）システムの導入
 - ・ トラックの付け方変更検討

④結果検証

1～2月頃

2月以降

11～12月

富山県パイロット事業 【拘束時間の削減】

- パイロット事業（実証実験）は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

①現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、チェックリストや現場状況を元に当該集団における運送取引の実態を把握。

＜参加集団＞
発荷主 中越パルプ工業（株）
元請運送事業者 中越ロジスティクス
下請運送事業者 港運輸（株）
着荷主 中越パッケージ（株）
ほか関東エリア

コンサルタント



②課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

＜課題＞

- 出荷場所において作業が集中した場合に待ち時間が発生。
- 実際の運転の仕方、休憩の取り方はドライバー任せになっている部分が多い。
- 積み込み（倉庫）が原則2カ所、まれに3、4カ所となる場合がある。

＜解決手段＞

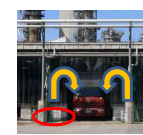
- 荷待ち時間の短縮
 - ・ 荷役ホームの改修
 - ・ バースの接車スペースの拡張
- ドライバーの時間管理
 - ・ 運行経路、休憩場所等をあらかじめ指示することで拘束時間等に影響確認
- 積み込み場所の集約化※
 - ・ 横持ちと出荷の輸送に分割し、積み込み作業時間等を短縮（※中長期的な課題）

③実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

＜実験＞

- 荷役ホームの改修
 - ・ 両側から荷役できるようにホームを拡張



➢ バーススペースの拡張



- ドライバーの時間管理
 - ・ ドライバーに任せただけの場合との管理する場合との違いを検証

④実験結果検証

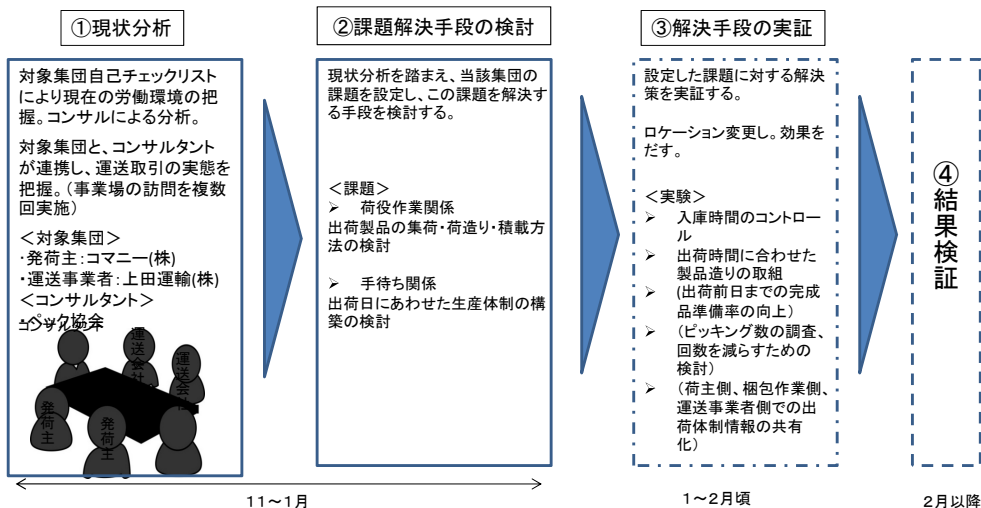
～2月頃

月以降

8～9月

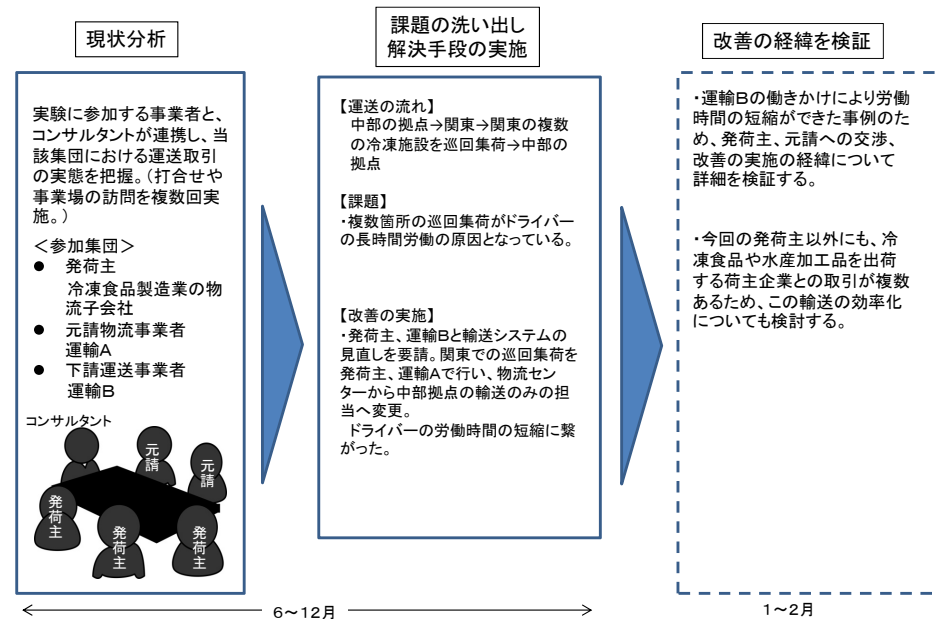
石川県パイロット事業 【荷役・荷待ち時間短縮による拘束時間の削減】

- パイロット事業(実証実験)は、知識を有するコンサルの助言・提案のもと、石川県地方協議会によりトラック輸送状況実態調査結果や地域の実情踏まえ選定された対象集団(発荷主:コマニー株式会社 運送会社:上田運輸株式会社)が、トラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。
- 以下のように①荷主及び運送事業者の現状の把握、長時間労働の原因や抑制の阻害要因等の分析 ②課題に対する改善策の検討 ③解決手段の実証 ④検証等を行う。
- 実施内容は平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。



静岡県パイロット事業②

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

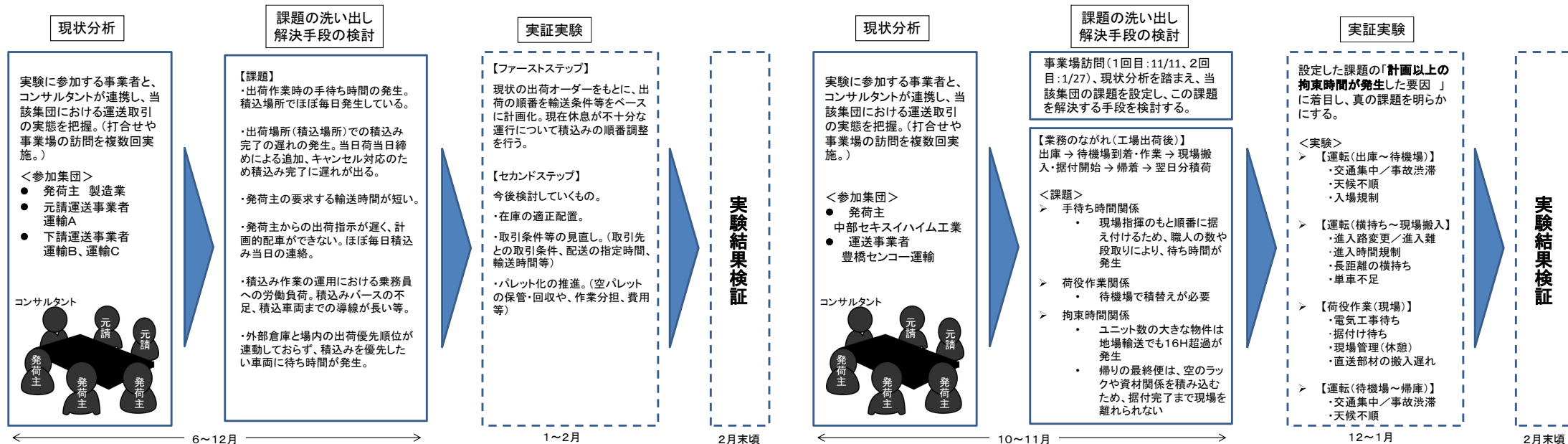


静岡県パイロット事業①

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

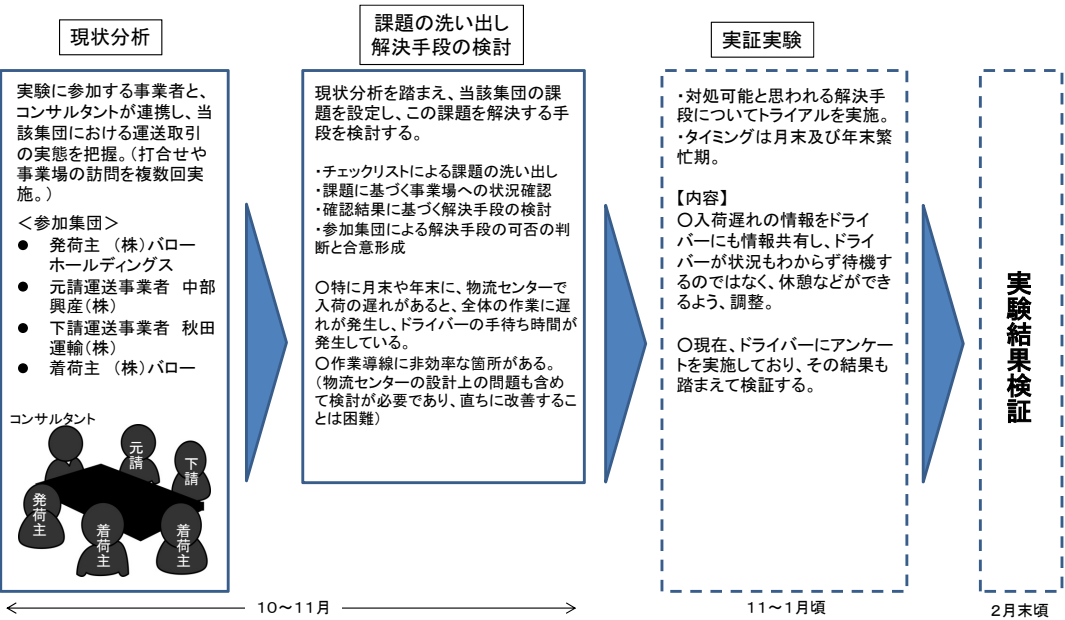
愛知県パイロット事業

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。



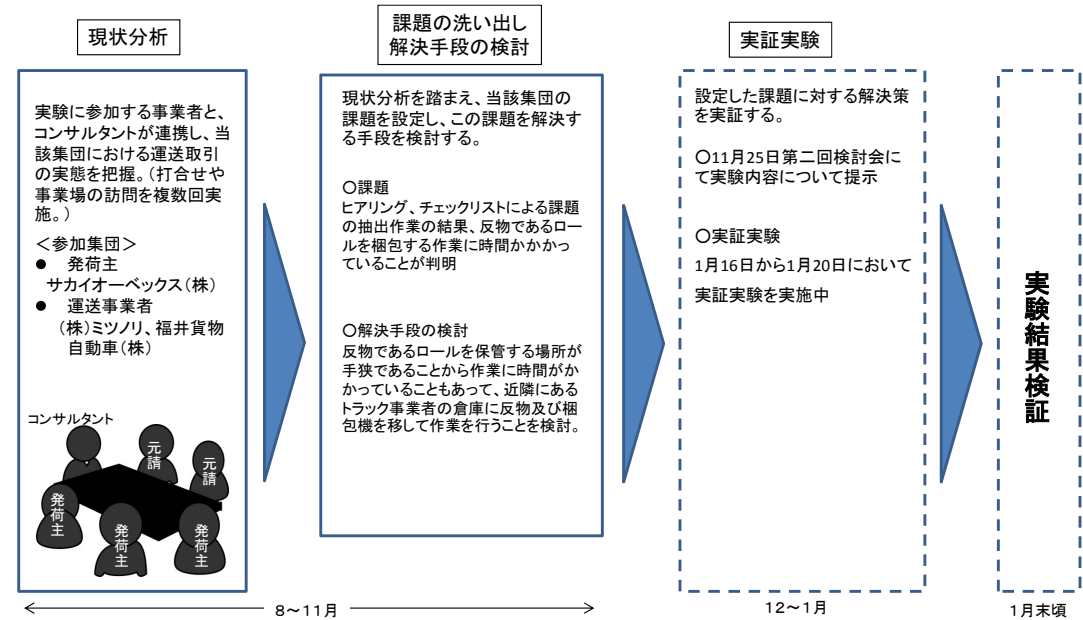
岐阜県パイロット事業【出荷遅れの際、情報伝達により待機時間から休憩時間への変更へ】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。



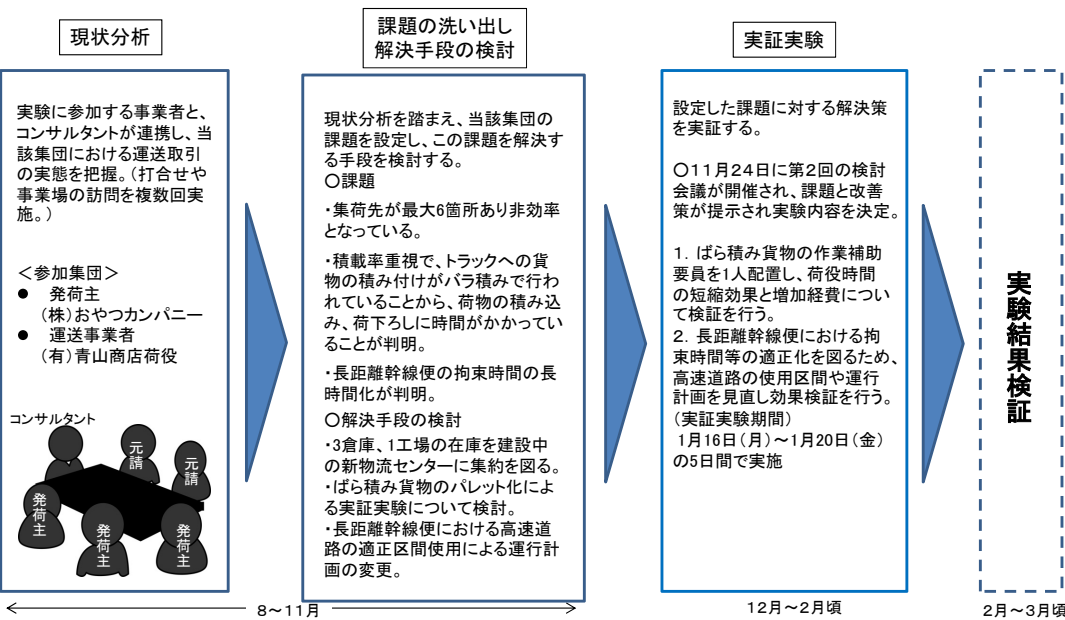
福井県パイロット事業

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。



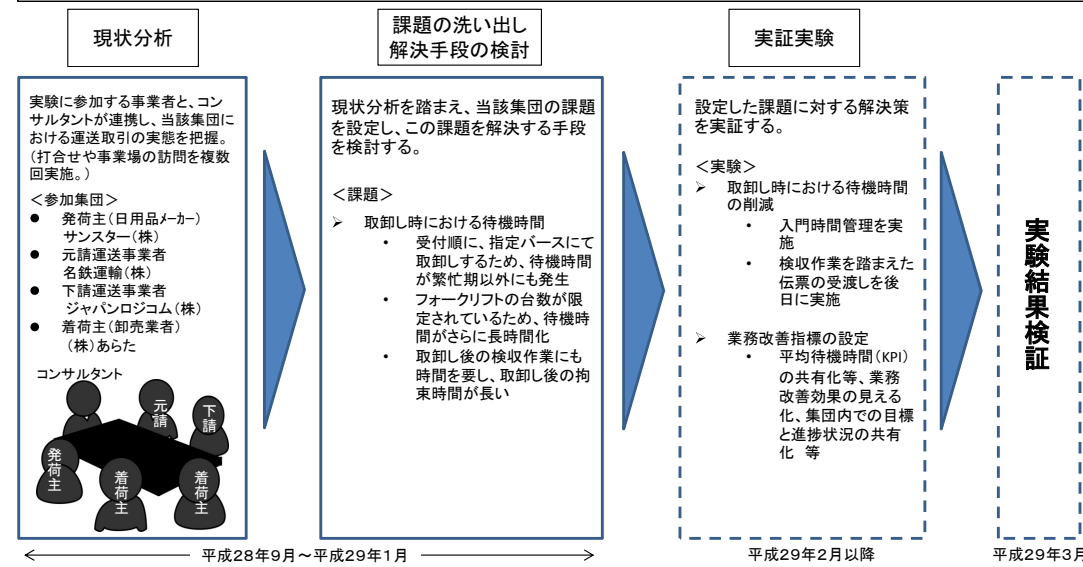
三重県パイロット事業

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。



滋賀県パイロット事業【着荷主における取卸し時の待機時間の削減】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。



京都府パイロット事業 【荷揃えの優先順位を変更することにより手待ち時間を解消】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

- ＜参加集団＞
- 発荷主(製造業)
小松ヤシリング㈱
 - 運送事業者
松川運送㈱
㈱ミクニランテック京都営業所
 - 着荷主(製造業)
ニチユ三菱フォークリフト㈱

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

- ＜課題＞
- 手待ち時間の発生
 - ・ 発荷主側の集荷に行った時点で荷揃いが終わっておらず、手待ち時間が発生する

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

- ＜実験＞
- 荷揃えの優先順位を変更
 - ・ 発荷主において、荷揃えを製造ロット順から輸送車両順にし、ジャストインタイムで荷積み出来るようにして手待ち時間を解消させる。

実験結果検証

9～11月

9～2月頃

2月以降

兵庫県パイロット事業 【課題の洗い出し中】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

- ＜参加集団＞
- 発荷主(機械金属製造業)
神戸製鋼所高砂製作所
 - 元請運送事業者
神鋼物流株式会社
 - 下請運送事業者
三輪貨物自動車(株)・(株)日笠運送
 - 着荷主(製造業者)
(調整中)



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

- ＜課題＞
- 2月2日に第2回検討会を実施。検討会に向け、課題抽出及び解決手段について検討中。
- 現時点で判明している課題は以下のとおり。
- ・雨天時の積み込み作業において、作業エリアが狭隘でありシート掛けに時間を要する。
 - ・出荷工場自体が、積み込み作業用に設計されておらず、複数台の同時作業ができず待機時間が発生する。等

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

- ＜実験＞
- 2月2日の第2回検討会において、課題や解決手段が決定される。その内容により実験内容が確定する。

実験結果検証

10～1月

2月予定

2～3月以降

大阪府パイロット事業 【 降ろし作業時の検品作業方法の改善 】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

- ＜参加集団＞
- 発荷主
(株)日本アクセス
 - 運送事業者
(株)ハップ
(有)千流
 - 着荷主
(株)アカシヤ

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

- ＜課題＞
- 拘束時間関係
 - ・繁忙期は、運送事業者で定めている一日の拘束時間(12時間)を超えることもあるが、納品時間を考慮した配車とコース設定をしているため、大きな問題は無い。
 - 荷役作業関係
 - ・品揃えは庫内の作業員が行い、車両への積み込みはドライバーが行っているが、大きな問題は無い。
 - 手待ち時間関係
 - ・納品時間が決められているため、手待ち時間はほとんど無いが、検品のための待ち時間が発生している。

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

- ＜実験＞
- 拘束時間、荷役作業関係
 - ・大きな問題は無いため、ここに至った取り組み事例を提供していただく。
 - 手待ち時間の縮減
 - ・各店舗での検品のための待ち時間の削減やカテゴリー別商品の降ろし作業が5分、10分の削減となる。
 - 着荷主に荷物の受け取りをされている従業員の意見等を確認していただき、報告を求めているところ。
 - その内容によって、実験内容を検討する。

実験結果検証

7～11月

11～2月頃

2月以降

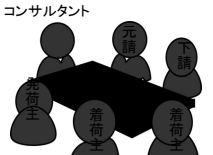
奈良県パイロット事業 【(未定)】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

- ＜参加集団＞
- 発荷主(機器部品製造メーカー)A
 - 元請運送事業者A
 - 下請運送事業者イ
 - 着荷主(計測機器製造メーカー)a



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

- ＜課題＞
- 2月中に開催予定の第2回検討会に向け、課題の抽出に向けた作業中。

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

- ＜実験＞
- 2月中に開催予定の第2回検討会において、決定する課題に対し、実証実験をおこなう予定のため、未着手

実験結果検証

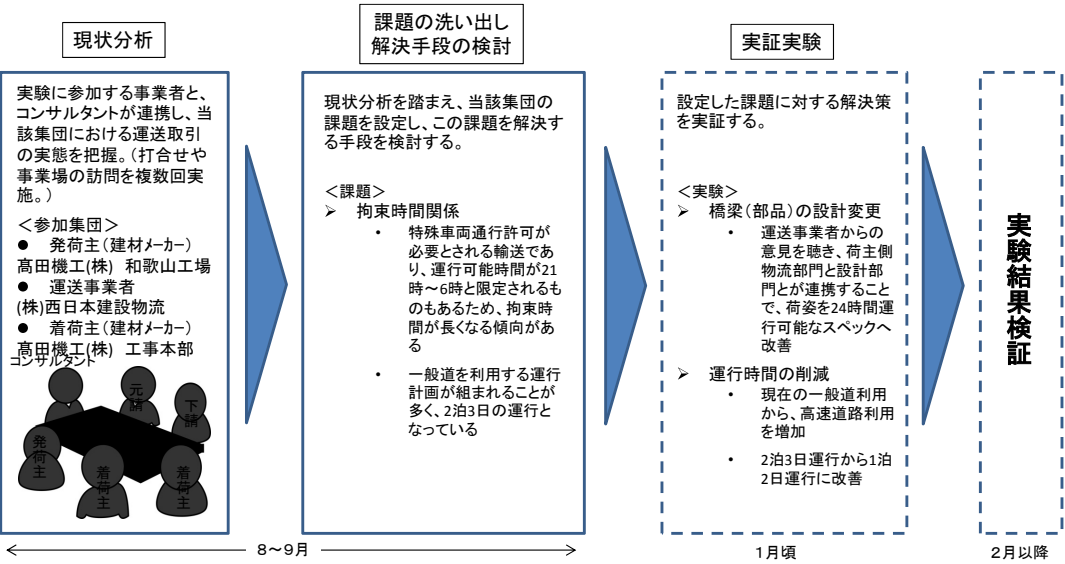
10～1月

2～3月頃

3月以降

和歌山県パイロット事業 【橋梁（部品）の設計変更による24時間運行を可能とした拘束時間の削減】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

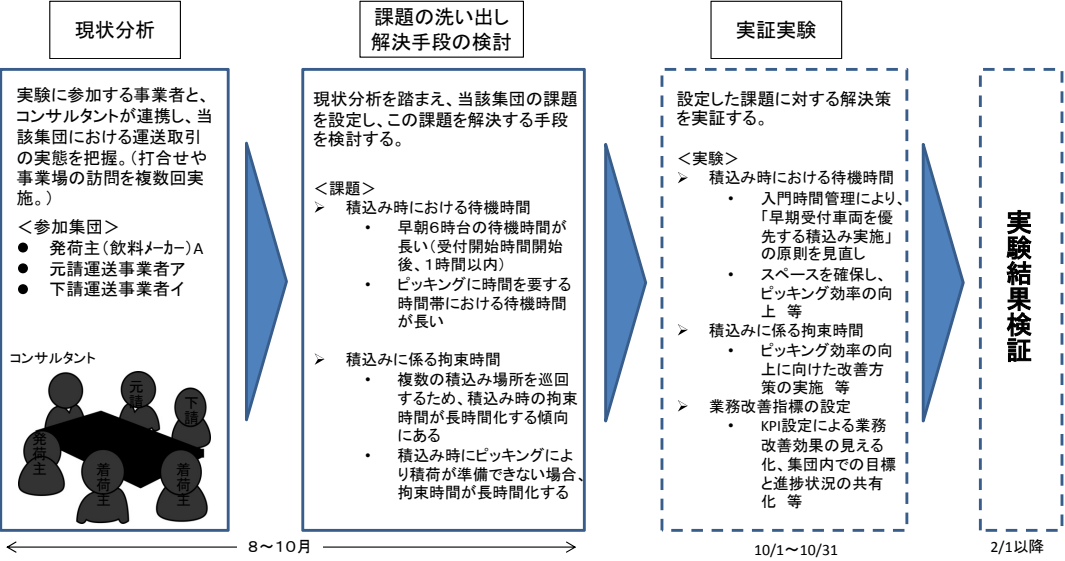


○各活動の結果、全体で平均約7分の構内滞留時間が削減

	改善効果	取組方策
特約店出荷 (当日午前)	▲10分	①台数削減、入門時間調整、積込エリア集約により改善
特約店先積出荷 (当日午後)	▲7分	①工程改善により従来より約30分積込開始を早期化 ②一方、先積台数増加による作業要員配置不足などが原因で待機が従来より15分の増加 ※約半数のトラックが①②に影響
社内転送	▲4分	①積込エリア集約により改善
全体平均	▲7分	

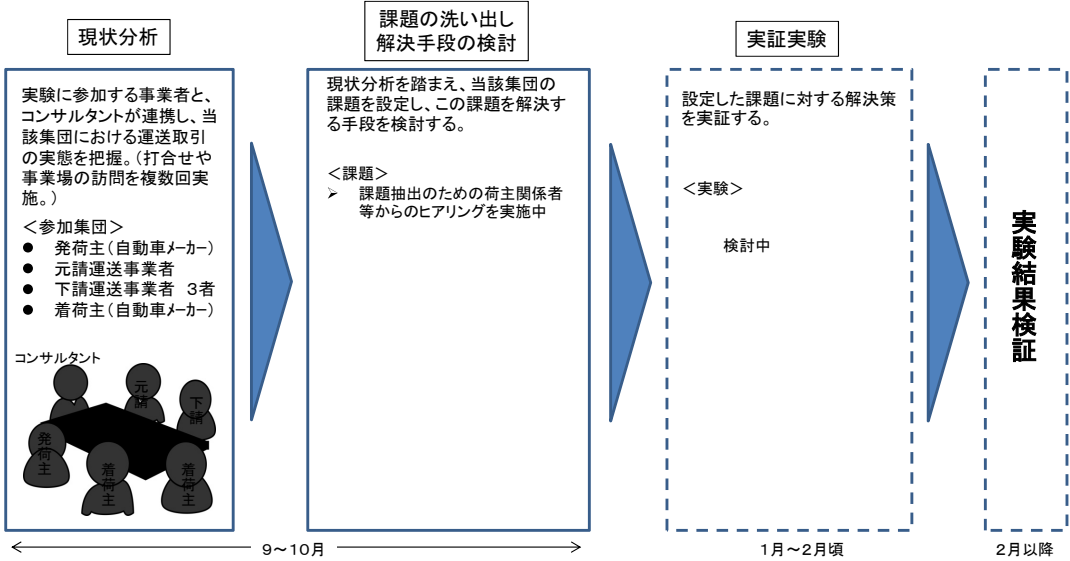
岡山県パイロット事業【入門時間管理、ピッキング等の効率化による積込み時の待機時間を削減】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。



広島県パイロット事業 【 タイトル 調整中 】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。



山口県パイロット事業【在庫の適正化やオペレーションの改善による拘束時間の削減】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

<参加集団>

- 発荷主(製造業) A
- 元請運送事業者 B
- 下請運送事業者 C
- 着荷主(倉庫業) D

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題>

- 手待ち時間関係
 - ・ 発荷主での荷揚げが遅く、構内での手待ち時間が発生している。
- 荷役作業関係
 - ・ 貨物の形状が多様であるため、トラックへの積みつけに時間がかかる。
- 拘束時間関係
 - ・ 法令遵守のために高速道路を利用する必要があるものの、運送事業者の持ち出しとなっている。

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>

- 在庫の適正化
 - ・ 年内に設備の定期修理があるため、その時点で在庫を調整、在庫の適正化を図る。
- オペレーションの改善
 - ・ 出荷アイテムとその他アイテムの置き場の分離、運送会社への積み込み予定時間の事前連絡の検討などのメニューの中から、在庫の様子を見ながら取り組みを再検討する。

実験結果検証

8~12月

1月中旬~2月中旬

2月中旬以降

【パレット積み貨物の荷役風景】

【山口県協議会】



倉庫に横積みで保管されている製品は、1本ずつラムフォークリフトでトラック荷台に横積みで積みつけていく。

一方、製品によっては、パレット積みで保管されているものもあり、これはパレットのままフォークリフトで荷台の高さまで上げた後、ドライバーが斜めに転がしながら荷台奥へと移動させていく。

鳥取県パイロット事業【乳製品の運送に係る作業等時間短縮による拘束時間の削減等】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

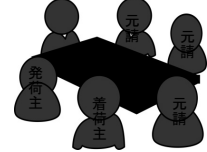
現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せ、事業場訪問実施。)

<参加集団>

- 発・着荷主(乳製品製造メーカー)A(a)
- 元請運送事業者ア、イ、ウ

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題>

- 拘束時間関係
 - ・ コストの関係で長距離輸送への高速道路利用が通常では認められていない。
 - ・ 荷下ろしの時間が分割されているため休憩時間が取れていない。
- 荷役作業関係
 - ・ パレット化、荷役機械化による作業負担の軽減。
 - ・ パレット単位による受注

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>

- 検討中
 - ・ 販売輸送について、高速道路利用による高速時間短縮の検討
 - ・ 一部長時間化している運行について、分割休息導入の検討
 - ・ 肥料の引取りに関して、パレット化の検討

実験結果検証

7~1月

1~2月頃

2~3月以降

鳥取県パイロット事業【積み込み作業の効率化等による拘束時間の削減】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

<参加集団>

- 発荷主: ホシザキ(株)鳥根工場
- 元請運送事業者: 日本通運(株)出雲支店木次営業所
- 着荷主: ①日通トランスポート(株)岡山支店 ②北四国運輸倉庫(株)倉庫支店

課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題>

- 受注業務について
- 配車結果の情報共有とトラック到着時間のスケジュールについて
- 積み込み作業について
- 工場の設備について
- 工場の出荷情報について
- 工場の製品の荷姿について
- 荷主と運送業者のパートナーシップの強化について

上記を検証した結果、以下の課題が見られた。
・ 荷積みスペース不足による荷積み時間に時間がかかる。(倉庫)
・ 貨物の形状が多様なため、荷積み時間に時間がかかる。等

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>

- コンサルタント及び参加集団で実験内容を検討中
 - ・ 形状、大きさの異なる非常に多くの製品をトラックに積載する作業となっているため、当作業の効率化について検討
 - ・ 当日生産・出荷する製品の生産進捗に関する情報の運送事業者への提供を検討。

実験結果検証

7~1月

2月頃

3月以降

香川県パイロット事業 【荷役作業の改善による手待ち時間の短縮】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

課題の洗い出し 解決手段の検討

実証実験

実験結果検証

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

荷種 冷凍食品

<参加集団>

- 発荷主(製造業)
- 元請運送事業者(運輸A)
- 下請運送事業者(運輸B)
- 着荷主(運輸A)

コンサルタント



11~12月

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

- <課題>
- 荷役作業時間
 - ・冷凍食品の荷役作業は手作業で行うことから、附帯作業時間が長時間化する傾向にある。
 - 待機時間関係
 - ・検査・検品が遅延した場合に待機時間が発生する傾向にある。

設定した課題に対する解決策を実証する。

- <実験予定内容>
- 荷役作業時間の短縮化
 - ・荷台にローラーを設置し、荷役作業を効率化させ、5%前後の作業時間の短縮化に取り組む。
 - 待機時間の削減
 - ・検査・検品に伴う遅延発生情報を迅速に伝達し、待機時間が発生しない仕組みを構築。

1~2月頃 3月以降

高知県パイロット事業 【積込み及び荷降ろし作業改善による拘束時間の短縮】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

課題の洗い出し 解決手段の検討

実証実験

実験結果検証

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

荷種 菓子

<参加集団>

- 発荷主(製造業)
- 元請運送事業者(運輸A)
- 下請運送事業者(運輸B)
- 着荷主(卸売業)

コンサルタント



11~12月

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

- <課題>
- 荷役作業関係
 - ・手荷役での積込み及び荷降ろし作業のため時間がかかっている。(パレットの利用無し)
 - 検品作業関係
 - ・多品種少量の発注により積込み及び荷降ろし作業における検品作業が複雑で時間がかかっている。

設定した課題に対する解決策を実証する。

- <実験予定内容>
- 荷役作業時間の短縮化
 - ・パレットを利用して、パレット単位に荷物を集約、荷物は、積込み時にビニールで固縛して車両荷室の下段に積込みを実施、少量荷物はパレットの上段に積込みを実施することで、積込み及び荷降ろしの作業時間の短縮を図る。
 - 発注量の平準化
 - ・多品種少量の発注が毎日されており、積込み及び荷降ろし作業時の検品作業に時間がかかっているため、パレット単位になるように発注方式を見直し作業の効率化を図る。

1~2月頃 2月以降

愛媛県パイロット事業 【事業内容非公開】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

課題の洗い出し 解決手段の検討

実証実験

実験結果検証

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

荷種 柑橘類

<参加集団>

- 発荷主(農協)
- 元請運送事業者(運輸A)
- 下請運送事業者(運輸B)
- 下請運送事業者(運輸C)
- 着荷主(青果市場)

コンサルタント



7~11月

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

- <課題>
- 参加集団にチェックリストの配布及び事業場訪問による課題の洗い出しを実施。
課題内容については非公開。

設定した課題に対する解決策を実証する。

- <実験>
- 実証実験内容を検討中であるが、検討内容については非公開。

11~1月 2月以降

徳島県パイロット事業 【運行時間変更による拘束時間の短縮】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

課題の洗い出し 解決手段の検討

実証実験

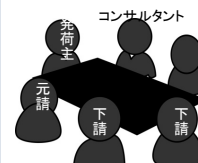
実験結果検証

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

荷種 印刷用紙

<参加集団>

- 発荷主(製造業)
- 元請運送事業者(運輸A)
- 下請運送事業者(運輸B)
- 下請運送事業者(運輸C)
- 着荷主(運輸A)



7~11月

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

- <課題>
- 参加集団にチェックリストの配布及び事業場訪問による課題の洗い出しを実施。
- 手待ち時間関係
- ・印刷用紙を取り扱うため雨天時の荷役場所が限られる。このため雨天時には手待ち時間が発生。
 - ・着地倉庫における待ち時間が長いという特徴がみられる。
- 拘束時間関係
- ・改善基準告示の範囲内での運行計画を作成し、同告示の順守を実現している。

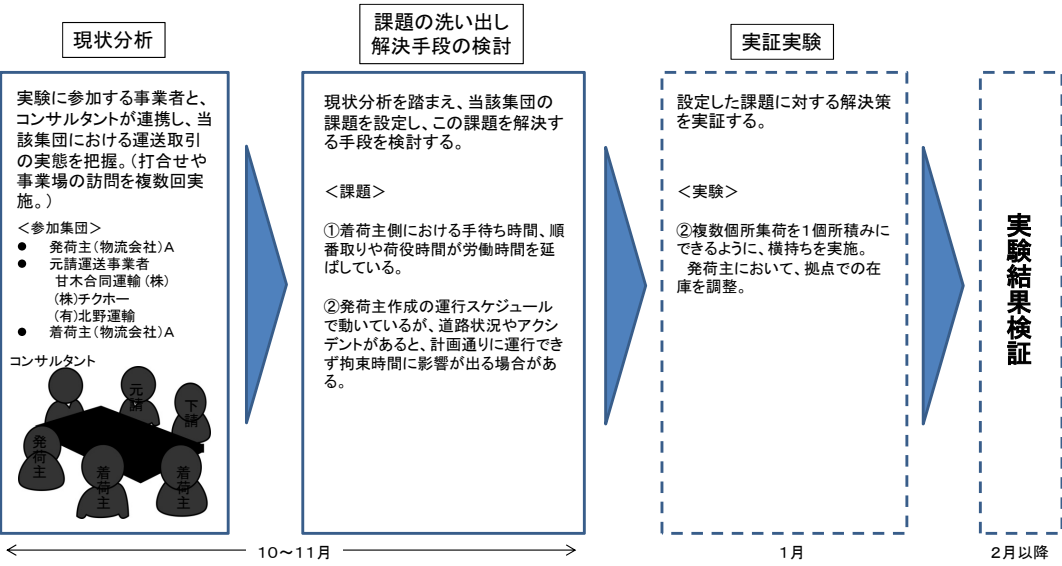
設定した課題に対する解決策を実証する。

- <実験>
- 運行時間の変更
- ・出発時間を遅らせることによる拘束時間短縮

11~12月頃 12月以降

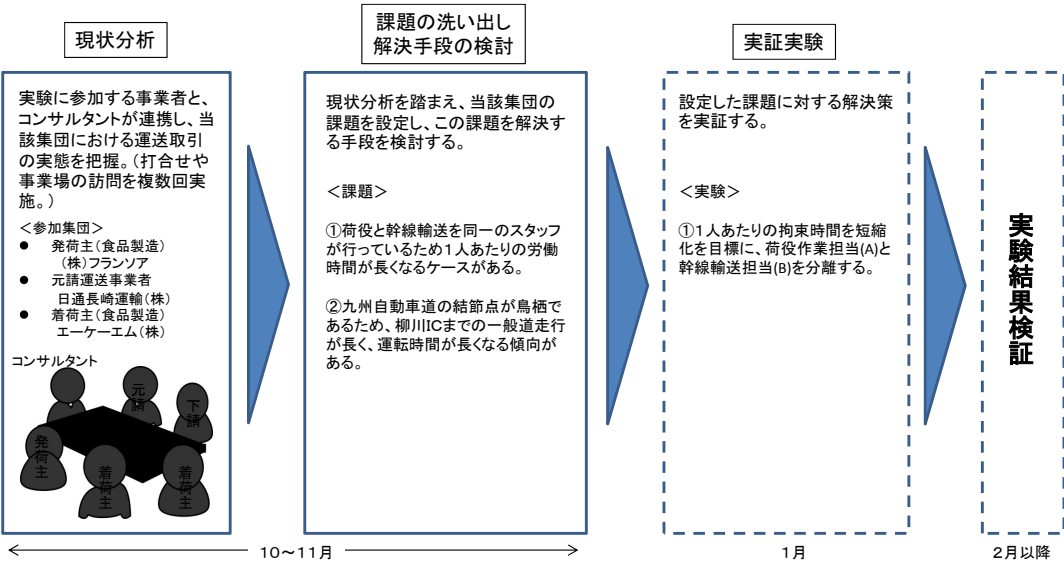
福岡県パイロット事業

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。



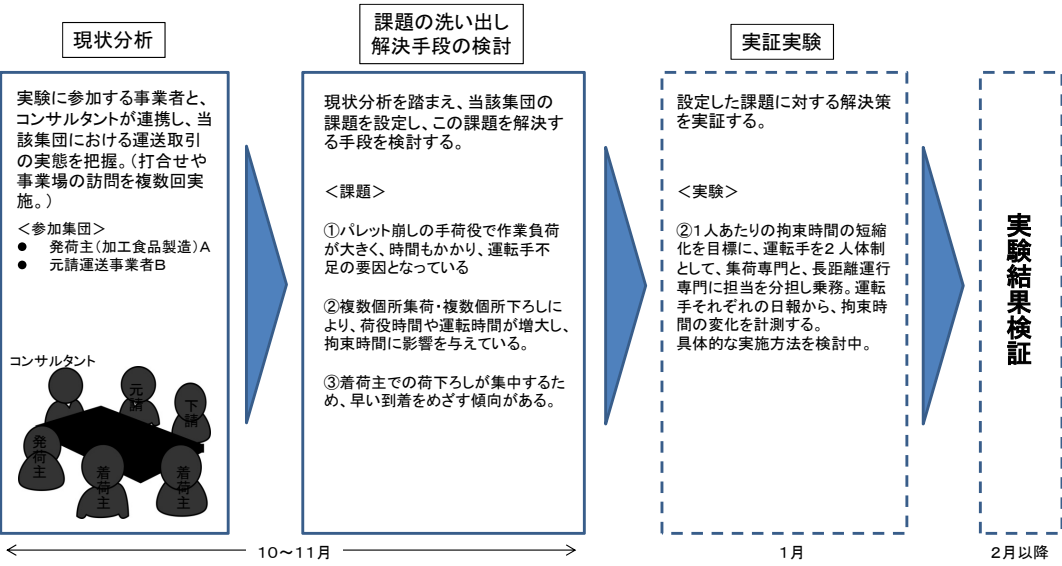
長崎県パイロット事業

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。



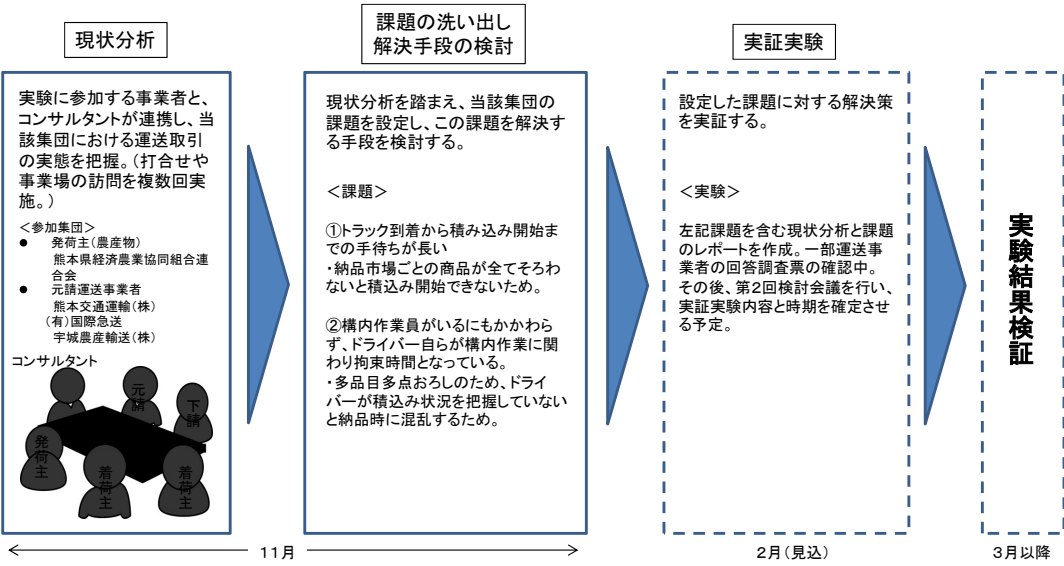
佐賀県パイロット事業

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。



熊本県パイロット事業

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。



大分県パイロット事業

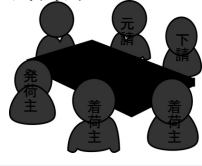
- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

- <参加集団>
- 発荷主(鶏卵)
 - 農事組合法人 協和
 - 元請運送事業者 豊後通運(株)

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題>

陸路の長時間運行における拘束時間の縮減。フェリーを活用した運行と高速道を活用した場合との比較、モーダルシフト活用。

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>

左記課題を含む現状分析と課題のレポートを作成。対象集団にて確認の予定。
その後第2回検討会議を行い、実証実験内容と時期を確定させる予定。

実験結果検証

11月

2月(見込)

3月以降

鹿児島県パイロット事業

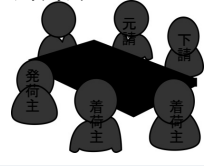
- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

- <参加集団>
- 発荷主(食肉加工)
 - 鹿児島くみあいチキンフーズ(株)川内工場
 - 元請運送事業者(株)JA物流かごしま
 - 下請運送事業者 牧迫運輸(株)

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題>

- 拘束時間関係
 - ・長距離輸送のため、運転時間が長い。
- 荷役作業関係
 - ・ばら積みのため、積込に時間がかかる。
- 手待ち時間関係
 - ・入構時刻に関する認識に問題がある
 - ・タイミングによっては出発時の接車待ちがある
 - ・届け先の受入れ可能時間までに待機が発生する

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。
<実験>

- 運転時間の見直し
- ・届け先時間指定の見直し
- ・高速道路利用部分の拡大

- 荷役作業関係
- ・積込時間を算定し、積込作業の生産性の確認。
- ・荷役時間を発荷主に連絡。発荷主から着荷主へ、所要時間の短縮協力を依頼。
- ・パレット積み、パレット卸により作業時間を短縮。
- ・車両のバース接車の調整。

- 手待ち時間の縮減
- ・入構時刻の認識の修正と車両出発時刻の見直し
- ・届け先の時間指定の緩和

実験結果検証

11月

2月以降

宮崎県パイロット事業

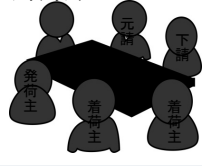
- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

- <参加集団>
- 発荷主(農産物)
 - 宮崎県経済産業協同組合連合会
 - 元請運送事業者(株)JA物流みやざき
 - 下請運送事業者(有)宮崎配送センター
 - 着荷主(東京青果市場内部)A(大阪青果市場内部)B

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題>

- 手待ち時間関係
 - ・出荷先別の分荷・加工作業が終わらないと出荷できないため手待ちが発生
- 荷役作業関係
 - ・分荷の確定に時間がかかり、配車連絡がギリギリになる
 - ・集出荷センターでの積み込み開始時刻からフェリー乗船までの時間までのリードタイムがない
- 拘束時間関係
 - ・複数の集荷先を巡回するため、ドライバーの拘束時間が長引く

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>

- ・出荷日を現状から1日遅らせ、集荷日の翌日とすることにより、製品の品質面等に及ぼす影響・課題を調査
- ・農家から集荷した当日(1日目)は、集出荷センター内の予冷库に保管し翌日出荷とすることで、4日目出荷の実証実験を行う。
- ・リードタイムが1日伸びることによる品質の劣化について検証する。

実験結果検証

9~10月

11月

1月以降

沖縄県パイロット事業【清涼飲料品等の積み卸し作業時間短縮による拘束時間の削減】

- パイロット事業(実証実験)は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働は正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。(打合せや事業場の訪問を複数回実施。)

- <参加集団>
- 発荷主:A
 - 元請運送事業者:B
 - 下請運送事業者:C
 - 着荷主:D

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題>

- 手待ち時間関係
 - ・宅配による小口納品の一括化による効率化
 - ・入荷ステーションごとの貨物調整による平準化
 - ・コンテナ積み順の改善による入荷スケジュール改善
 - ・入荷の計画通りの実施、進捗管理の改善による効率化
- ・2シフト制、夜間納品の実施などゲートオープン時間の延長による効率化
- ・小ロット納品の待機抑制
- ・検品体制の見直し検品体制の見直し

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。
<実験>

- 手待ち時間の縮減(改善メニューのうち、改善の必要と実行可能性の観点からテーマを絞り込んだ)
- ・入荷ステーションごとの貨物調整による平準化

リーダーが中心となって現場で調整



実験結果検証

10~2月頃

3月頃

一方的に低い運賃・料金を 運送委託等を行っていませんか？



⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者が運送事業者との十分な協議なしに通常支払われる運賃・料金より著しく低い運賃・料金を不当に定めることは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

Check point! 要注意! チェックポイント

- ☒ 運賃・料金の設定に際して、運送事業者と十分に協議していますか。
- ☒ 運送委託者の事情のみで運賃・料金の引き下げ要請をしていませんか。



- 原価を踏まえた見積をもとに協議を行い、運賃・料金を設定する。また、定期的に協議の上、運賃・料金を見直す。
- 燃料価格上昇など突発的な事態に際しては、随時協議により運賃・料金を見直す。

附帯業務に対して料金を 支払っていますか？



⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者が契約にはない役務を無償で運送事業者に提供させることは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

Check point! 要注意! チェックポイント

- ☒ 契約にない附帯業務を無償で要求していませんか。
- ☒ 運送以外の附帯業務に対して、適切な対価を支払っていますか。



- 契約時に十分な協議の上、附帯業務の範囲、費用負担等を明確化し、書面化する。
- 合意内容を定期的に見直し、実際の業務と齟齬があれば、十分な協議の上で契約を改める。

有料道路の利用料金を負担していますか？

荷物の引渡しが遅くなったけど、今からでも絶対に間に合わせてね!!

そう言いつつも高速代払ってくれないんだよな...

高速使わないと間に合わないけど...



⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者が有料道路の利用を前提とした運送を依頼しながら、有料道路利用料金の負担を拒むことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。



⚠ 要注意! チェックポイント

- ☒ 有料道路の利用を前提とした運送を依頼した際、有料道路利用料金の負担を拒んでいませんか。



こんな取引を目指しませんか？

- 有料道路の利用が必要な依頼では、十分な協議の上、書面により有料道路利用料金の額とその負担者を明確化する。
- 運送事業者と契約内容・運賃・料金について定期的に話し合い、信頼関係を構築する。

契約の内容を書面化できていますか？

契約のとき、〇〇円っていったよね。

え、確か××円って言ってたのに...



契約書があれば...



⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- 「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」では運送契約に際して、運送日時、附帯業務の内容、運賃・料金の額等の必要事項について書面で共有することをルール化しています。
- 運送事業者が再委託する場合に、必要事項を全て記載した書面を交付しないことは下請法に違反するおそれがあります。



⚠ 要注意! チェックポイント

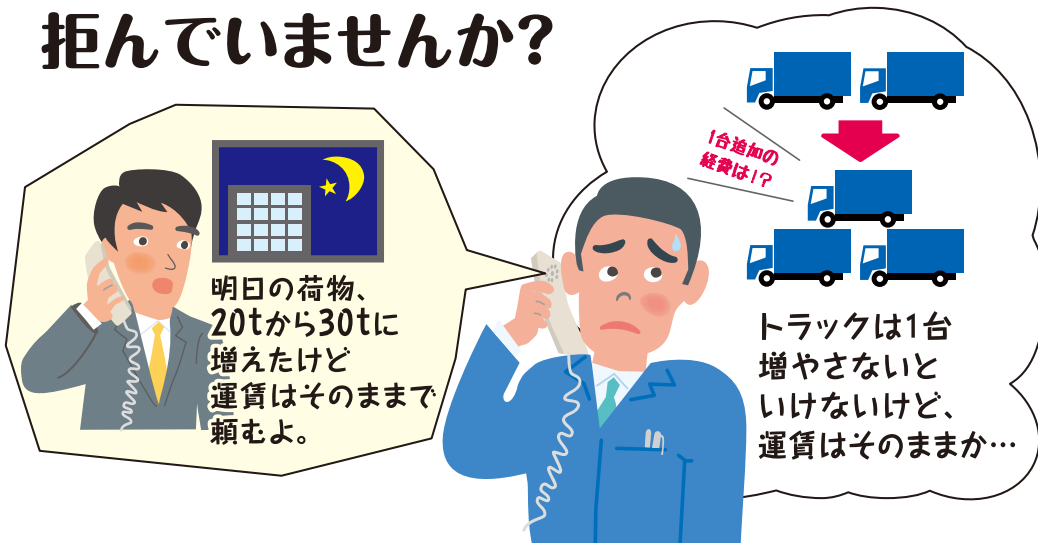
- ☒ 附帯作業を含む業務内容・運賃等の重要事項が口約束となっていないですか。
- ☒ 契約書を保存していますか。



こんな取引を目指しませんか？

- 運送委託者は運送事業者と協議の上、運送内容や運賃・料金、その支払い方法等について合意する。
- その条件を書面化し、保存する。

追加運賃・料金の負担を 拒んでいませんか？



⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者の都合で契約内容を変更し追加費用が生じたにもかかわらず、費用負担をしないことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

Check point! 要注意! チェックポイント

- ☒ 当初依頼した条件を超えた荷物量の費用負担を拒んでいませんか。
- ☒ 出発地・到着地の急な変更により、追加の費用が生じるにもかかわらず、運賃・料金の負担を拒んでいませんか。



- 運送委託者は運送事業者との十分な協議により運送条件を設定する。
- 契約した業務内容に変更が生じた場合には、合理的な運賃・料金を再設定し、追加費用を負担する。

燃料費・人件費の上昇分の 負担を拒んでいませんか？



⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者が運送事業者から燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

Check point! 要注意! チェックポイント

- ☒ 燃料費・人件費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しの協議を拒んでいませんか。
- ☒ 燃料サーチャージの導入要請があったにもかかわらず、協議を拒んでいませんか。



- 運送事業者と定期的に協議し、運賃・料金を見直す。
- 急激な燃料価格上昇など突発的な事態に際しては、随時協議により運賃・料金を見直す。

労働時間を守れない運送を強要していませんか？



⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者の指示により運送事業者が労働時間のルールを守れなくなった場合などには、荷主勧告(※)の対象となるおそれがあります。
- (※) 荷主勧告の対象には直接の運送委託者のみならず、真荷主までが含まれます。

Check point! 要注意! チェックポイント

- ☒ 運転者の労働時間のルールを守れないような運送依頼をしていませんか。
- ☒ 出発時間を遅らせるなど、運送事業者の法令遵守を阻害していませんか。



- 運送委託者は運送事業者と十分な協議の上、発着時間や運行ルートを決める。
- 至急の運送を依頼する場合は、運送委託者が費用を負担することを事前に有料道路利用等について協議する。

荷待ち時間への対策を放置していませんか？



⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- 運送委託者の都合により、荷待ち時間が生じるなど、労働時間等のルールを守れなくなる行為が見受けられる場合には、荷主勧告(※)の対象となるおそれがあります。
- また、運送委託者が出発時間を指定したにもかかわらず、運送委託者の都合により荷待ち時間が生じ、必要経費を支払わない場合には、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。
- (※) 荷主勧告の対象には直接の運送委託者のみならず、真荷主までが含まれます。

Check point! 要注意! チェックポイント

- ☒ 運送委託者の都合による荷待ち時間の実態を把握し、対策をとっていますか。
- ☒ 運送委託者の都合により生じた荷待ち時間による追加費用(人件費等)の負担を拒んでいませんか。



- 荷待ち時間の実態やそれにより生じる課題を運送事業者と共有し、対策を講じる。
- 例 出荷スケジュール等を管理し、計画的に荷物を引き渡す。
- 運送委託者の都合により生じた荷待ち時間の追加費用を負担する。

国土交通省 適正取引相談窓口 一覧

担当部局	担当部課	運輸支局担当部署	電話番号	担当部局	担当部課	運輸支局担当部署	電話番号
自動車局							
北海道運輸局	貨物課		03-5253-8575	近畿運輸局	自動車交通部	貨物課	06-6949-6447
	札幌運輸支局	貨物課 輸送・監査担当	011-290-2743		大阪運輸支局	輸送部門	072-822-6733
	函館運輸支局	輸送・監査担当	011-731-7167		京都運輸支局	輸送・監査部門	075-681-9765
	室蘭運輸支局	輸送・監査担当	0138-49-8863		奈良運輸支局	企画輸送・監査部門	0743-59-2151
	帯広運輸支局	輸送・監査担当	0143-44-3012		滋賀運輸支局	企画輸送・監査部門	077-585-7253
	釧路運輸支局	企画輸送・監査担当	0155-33-3286		和歌山運輸支局	輸送・監査部門	073-422-2138
	北見運輸支局	輸送・監査担当	0154-51-2514		神戸運輸監理部	兵庫陸運部 輸送部門	078-453-1104
	旭川運輸支局	輸送・監査担当	0157-24-7631		自動車交通部	貨物課	082-228-3438
東北運輸局	貨物課		022-791-7531	中国運輸局	広島運輸支局	輸送・監査担当	082-233-9167
	宮城運輸支局	輸送・監査部門	022-235-2515		鳥取運輸支局	輸送・監査担当	0857-22-4120
	福島運輸支局	輸送・監査部門	024-546-0343		島根運輸支局	輸送・監査担当	0852-37-1311
	岩手運輸支局	輸送・監査部門	024-546-0343		岡山運輸支局	輸送・監査担当	086-273-2113
	青森運輸支局	輸送・監査部門	019-638-2155		山口運輸支局	輸送・監査担当	083-922-5336
	山形運輸支局	企画輸送・監査部門	017-739-1502	四国運輸局	自動車交通部	貨物課	087-835-6365
	秋田運輸支局	企画輸送・監査部門	023-686-4712		香川運輸支局	企画輸送・監査部門	087-882-1357
			018-863-5813		徳島運輸支局	輸送・監査部門	088-641-4811
関東運輸局	自動車交通部	貨物課	045-211-7248		愛媛運輸支局	輸送・監査部門	089-956-1563
	東京運輸支局	輸送担当	03-3458-9233		高知運輸支局	輸送・監査部門	088-866-7311
	神奈川運輸支局	輸送担当	045-939-6801	九州運輸局	自動車交通部	貨物課	092-472-2528
	埼玉運輸支局	輸送・監査担当	048-624-1032		福岡運輸支局	輸送部門	092-673-1191
	群馬運輸支局	企画輸送・監査担当	027-263-4440		佐賀運輸支局	企画輸送・監査部門	0952-30-7271
	千葉運輸支局	輸送・監査担当	043-242-7335		長崎運輸支局	輸送・監査部門	095-839-4747
	茨城運輸支局	輸送・監査担当	029-247-5244		熊本運輸支局	輸送・監査部門	096-369-3155
	栃木運輸支局	企画輸送・監査担当	028-658-7011		大分運輸支局	輸送・監査部門	097-558-2107
	山梨運輸支局	企画輸送・監査担当	055-261-0880		宮崎運輸支局	輸送・監査部門	0985-51-3952
北陸信越運輸局	自動車交通部	貨物課（※）	025-285-9154	沖縄総合事務局	鹿児島運輸支局	輸送・監査部門	099-261-9192
	新潟運輸支局	輸送・監査部門	025-285-3124		運輸部	陸上交通課	098-866-1836
	長野運輸支局	輸送・監査部門	026-243-4642		陸運事務所	輸送部門	098-877-5140
	石川運輸支局	輸送・監査部門	076-291-7853				
	富山運輸支局	輸送・監査部門	076-423-0893				
中部運輸局	自動車交通部	貨物課	052-952-8037				
	愛知運輸支局	輸送担当	052-351-5312				
	静岡運輸支局	輸送・監査担当	054-261-1191				
	岐阜運輸支局	輸送・監査担当	058-279-3714				
	三重運輸支局	輸送・監査担当	059-234-8411				
	福井運輸支局	輸送・監査担当	0776-34-1602				

トラック運送事業者のための

価格交渉

ノウハウ・ハンドブック



取引条件の改善に向けて法令違反となる取引行為や必要な価格交渉ノウハウを掲載



I章 このハンドブックの使い方

はじめに

1. このハンドブックの内容 2
2. このハンドブックのねらい 2

II章 こんな取引条件に要注意!!

1. 著しく低い運賃・料金を一方的に設定されていませんか? 3
2. 附帯業務の料金を運送委託者に負担してもらっていますか? 4
3. 有料道路の利用料金を負担させられていませんか? 5
4. 契約の内容を書面化できていますか? 6
5. 運送委託者の都合で生じた追加運賃・料金を、運送委託者に負担してもらっていますか? 7
6. 燃料費・人件費の上昇分を適切に運賃・料金に転嫁できていますか? 8
7. 労働時間を守れない運送を強要されていませんか? 9
8. 荷待ち時間への対策を講じてもらっていますか? 10

III章 受注者のための価格交渉ノウハウ

1. 取引条件を明確にしましょう 11~14
2. 価格根拠を上手に伝えましょう 15~16
3. 取り決めたルールや交渉経緯を書面に残しましょう 17~21

IV章 困った!! そんな時の相談先

1. 取引上の悩みについての相談先① 22
2. 取引上の悩みについての相談先② 23
3. 下請法・その他関連政策についての相談先 24
4. 関連法規 25~26

はじめに

ト ラック運送業は、国内貨物輸送の約4割を担う、日本の生活・経済を支える重要な役割を果たしています。

しかしながら、低賃金・長時間労働など「**労働環境の悪化**」により、近年、トラックドライバーになる方(特に若い方)が減ってきています。

また、全ドライバーの平均年齢も約50歳に達しようとしています。

このままでは、ドライバーが段々減っていき、近い将来、これまでのように安全で良好なサービス品質により荷物を運ぶことができなくなり、ひいては生活・経済にまで影響を及ぼしかねません。

そんな大変な状況を避けるためには、トラックドライバーの「**賃金の上昇を前提**」とした労働環境の改善など、若い方達がトラックドライバーとして働きたいと思える魅力ある「**健全な労働環境**」に改善する必要があります。

これまでのトラック運送業では、取引上、荷主が強い立場にあることから、例えば「燃油の高騰などによるコスト負担」、「運送以外の附帯業務にかかる対価」などについて、運賃・料金等の交渉をしたくても以後の取引を断られることをおそれ、「運賃・料金交渉がうまくできない商慣行」が存在し、適正な取引ができていませんでした。

お互いが必要な費用などについて平等な立場で運賃交渉ができる「**適正な取引条件**」に改善するためには、荷主とトラック運送事業者とが手をとりあい、一体となって取り組んでいくことがとても重要です。

このハンドブックは、荷主とトラック運送事業者の皆様が適正な取引を行うための「手引き」としてお役立て頂き、「**健全な労働環境**」に改善するためのものです。

荷主とトラック運送事業者が共に永く発展し続けていける、そんな取引を目指しましょう。

現在



このままの状況が続いていくと...

高齢化と人手不足で業界全体が大変だ!



だから、業界全体で環境を変えていきましょう!!



このような環境を目指して!!

今日も誰かの役に立っているやりがいある仕事に誇りを持って!



1 このハンドブックの内容

本ハンドブックでは、以下の内容を記載しております。ぜひ、貴社に必要な内容について目を通し、適正な取引条件の改善に向けた一助としてご活用ください。

章の名称	内容
Ⅱ こんな取引条件に要注意!!	実際の取引において、具体的に問題となり得る行為と望ましい取引のあり方を記載。
Ⅲ 受注者のための価格交渉ノウハウ	価格交渉を成功させるためのポイントを記載。
Ⅳ 困った!! そんな時の相談先	荷主や元請運送事業者との取引に関する疑問・悩み等について相談可能な機関を掲載。

2 このハンドブックのねらい

【契約前の価格交渉の事前準備として活用】

交渉に際し、運送事業者の皆さんが本ハンドブックをご覧になることによって、運送委託者にとって、どのような取引行為が法令違反のおそれとなるのか、それを踏まえ、どのように交渉を進めれば効果的なのかなどについてご理解いただき、ご活用ください。



本ハンドブックは、様々なケースを想定しているため、内容は汎用的なものとなっております。貴社の状況に応じて必要な内容をご活用ください。

Ⅱ章 こんな取引条件に要注意!!

本章では、実際の取引において具体的に問題となり得る取引行為と望ましい取引のあり方をご紹介します。まず、①～⑧のそれぞれについて①**チェックポイント**を活用して、自社の取引に改善すべき点がないか確認しましょう。その上で、②**こんな取引を目指しませんか?**を確認し、その実現に向けて、第三章の**受注者のための価格交渉ノウハウ**を参考にしてください。

1 著しく低い運賃・料金を一方的に設定されていませんか?

- 運送委託者が運送事業者との十分な協議なしに**通常支払われる運賃・料金より著しく低い運賃・料金を不当に定める**ことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

要注意!

① チェックポイント

- ☐ 運賃・料金の設定に際して、運送委託者に十分に協議に応じてもらっていますか。
- ☐ 運送委託者の事情による運賃・料金の引き下げ要請を受けていませんか。



② こんな取引を目指しませんか?

- 原価を踏まえた見積をもとに協議を行い、運賃・料金を設定する。また、定期的に協議の上、運賃・料金を見直す。
- 燃料価格上昇など突発的な事態に際しては、随時協議により運賃・料金を見直す。

Ⅱ章 こんな取引条件に要注意!!

2 附帯業務の料金を運送委託者に負担してもらっていますか？

- 運送委託者が運送事業者の運転者等に**契約にはない役務を無償で提供させること**は下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

① チェックポイント

- ☐ 契約にない附帯業務を無償で提供させられていませんか。
- ☐ 運送以外の附帯業務に対して、適切な対価を収受できていますか。

要注意!

附帯業務はさせられるのに、お金もらえないんだよな…



運送事業者

附帯業務の例

- 梱入れ 倉庫内の棚に貨物を入れる。
- は分け 運送終了後の貨物を方面別等に分ける。
- ラベル貼り 貨物に値札等のラベルを貼る。
- 横持ち 積み下ろし場所から貨物を移動させる。



② こんな取引を目指しませんか？

- 契約時に十分な協議の上、附帯業務の範囲、費用負担等を明確化し、書面化する。
- 合意内容を定期的に見直し、実際の業務と齟齬があれば、十分な協議の上で契約を改める。

詳しくは第三章をご参照ください。

3 有料道路の利用料金を負担させられていませんか？

- 運送委託者が**有料道路の利用を前提とした運送を依頼しながら、有料道路利用料金の負担を拒むこと**は、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

① チェックポイント

- ☐ 有料道路の利用を前提とした運送依頼にもかかわらず、有料道路利用料金を自社で負担させられていませんか。

要注意!

荷物の引渡しが遅くなったけど、今からでも絶対に間に合わせてね!!

高速使わないと間に合わないけど…

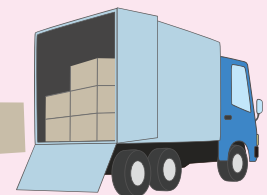


運送委託者

そう言っているも高代払ってくれないんだよな…



運送事業者



② こんな取引を目指しませんか？

- 有料道路の利用が必要な依頼では、十分な協議の上、書面により有料道路利用料金の額とその負担者を明確化する。
- 運送事業者と契約内容や運賃・料金について定期的に話し合い、信頼関係を構築する。

詳しくは第三章をご参照ください。

Ⅱ章 こんな取引条件に要注意!!

4 契約の内容を书面化できていますか？

- 「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」では運送契約に際して、**運送日時、附帯業務の内容、運賃・料金の額等の必要事項について書面で共有することをルール化**しています。
- 運送事業者が再委託する場合に、必要事項を全て記載した書面を交付しないことは下請法に違反するおそれがあります。**

① チェックポイント

要注意!

- ☐ 附帯作業を含む業務内容・運賃等の重要事項が口約束となっていないか。
- ☐ 契約書は保存していますか。



② こんな取引を目指しませんか？

詳しくは第三章をご参照ください。

- 運送事業者は運送委託者と協議の上、運送内容や運賃・料金、その支払い方法等について合意する。
- その条件を书面化し、保存する。

5 運送委託者の都合で生じた追加運賃・料金を、運送委託者に負担してもらっていますか？

- 運送委託者の都合で契約内容を変更し追加費用が生じたにもかかわらず、運送委託者が費用負担をしないことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。**

① チェックポイント

要注意!

- ☐ 当初依頼した条件を超えた荷物量の費用負担を拒まれていませんか。
- ☐ 出発地・到着地の急な変更により、追加の費用が生じるにもかかわらず、運賃・料金の負担を拒まれていませんか。



② こんな取引を目指しませんか？

詳しくは第三章をご参照ください。

- 運送事業者は運送委託者との十分な協議により運送条件を設定する。
- 契約した業務内容に変更が生じた場合には、合理的な運賃・料金を再設定し、追加費用を請求する。

Ⅱ章 こんな取引条件に要注意!!

6 燃料費・人件費の上昇分を適切に運賃・料金に転嫁できていますか?

- 運送委託者が運送事業者から**燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金に反映することを求められたにもかかわらず、運賃・料金を不当に据え置くことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。**

① チェックポイント

- ☐ 燃料費・人件費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しの協議を拒まれていませんか。
- ☐ 燃料サーチャージの導入要請を行ったにもかかわらず、協議を拒まれていませんか。



- 運送事業者は運送委託者と定期的に協議し、運賃・料金を見直す。
- 急激な燃料価格上昇など突発的な事態に際しては、随時協議により運賃・料金を見直す。

7 労働時間を守れない運送を強要されていませんか?

- 運送委託者の指示により運送事業者が労働時間のルールを守れなくなった場合などには、荷主勧告(※)の対象となるおそれがあります。

(※) 荷主勧告の対象には直接の運送委託者のみならず、真荷主までが含まれます。

① チェックポイント

- ☐ 運転者の労働時間のルールを守れないような運送依頼を受けていませんか。
- ☐ 運送委託者の都合で出発時間を遅延させられるなど、法令遵守を阻害されていませんか。



- 運送事業者は運送委託者と十分な協議の上、発着時間や運行ルートを決定する。
- 至急の運送依頼を受ける場合は、運送委託者が費用を負担することを前提に有料道路利用等について協議する。

8 荷待ち時間への対策を講じてもらえていますか？

- 運送委託者の都合により、荷待ち時間が生じるなど、労働時間等のルールを守れなくなる行為が見受けられる場合には、荷主勧告(※)の対象となるおそれがあります。
- また、運送委託者が出発時間を指定したにもかかわらず、運送委託者の都合により荷待ち時間が生じ、必要経費を支払わない場合には、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

(※) 荷主勧告の対象には直接の運送委託者のみならず、真荷主までが含まれます。

① チェックポイント

要注意!

- ☐ 運送委託者の都合により生じた荷待ち時間で負担を強いられている実態を運送委託者に伝えてありますか。
- ☐ 運送委託者の都合により生じた荷待ち時間による追加費用(人件費等)を負担させられていませんか。



② こんな取引を目指しませんか？

- 荷待ち時間の実態やそれにより生じる課題を運送委託者と共有し、対策を講じる。
例 出荷スケジュール等を管理し、計画的に荷物を引き渡す。
- 運送委託者の都合により生じた荷待ち時間の追加費用は運送委託者に負担してもらえるよう協議する。

詳しくは第Ⅲ章をご参照ください。

Ⅲ章 受注者のための価格交渉ノウハウ

本章では、望ましい取引を行うための価格交渉ノウハウをご紹介します。適正取引の実現に向け、価格交渉における様々な場面で受注者側はどのような対応を講じるのがよいか、参考にしてください。

1 取引条件を明確にしましょう

荷主・元請運送事業者と運送事業者間のトラブルを回避するためには、その取引条件を明確にすることが重要です。まず、取引条件に関するルールを定めた上で、価格設定方法等について両者間で合意をとることが望めます。

A 業務内容について

業務内容・責任の範囲を明確にして、契約を結びましょう。

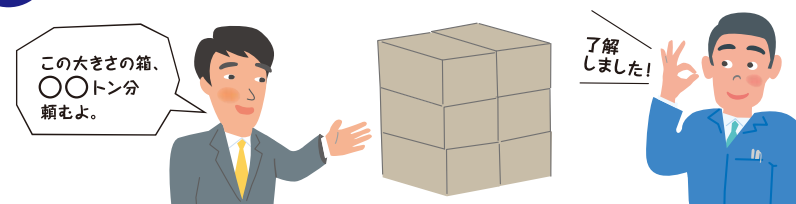
ポイント1

運送業務と附帯業務の区別を明確にする。



ポイント2

運送する物の形態や重量について、あらかじめ確認をしておく。



ポイント3

附帯業務が発生する際は、その業務内容を明確にする。



Ⅲ章 受注者のための価格交渉ノウハウ

B 運賃・料金設定について

運賃・料金を荷主・元請運送事業者と運送事業者の双方の合意に基づいて、明確に設定しましょう。
また、定期的に協議の場を設け、適宜見直すようにしましょう。

ポイント 1 運賃と料金の区別を明確にする。



ポイント 2 運賃に関して、燃料費や人件費などを考慮し合理的な範囲で設定する。



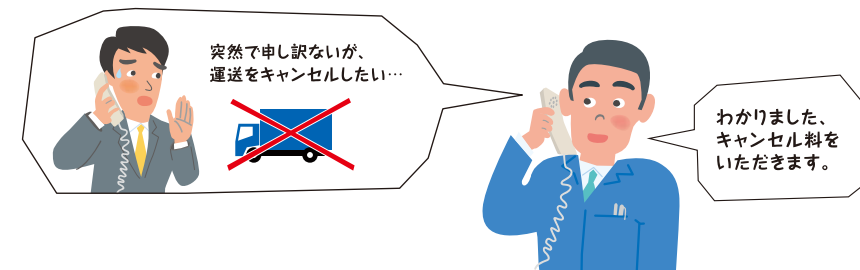
ポイント 3 有料道路利用料金や附帯業務を行うために生じる費用など運送にかかる追加費用の額やその費用分担について、あらかじめ明確に設定する。



ポイント 4 荷主・元請運送事業者の都合による貨物量の増減の場合には、荷主と十分に協議し、合理的な運賃・料金を設定する。



ポイント 5 キャンセルや不十分な荷造りによる荷物の汚破損(外装異常)が生じた場合、契約に含まれない附帯業務や荷待ち時間が発生した場合の費用負担について、契約時にあらかじめ明確にしておく。



チェックポイント

- ✓ 荷待ち時間については、契約時に見込まれる荷待ち時間を確認の上、車両留置料を設定しましょう。
- ✓ 実際の運送で生じた荷待ち時間を記録し、当初見込んでいたより長い荷待ち時間が恒常的に発生する場合には、荷待ち時間削減対策や車両留置料の引上げについて荷主と協議しましょう。



荷待ち時間

C | その他

突発的な事態が起きた際に、どのような対応をとるのかなど、事前に荷主・元請運送事業者と運送事業者間で話し合いをしておくようにしましょう。

ポイント

突発的な燃料費の高騰に際しては、その上昇分を見込んだ運賃・料金の再設定について協議する。
また、燃料サーチャージ制度の導入について、荷主・元請運送事業者に対し、導入の必要性等を十分に説明の上提案する。



2 価格根拠を上手に伝えましょう

荷主・元請運送事業者との価格交渉にあたっては、燃料費、人件費等のコストに関する客観的なデータを提示するなどして自社が提示する価格の根拠を合理的に伝える必要があります。

A | 荷主・元請運送事業者による運賃・料金の低減要請への対応

- 1 自社の価格設定については明確な原価計算を行い、詳細に提示しましょう。
※原価計算の方法が分からない場合には、全日本トラック協会がHPで公開している「トラック運送業における原価計算シート」を活用することや、各都道府県トラック協会主催の講習会に参加することをお勧めします。

原価計算のご参考 全日本トラック協会HP

<http://www.jta.or.jp/>

- 2 附帯業務など運送以外の取引条件について、契約後に齟齬が生じないように詳細に提示しましょう。
- 3 附帯業務や荷待ちにかかる時間費用については、附帯業務の内容や想定される荷待ち時間数を明示した上で、運賃とは別に提示しましょう。(契約見直し交渉にあたって必要となります。)



B 燃料費・人件費等の高騰分に対して

- 1 燃料費・人件費等の上昇分については、公的機関等から公表されているデータなどを用いて、必要な金額の合理性を明らかにした上で提示しましょう。

燃料費の参考資料 資源エネルギー庁「石油製品価格調査」

http://www.enecho.meti.go.jp/statistics/petroleum_and_lpgas/pl007/

人件費の参考資料(有効求人倍率) 厚生労働省「一般職業紹介状況(職業定業務統計)」

<http://www.mhlw.go.jp/toukei/list/114-1.html>

- 2 外的要因によるコスト増加について、企業努力で対応可能な範囲を荷主・元請運送事業者に示し、その範囲を超えるものについては、運賃・料金に反映されるよう荷主・元請運送事業者と協議しましょう。
- 3 燃料費については、燃料サーチャージの意義や必要性を荷主に伝えた上で、燃料サーチャージの導入を荷主・元請運送事業者と協議することも有効です。



C その他

- 1 当初合意した多頻度・小口輸送への対応が、ドライバー不足などにより困難になった場合や現場の負担が大きくなった場合には、発注量の引き上げなどの改善案を提示した上で、それに見合う運賃料金の再設定を協議しましょう。

3 取り決めたルールや交渉経緯を書面に残しましょう

取引条件の改善に向けて発注者と取り決めたルールを着実に実行するためには、書面に取り決めを残すことが重要となります。

A 書面化すべき事項

契約内容を書面化する際に、業務上必要最小限の項目として、次の8項目が挙げられます。これらの項目に追加して、業務上必要な記載項目を記載してください。

- ① 荷主・元請運送事業者／受託者、連絡先
- ② 委託日／受託日
- ③ 運送日時、場所
- ④ 運送品の概要、車種・台数
- ⑤ 運賃・燃料サーチャージ
- ⑥ 附帯業務内容
- ⑦ 有料道路利用料金、附帯業務料金、車両留置料^(※)
- ⑧ 支払方法・期日

(※) 荷待ち時間に対する料金

できるだけ詳細に
契約書を作成しよう!



上記の各種事項を決定した際は、「日時」「場所」「担当者」「方法(対面・電話など)」を記録しておきましょう。あるいは、見積書や契約書に記載しておくトラブルが発生した際に役立ちます。

記録を作成する際には、正確な事実を記載することが重要です。記録を残す際には、可能な限り記憶が鮮明な交渉当日に作成し、荷主・元請運送事業者と共有しましょう。

また、電子メールなどを活用して記録を残すことも有効です。取引先に対して、「間違いがあるかと迷惑をかけるのでご確認ください」と伝え、改めて記録内容を電子メールなどで確認することも、相互認識の共有という点で有用と考えられます。

B | 契約書面の例

また、より詳細な内容は、国土交通省「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」に詳しく記載されておりますので、以下のWEBサイトよりご確認ください。

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000007.html

例1 下請法3条書面(発注書)の書式例

◎下請法で定められている必要最低限の記載事項を含む様式です。

〇〇運輸株式会社 御中		運送品の概要、車種、台数について記載		東京都千代田区〇〇 03(〇〇〇〇)〇〇〇〇	
注文年月日	委託内容	附帯業務の内容について記載	委託期間（日）		
平成25年1月23日	(運送品の概要)食用ナタネ油 （車種）4t車 （台数）1両 (附帯業務) ●●●商店所有パレットへの積み付けおよびフォークリフトによる倉庫への搬入	平成25年1月24日 (積込み開始日時) 平成25年1月24日(9時) (取卸し終了日時) 平成25年1月24日(17時) (附帯業務日時)平成25年1月24日(17時～18時)			
場所		代金（円）	支払期日	支払方法	
(預込み先) 〇〇食品A株式会社工場 (取卸し先) □□商店	運賃：50000円 燃料サーチャージ：2000円 有料道路使用料：10000円 附帯業務料：3000円 消費税額：2750円	平成25年2月28日	銀行振込		
		運賃、料金等種類毎に記載	積込み開始、取卸し終了日時を明記		

Ⅲ章 受注者のための価格交渉ノウハウ

例2 運送状を活用して運送引受書を作成する基本様式

◎通常確認が必要となる事項を網羅した運送引受書の様式です。

A. 委託時記載事項 委託者においてⅠ～Ⅲを示して、受託者に運送を依頼

		委託日:平成 年 月 日	
運送委託者	名称		電 話
			FAX、E-mail
	住所		【責任者、担当者名】

I 運送業務

積込み開始日時		平成 年 月 日 (時)	積込み先
【住 所】			【連絡先(電話、担当者)】
取卸し終了日時		平成 年 月 日 (時)	取卸し先
【住 所】			【連絡先(電話、担当者)】

運送品の概要			
車種		台数	両

II 附帶業務

附帯業務内容	
業務日時	平成 年 月 日(時) ~ 平成 年 月 日(時)
【備考】	

(注)「附帯業務」は、標準貨物自動車運送約款第60条第1項を踏まえた役務(例:貨物の荷造り、仕分け等)であり、「運賃及び料金」の「附帯業務料等」の欄に記載の費用となります。

Ⅲ 運賃及び料金

運賃	円	燃料サーチャージ	円		
有料道路使用料(税込)	円	附帯業務料等	円	車両留置料	円
〇〇料	円				
消費税額	円				
【備考】					

支払日	平成 年 月 日	【毎月 日締め切り、翌月 日払い】	支払方法	
-----	----------	-------------------	------	--

(注)・「運賃」及び「燃料サーチャージ」は、受託者が設定しているものによります。

・「有料道路使用料(税込)」は、通行予定の有料道路の利用料を記載します。

・「車両置料金」は、委託者の都合で貨物の発地又は着地に到着後、留置された時間分について、受託者が設定しているものによります。

・「消費税額」は、法定の税率によります。

・上記のとおり運送を委託します。なお、運賃及び料金に変更が生じる等、本状に記載のない事項が発生した場合は、支払時に双方で決定し精算することとします。

委託者(荷主、元請事業者、貨物利用運送事業者)

B. 受託時記載事項 上記を応諾の上、受託者において記載

運送受託者名	名称		電 話	
	住所		FAX、E-mail	
【車両番号】			【責任者・担当署名】	
【備 考】				

・上記のとおり運送を受託します。

平成 年 月 日 運送受託者(貨物自動車運送事業者)

(注1)グレーは、当事者間での必要に応じて記載する任意記載項目欄です。

(注2) 運送委託者において発出された運送状にB欄を追記して運送引受書が作成発出される例であるが、運送状については、運送委託者が提出する旨、標準貨物自動車運送約款第8条で規定されています。

(注3)この運送引受書は、国土交通省「トラック運送業における書面化ガイドライン」に基づき発行される書面です。運送委託者がこの書面と相違した運送を強要した場合は、貨物自動車運送事業法第64条に基づく荷主勧告、社名公表が行われる場合があります。

Ⅲ章 受注者のための価格交渉ノウハウ

例3 メールを活用した書面化の例

○書面ではなくメールを活用することもできます。

委託者→受託者メール送信

差出人: xxxxxx@mlit.go.jp
 送信日時: 2017年5月30日 木曜日 10:57
 宛先: xxxxxx@co.jp
 件名: 【運送依頼】食用油輸送のため4t車1台

○○運輸御中

下記のとおりお願いいたします。
 積込: 5/31 ○時 (○○食工業 A工場)
 取卸: 5/31 17時 (△△商店)

附帯業務:
 17時～○時△△商店所有パレットへの積みつけ、フォークリフトでの倉庫搬入

運賃 50,000 円、燃料サーチャージ 1,800 円、附帯業務料 3,000 円、消費税 2,740 円

支払い: H29.6.30 銀行振込

 ○○食品部 ○○課 国土 花子
 〒111-1111
 東京都○○区
 TEL:03-1111-1111
 FAX:03-2222-2222
 E-MAIL:xxxxxx@mlit.go.jp

受託者→委託者メール送信

差出人: xxxxxx@co.jp
 送信日時: 2017年5月30日 木曜日 11:57
 宛先: xxxxxx@mlit.go.jp
 件名: RE: 【運送依頼】食用油輸送のため4t車1台

○○食品部 国土さま

メールにて依頼のありました下記の件了解いたしました。
 よろしくお願致します。

○○運輸(株)
 総務課 運輸 太郎
 〒222-2222
 東京都○○区○○
 Tel:03-3333-3333
 Fax:03-4444-4444

-----Original Message-----
 差出人: xxxxxx@mlit.go.jp
 送信日時: 2017年5月30日 木曜日 10:57
 宛先: xxxxxx@co.jp
 件名: 【運送依頼】食用油輸送のため4t車1台

○○運輸御中

下記のとおりお願いいたします。
 積込: 5/31 ○時 (○○食工業 A工場)
 取卸: 5/31 17時 (△△商店)

附帯業務:
 17時～○時△△商店所有パレットへの積みつけ、フォークリフトでの倉庫搬入

運賃 50,000 円、燃料サーチャージ 1,800 円、附帯業務料 3,000 円、消費税 2,740 円

支払い: H29.6.30 銀行振込

 ○○食品部 ○○課 国土 花子
 〒111-1111
 東京都○○区
 TEL:03-1111-1111
 FAX:03-2222-2222
 E-MAIL:xxxxxx@mlit.go.jp

契約内容をメールで書面化すれば、過去の取引で作成した様式の使い回しができて大変便利!



参考 | 契約が書面化されていないことによるトラブル例

契約の内容を口頭での確認のみで済ませると、次のようなトラブルが生じる可能性があります。

トラブル内容	具体例
・支払いの遅延	当初の支払期日を守ってもらえず、だんだん支払いが遅れるようになった。
・代金の減額	運送委託者の都合による運送延着が発生したが、責任の範囲を規定していなかったため、ペナルティとして運賃・料金の減額を請求された。 個建て方式の運賃を設定していたが、1個の荷物の大きさを決めていなかったため、5個の荷物を束ねて1個分の運賃に減額された。
・不当な利益提供要請	事前に知らされていなかった手待ち時間や附帯作業が発生したが、無償での実施を要求された。



コラム | 下請運送事業者に配慮した望ましい取引

荷主と価格交渉を行うためには、元請運送事業者と下請運送事業者が協力して、荷主と協議することが重要です。元請運送事業者、下請運送事業者それぞれが、以下のことに留意して、取引の適正化を目指しましょう。

- ① 元請運送事業者は、荷主等との契約の際、「労働時間のルールが守れるか」、「安全コストを適切に負担できるレベルの運賃水準となっているか」などを確認し、下請運送事業者に配慮した契約を心がけましょう。
- ② 下請運送事業者は、荷待ち時間や附帯業務の実態など、元請運送事業者が荷主等と協議を行う際に、必要となる情報を共有・提供しましょう。



IV章 困った!! そんな時の相談先

本章では、価格交渉や取引等において、事業者の皆様をサポートし、相談に対応できる連絡先をまとめています。必要があれば、ご連絡ください。

1 取引上の悩みについての相談先①

トラック運送業における荷主、元請事業者、下請事業者間の取引の適正化及び燃料サーチャージの導入を推進するため、国土交通本省及び地方運輸支局等にトラック運送事業者からの相談窓口を設置しています。

担当部局	担当部課	運輸支局担当部署	電話番号	担当部局	担当部課	運輸支局担当部署	電話番号
自動車局	貨物課		03-5253-8575	近畿運輸局	自動車交通部	貨物課	06-6949-6447
	札幌運輸支局	輸送・監査担当	011-290-2743		大阪運輸支局	輸送部門	072-822-6733
	函館運輸支局	輸送・監査担当	011-731-7167		京都運輸支局	輸送・監査部門	075-681-9765
	室蘭運輸支局	輸送・監査担当	0138-49-8863		奈良運輸支局	企画輸送・監査部門	0743-59-2151
	帯広運輸支局	企画輸送・監査担当	0143-44-3012		滋賀運輸支局	企画輸送・監査部門	077-585-7253
	釧路運輸支局	輸送・監査担当	0155-33-3286		和歌山運輸支局	輸送・監査部門	073-422-2138
	北見運輸支局	企画輸送・監査担当	0154-51-2514	神戸運輸監理部	兵庫陸運部	輸送部門	0743-59-2151
北海道運輸局	旭川運輸支局	輸送・監査担当	0157-24-7631		自動車交通部	貨物課	082-228-3438
			0166-51-5272	中国運輸局	広島運輸支局	輸送・監査担当	082-233-9167
	自動車交通部	貨物課	022-791-7531		鳥取運輸支局	輸送・監査担当	0857-22-4120
	宮城運輸支局	輸送・監査部門	022-235-2515		島根運輸支局	輸送・監査担当	0852-37-1311
	福島運輸支局	輸送・監査部門	024-546-0343		岡山運輸支局	輸送・監査担当	086-273-2113
	岩手運輸支局	輸送・監査部門	019-638-2155		山口運輸支局	輸送・監査担当	083-922-5336
	青森運輸支局	輸送・監査部門	017-739-1502	四国運輸局	自動車交通部	貨物課	087-835-6365
東北運輸局	山形運輸支局	企画輸送・監査部門	023-686-4712		香川運輸支局	企画輸送・監査部門	087-882-1357
	秋田運輸支局	企画輸送・監査部門	018-863-5813		徳島運輸支局	輸送・監査部門	088-641-4811
	自動車交通部	貨物課	045-211-7248		愛媛運輸支局	輸送・監査部門	089-956-1563
	東京運輸支局	輸送担当	03-3458-9233		高知運輸支局	輸送・監査部門	088-866-7311
	神奈川運輸支局	輸送担当	045-939-6801	九州運輸局	自動車交通部	貨物課	092-472-2528
	埼玉運輸支局	輸送・監査担当	048-624-1032		福岡運輸支局	輸送部門	092-673-1191
関東運輸局	群馬運輸支局	企画輸送・監査担当	027-263-4440		佐賀運輸支局	企画輸送・監査部門	0952-30-7271
	千葉運輸支局	輸送・監査担当	043-242-7335		長崎運輸支局	輸送・監査部門	095-839-4747
	茨城運輸支局	輸送・監査担当	029-247-5244		熊本運輸支局	輸送・監査部門	096-369-3155
	栃木運輸支局	企画輸送・監査担当	028-658-7011		大分運輸支局	輸送・監査部門	097-558-2107
	山梨運輸支局	企画輸送・監査担当	055-261-0880		宮崎運輸支局	輸送・監査部門	0985-51-3952
	自動車交通部	貨物課	025-285-9154		鹿児島運輸支局	輸送・監査部門	099-261-9192
	新潟運輸支局	輸送・監査部門	025-285-3124	沖縄総合事務局	運輸部	陸上交通課	098-866-1836
北陸信越運輸局	長野運輸支局	輸送・監査部門	026-243-4642		陸運事務所	輸送部門	098-877-5140
	石川運輸支局	輸送・監査部門	076-291-7853				
	富山運輸支局	輸送・監査部門	076-423-0893				
中部運輸局	自動車交通部	貨物課	052-952-8037				
	愛知運輸支局	輸送担当	052-351-5312				
	静岡運輸支局	輸送・監査担当	054-261-1191				
	岐阜運輸支局	輸送・監査担当	058-279-3714				
	三重運輸支局	輸送・監査担当	059-234-8411				
	福井運輸支局	輸送・監査担当	0776-34-1602				

IV章 困った!! そんな時の相談先

2 取引上の悩みについての相談先②

「下請かけこみ寺」では、①全国の中小企業から寄せられた企業間取引に関する様々な相談等に対して相談員が無料で親身になって対応するとともに、必要に応じて弁護士の無料相談も行っています。また、②紛争の早期解決に向けて裁判外紛争解決手続(ADR)を無料で実施しています。

実施体制は、公益財団法人全国中小企業取引振興協会が「下請けかけこみ寺本部」として、全ての事業の管理・運営を行い、47の各都道府県下請企業振興協会が地域の拠点として、中小企業の皆様方との接点となる役目を果たしています。

下請かけこみ寺相談用フリーダイヤル(通話料無料)



0120-418-618

3 下請法・その他関連政策についての相談先

下請取引の公正化や下請事業者の利益保護に関する法律について確認したい場合、及び、下請中小企業政策全般について聞きたい場合は、中小企業庁事業環境部取引課、もしくは各地の経済産業局までお問い合わせください。また、下請法・独占禁止法については、公正取引委員会経済取引局取引部企業取引課、もしくは各地の事務所でもご相談やご質問を受け付けております。

中小企業庁	事業環境部 取引課	03-3501-1669(直通)
北海道経済産業局	産業部 中小企業課	011-709-1783(直通)
東北経済産業局	産業部 中小企業課	022-221-4922(直通)
関東経済産業局	産業部 中小企業課	048-600-0325(直通)
中部経済産業局	産業部 中小企業課	052-589-0170(直通)
近畿経済産業局	産業部 中小企業課	06-6966-6037(直通)
中国経済産業局	産業部 中小企業課	082-224-5661(直通)
四国経済産業局	産業部 中小企業課	087-811-8529(直通)
九州経済産業局	産業部 中小企業課	092-482-5450(直通)
沖縄総合事務局	経済産業部 中小企業課	098-866-1755(直通)

公正取引委員会	取引部 企業取引課	03-3581-3375(直通)
北海道事務所	下請課	011-231-6300(代表)
東北事務所	下請課	022-225-8420(直通)
中部事務所	下請課	052-961-9424(直通)
近畿中国四国事務所	下請課	06-6941-2176(直通)
近畿中国四国事務所	中国支所 下請課	082-228-1501(代表)
近畿中国四国事務所	四国支所 下請課	087-812-5760(直通)
九州事務所	下請課	092-431-6032(直通)
沖縄総合事務局	総務部 公正取引室	098-866-0049(直通)

この他、一部の企業では、取引先からの法令違反や企業倫理違反、またはそれらの疑いのある行為などを発見した場合に相談・通報を受ける窓口を設置しています。
取引先から、前述のような行為があった場合には、そのような窓口相談することも有効な手段ですので、確認してみてください。

4 関連法規

A | トラック運送業に関する適正取引推進ガイドライン

国土交通省では、荷主・元請運送事業者と下請運送事業者の皆様との間の適正取引を推進すべく「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」(以下、適正取引推進ガイドライン)を策定しています。適正取引推進ガイドラインには、実際の取引において問題となりうる取引事例と望ましい取引のあり方や関連法規がわかりやすく、具体的に記載されています。

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000007.html

B | 荷主勧告制度

トラック運送事業者が行った過労運転防止違反等の違反行為について、荷主が指示するなど荷主の主体的な関与があった場合に、国土交通省が当該荷主に対して是正措置を勧告し、トラック運送事業者の違反行為の再発防止を図る制度です。なお、勧告を受けた荷主については、その名称が公表されます。(貨物自動車運送事業法第64条)

http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000007.html

C 独占禁止法(物流特殊指定)・下請法

物品の運送又は保管を委託する取引のうち、荷主(いわゆる真荷主。以下同じ。)と物流事業者との取引については物流特殊指定(正式名称:特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不正な取引方法)が、物流事業者間の再委託取引については下請法(正式名称:下請代金支払遅延等防止法)が適用されます。



荷主 (特定荷主)	物流事業者 (特定物流事業者)	親事業者 (元請物流事業者)	下請事業者 (下請物流事業者)
a 資本金3億円超	資本金3億円以下(個人事業者を含む。) (資本金3億円超の事業者の子会社を除く。)	資本金3億円超	資本金3億円以下 (個人事業者を含む。)
b 資本金1千万円超 3億円以下	資本金1千万円以下(個人事業者を含む。) (資本金1千万円超の事業者の子会社を除く。)	資本金1千万円超 3億円以下	資本金1千万円以下 (個人事業者を含む。)
c 取引上の地位が 優越している荷主	取引上の地位が 劣っている物流事業者		

※Cにおける取引上の地位の優劣の判断に際しては、荷主と物流事業者の関係ごとに、取引依存度、荷主の市場における地位、取引先変更の可能性等を総合的に考慮します。

物流特殊指定や下請法では、「減額」や「買いたたき」、「購入・利用強制」などを禁止しています。また、下請法では、親事業者に、「書面の交付義務」、「書類作成・保存義務」等の義務を課しています。

物流特殊指定(独占禁止法)や下請法に違反する行為が認められた場合には、命令・勧告等の措置が採られることとなります。

参考 下請法のパンフレット

<http://www.jftc.go.jp/houdou/panfu.files/sitaukepamph.pdf>

参考 物流特殊指定のパンフレット

<http://www.jftc.go.jp/houdou/panfu.files/buttokupanfu.pdf>

参考 下請法や物流特殊指定の内容を説明した動画もあります。

<https://www.youtube.com/c/JFTCchannel>

トラック運送事業者のための 価格交渉 ノウハウ・ハンドブック



参考資料 2

第3回 トラック運送業の適正運賃・料金検討会

平成29年2月20日（月）10時00分～12時00分
於） 中央合同庁舎第2号館 15階 海事局会議室

【議 事 次 第】

I. 開会

II. 議題

1. トラック事業者へのアンケート調査結果について
2. 運送以外のコストを適切に収受するための方策について
3. 運賃・料金に関する問題の構造について

III. 閉会

「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」

委員名簿

(順不同・敬称略)

(委 員)

藤井 聡	京都大学大学院工学研究科教授 (座 長)
野尻 俊明	流通経済大学学長
柳澤 宏輝	弁護士
藤枝 茂	厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
正田 聡	経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長
川上 泰司	国土交通省総合政策局官房参事官 (物流産業)
加藤 進	国土交通省自動車局貨物課長

(オブザーバー)

上田 正尚	(一社) 日本経済団体連合会 産業政策本部長
栗原 博	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
坂本 克己	(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

トラック運送業における 運賃・料金に関する調査結果

平成29年 2月

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

目 次

I. 調査概要		2
II. 回答事業者の概要		3
III. 取引状況 （実運送の売上高が一番高い輸送品目）		8
IV. 料金・運賃収受「全般」		24
V. 「適正取引推進に係る」各ガイドライン		31

I. 調査概要

1. 調査の目的

本調査は、トラック運送業における運賃・料金に関する実態を把握し、「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」にて適正運賃・料金収受に向けた方策を検討することを目的として、調査するものである。

2. 調査の対象

本調査は、全国のトラック運送事業者1,776者（郵送法及びメール依頼）を対象に実施された。

3. 調査実施期間

調査期間は、平成28年12月末～1月31日である。

4. 調査実施方法

本調査は、紙による郵送依頼、メール依頼により、書面返送またはインターネット画面にアクセスする方法にて実施された。

5. 回収数(H29.2.9現在)

回収数は545事業者であり、回収率は30.7%である。

6. 分析の留意点

質問は、無回答を除いて集計している。百分比は、小数点第2位で四捨五入して、小数点第1位までを表示している。四捨五入しているため、合計値が100%を前後することがある。

2

II. 回答事業者の概要

3

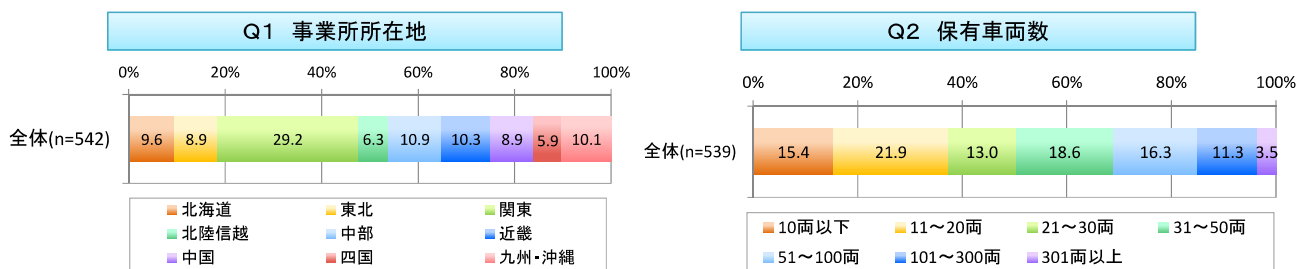
Ⅱ. 回答事業者の概要

1. 所在地、保有車両数

【対象者:全員】

Q1: 貴社の所在地をご回答ください。

Q2: 貴社が保有するトラック運送事業用自動車(うち軽自動車を除く)の保有車両数をお答えください。



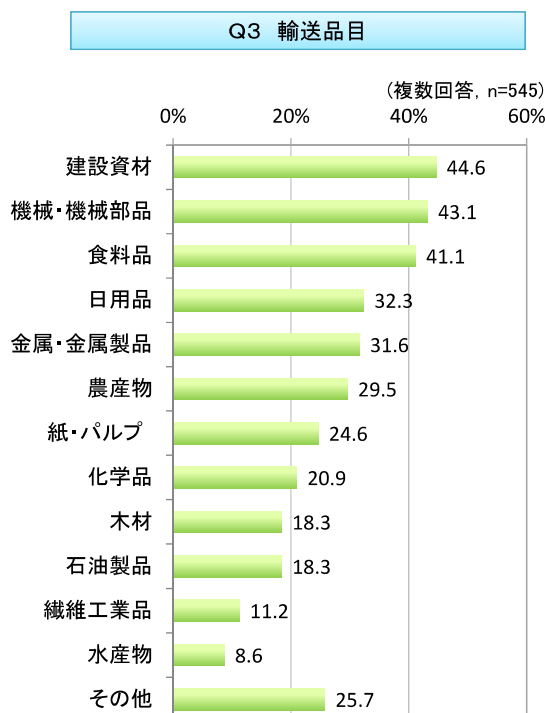
4

Ⅱ. 回答事業者の概要

2. 輸送品目

【対象者:全員】

Q3: 貴社が実運送で取り扱っている輸送品目について、該当する品目を全て選択してください。



5

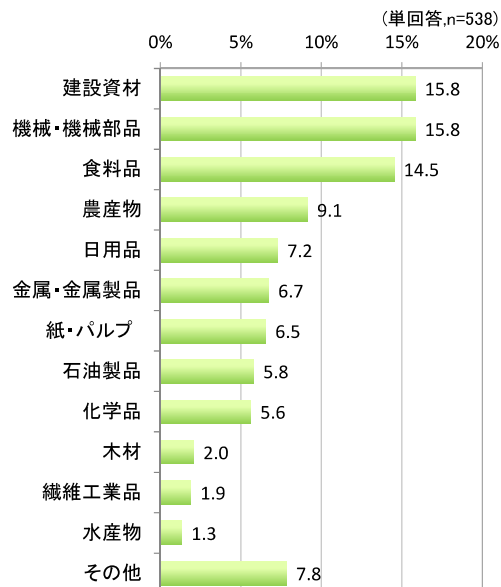
Ⅱ. 回答事業者の概要

3. 売上高の一番高い輸送品目について

【対象者:全員】

Q4: 貴社の実運送の売上高の一番高い輸送品目、及びその具体的な品名をご記入ください。

Q4 売上高の一番高い輸送品目及び品名



6

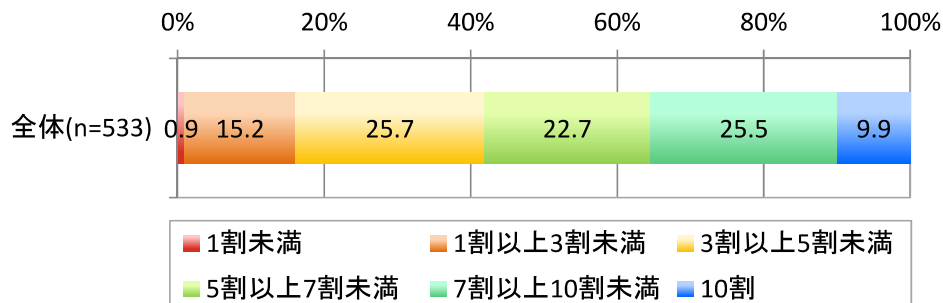
Ⅱ. 回答事業者の概要

4. 売上高の一番高い輸送品目について

【対象者:全員】

Q5: 貴社の実運送の売上高の一番高い輸送品目の売上げは、実運送全体の売上げのどの位の割合ですか。

Q5 売上高全体に占める割合



7

Ⅲ. 取引状況 (実運送の売上高が一番高い輸送品目)

8

Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

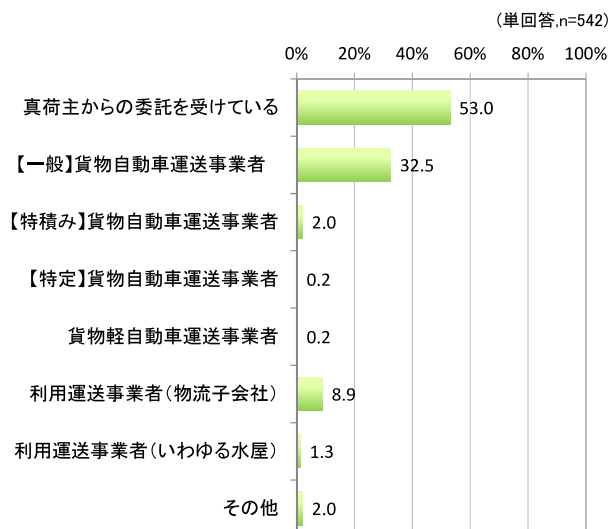
1. 主な運送委託者の属性、取引上の立場

【対象者:全員】

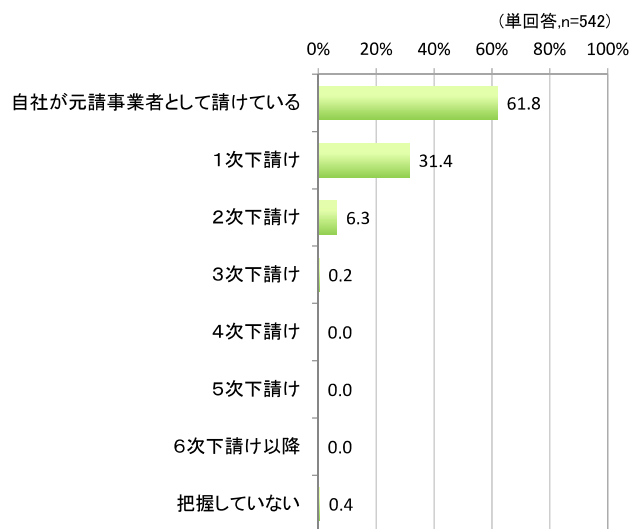
Q6: 売上高が一番高い輸送品目についてお聞きます。貴社への主な運送委託者の属性は何ですか。(単回答)

Q7: 貴社の取引の主な立場について、お答え下さい。(単回答)

Q6 主な運送委託者



Q7 取引上の主な立場



9

Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

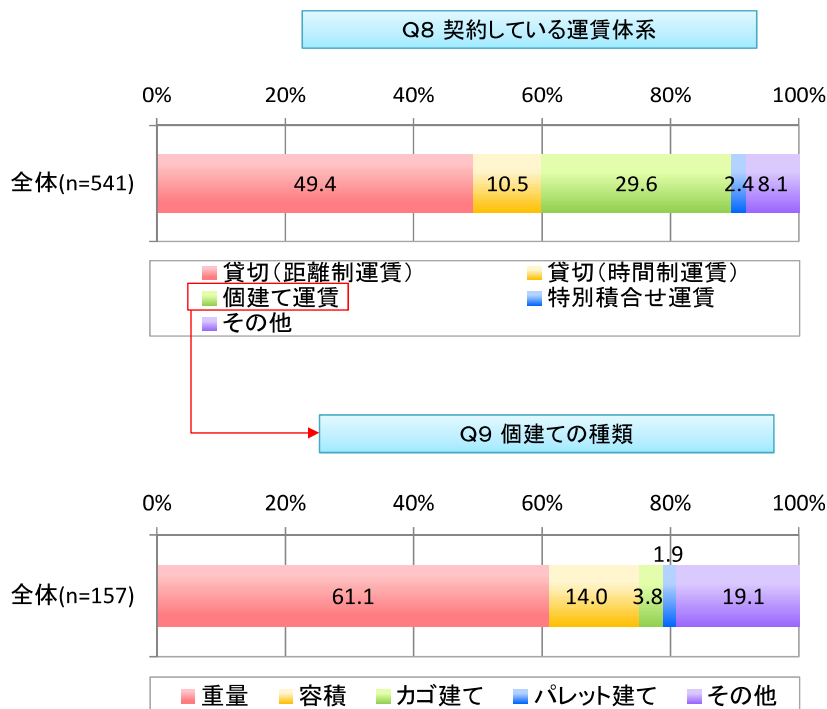
2. 取引先と契約している運賃体系

【対象者:全員】

Q8:取引先と契約している運賃体系について、主に適用しているものをお答えください。(単回答)

【対象者:上記設問で「個建て運賃」を選択した回答者】

Q9:個建ての種類は何ですか。(単回答)



10

Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

3. 費用收受① 燃油サーチャージ

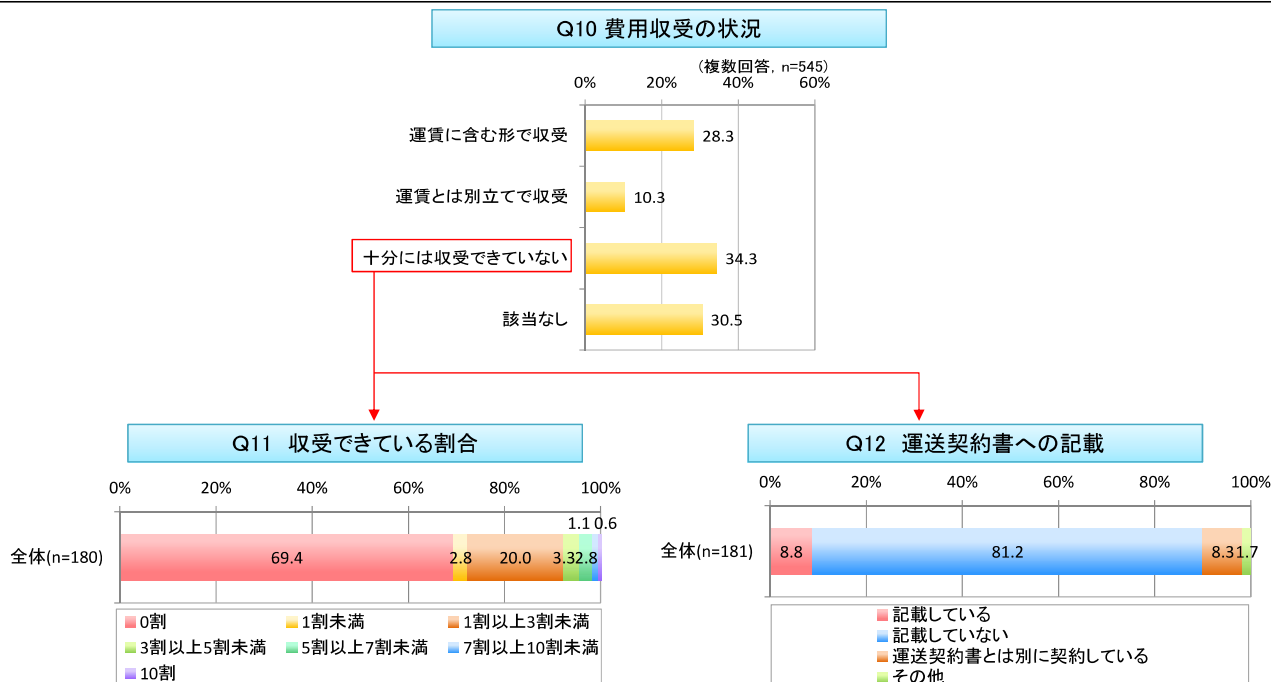
【対象者:全員】

Q10:燃油サーチャージの費用の收受についてお答えください。(複数回答)

【対象者:上記設問で「十分には收受できていない」と回答した回答者】

Q11:收受できているのは何割程度ですか。(単回答)

Q12:燃油サーチャージは運送契約書に記載していますか。(単回答)



11

Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

3. 費用収受② 車両留置料(手待ち時間料金)

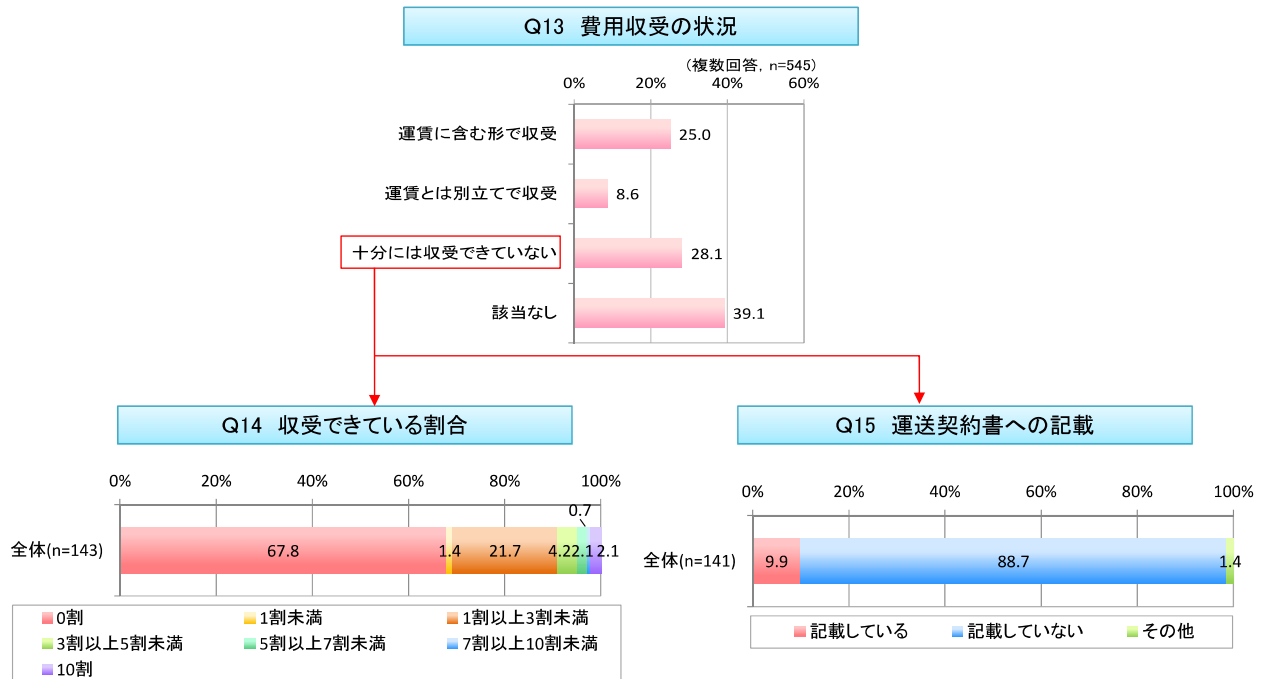
【対象者:全員】

Q13: 車両留置料の費用の収受についてお答えください。(複数回答)

【対象者:上記股間で「十分には収受できていない」と回答した回答者】

Q14: 収受できているのは何割程度ですか。(単回答)

Q15: 車両留置料は運送契約書に記載していますか。(単回答)



12

Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

3. 費用収受③ 付帯業務料(仕分け、検品、横持ち等)

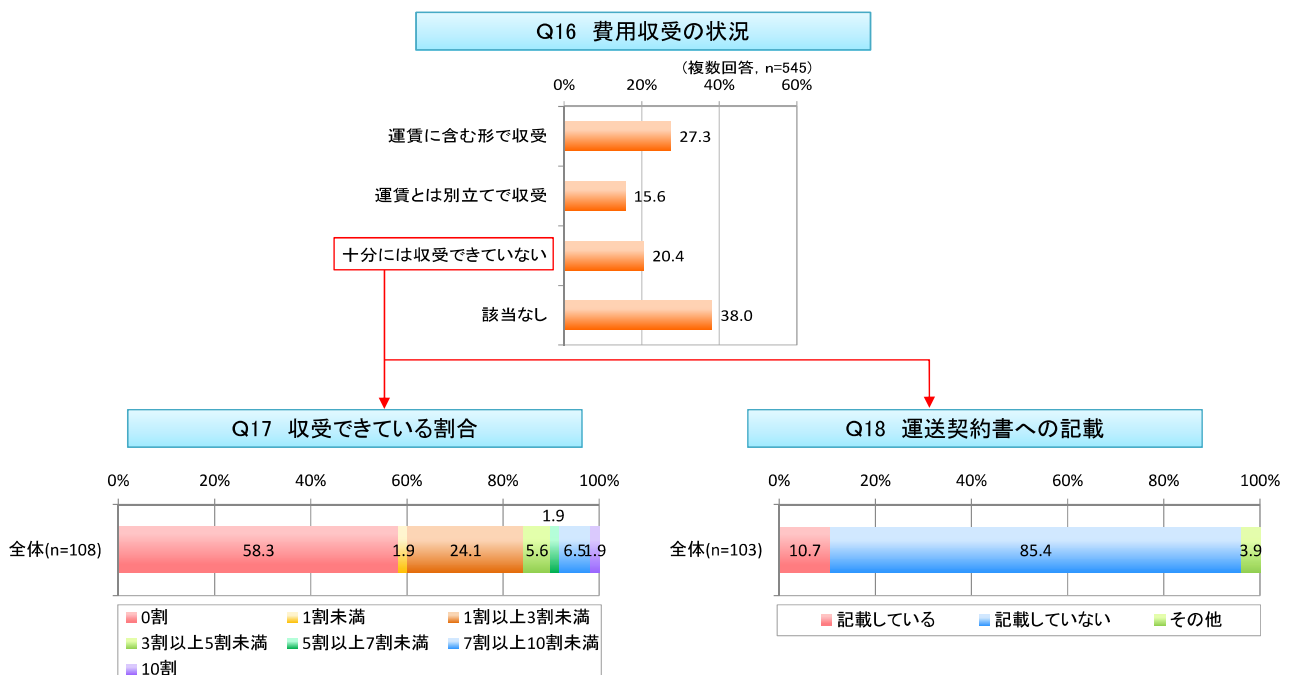
【対象者:全員】

Q16: 付帯業務料の費用の収受についてお答えください。(複数回答)

【対象者:上記股間で「十分には収受できていない」と回答した回答者】

Q17: 収受できているのは何割程度ですか。(単回答)

Q18: 付帯業務料は運送契約書に記載していますか。(単回答)



13

Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

3. 費用収受④ 積込・取卸料

【対象者:全員】

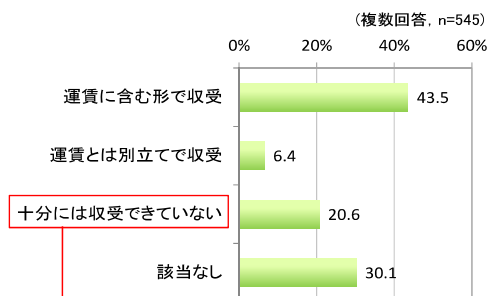
Q19: 積込・取卸料の費用の収受についてお答えください。(複数回答)

【対象者: 上記設問で「十分には収受できていない」と回答した回答者】

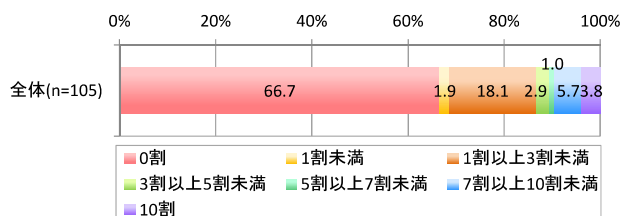
Q20: 収受できているのは何割程度ですか。(単回答)

Q21: 積込・取卸料は運送契約書に記載していますか。(単回答)

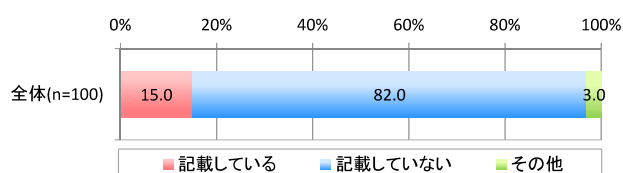
Q19 費用収受の状況



Q20 収受できている割合



Q21 運送契約書への記載



14

Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

3. 費用収受⑤ 通行料(高速道路利用料等)

【対象者:全員】

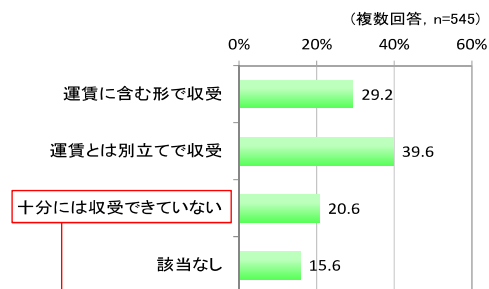
Q22: 通行料の費用の収受についてお答えください。(複数回答)

【対象者: 上記設問で「十分には収受できていない」と回答した回答者】

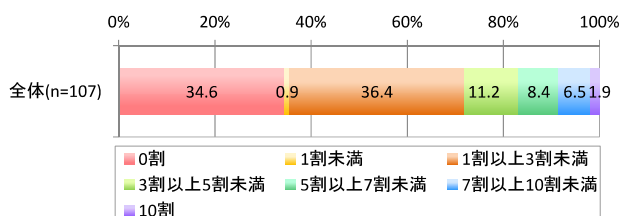
Q23: 収受できているのは何割程度ですか。(単回答)

Q24: 通行料は運送契約書に記載していますか。(単回答)

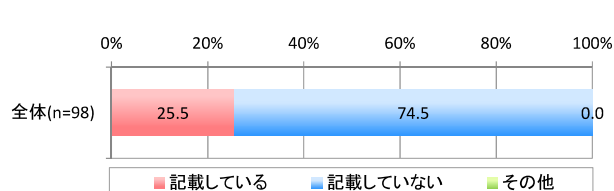
Q22費用収受の状況



Q23 収受できている割合



Q24 運送契約書への記載



15

Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

3. 費用収受⑥ 特種品目費(貴重品、危険品、特殊品等)

【対象者:全員】

Q25: 通行料の費用の収受についてお答えください。(複数回答)

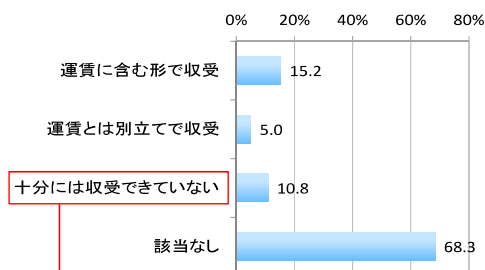
【対象者:上記設問で「十分には収受できていない」と回答した回答者】

Q26: 収受できているのは何割程度ですか。(単回答)

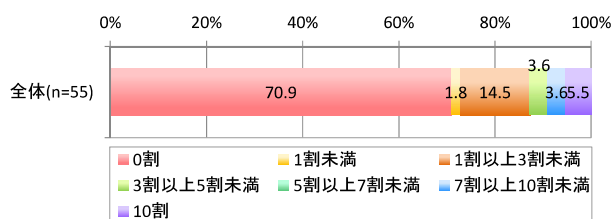
Q27: 通行料は運送契約書に記載していますか。(単回答)

Q25 費用収受の状況

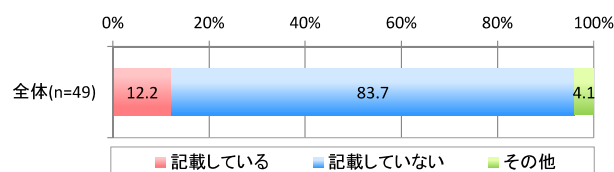
(複数回答, n=545)



Q26 収受できている割合



Q27 運送契約書への記載



16

Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

3. 費用収受⑦ 割増料金(休日・深夜早朝割増、冬期割増等)

【対象者:全員】

Q28: 割増料金の費用の収受についてお答えください。(複数回答)

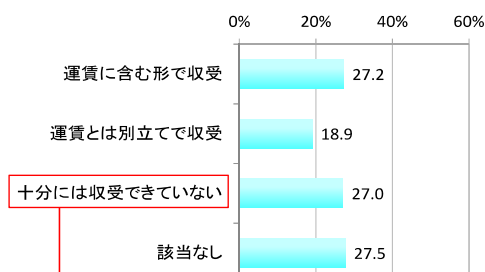
【対象者:上記設問で「十分には収受できていない」と回答した回答者】

Q29: 収受できているのは何割程度ですか。(単回答)

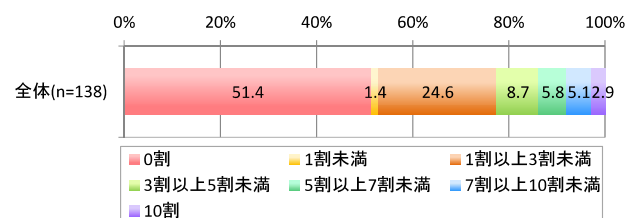
Q30: 割増料金は運送契約書に記載していますか。(単回答)

Q28 費用収受の状況

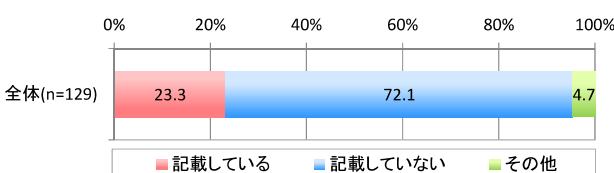
(複数回答, n=545)



Q29 収受できている割合



Q30 運送契約書への記載



17

Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

3. 費用収受⑧ その他費用

【対象者:全員】

Q31: その他の費用の収受についてお答えください。(複数回答)

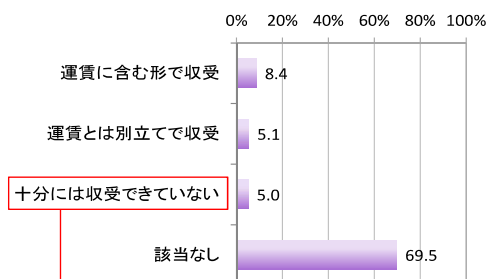
【対象者:上記設問で「十分には収受できていない」と回答した回答者】

Q32: 収受できているのは何割程度ですか。(単回答)

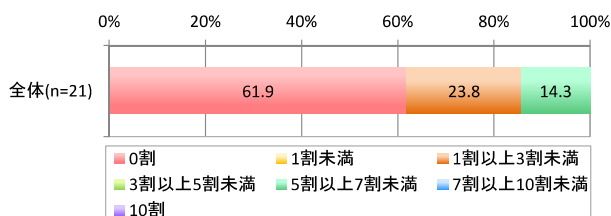
Q33: その他費用は運送契約書に記載していますか。(単回答)

Q31 費用収受の状況

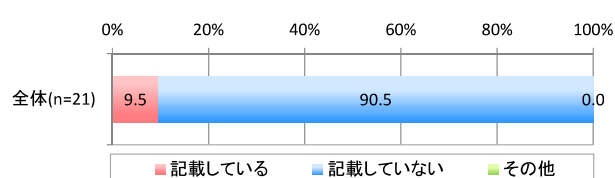
(複数回答, n=545)



Q32 収受できている割合



Q33 運送契約書への記載



18

Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

4. 運賃・料金の決定方法

【対象者:全員】

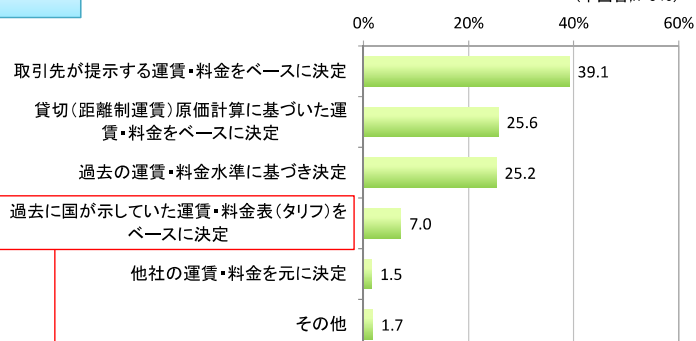
Q34: 取引先と運賃・料金を決める主な方法について選択してください。(単回答)

【対象者:上記設問で「過去に国が示していた運賃・料金表(タリフ)」と回答した回答者】

Q35: ベースとしている運賃・料金表を選択してください。(単回答)

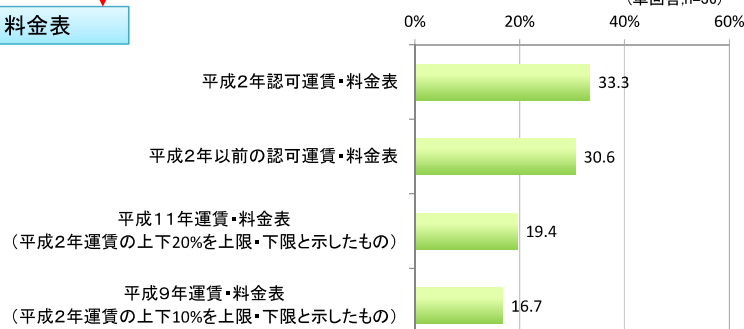
Q34 運賃・料金の決定方法

(単回答, n=540)



Q35 ベースとしている運賃・料金表

(単回答, n=36)



19

Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

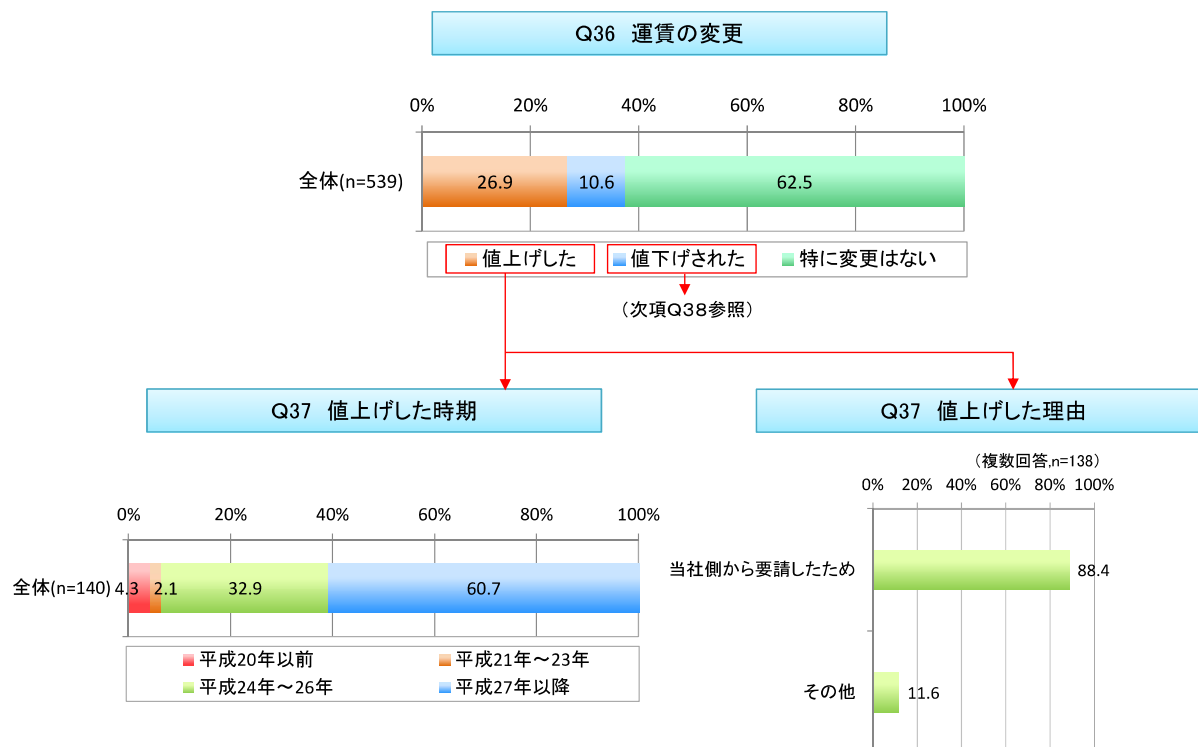
5. 運賃の変更、値上げについて

【対象者:全員】

Q36: 最近、運賃の変更(値上げ・値下げ)がありましたか。(単回答)

【対象者:上記設問で「値上げした」と回答した回答者】

Q37: 値上げした時期(単回答)と、値上げした理由についてお答えください。(複数回答)



20

Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

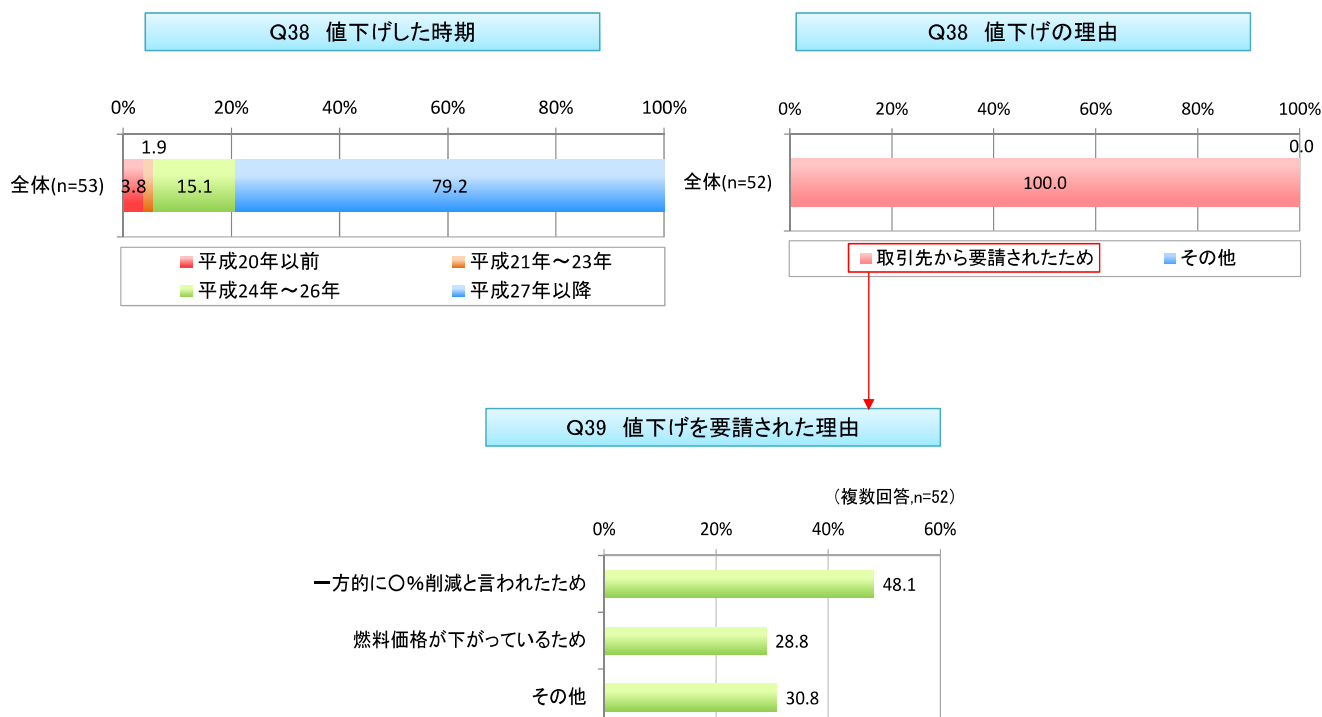
6. 値下げについて

【対象者:上記設問で「値下げした」と回答した回答者】

Q38: 値下げした時期と、値下げした理由についてお答えください。(単回答)

【対象者:上記設問で「取引先から要請されたため」と回答した回答者】

Q39: 要請された理由は何ですか。(複数回答)

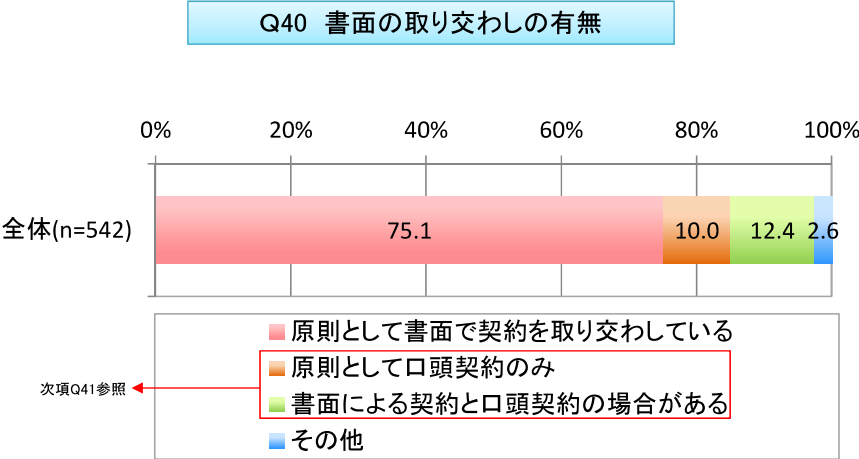


21

Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

7. 契約書面の取り交わし

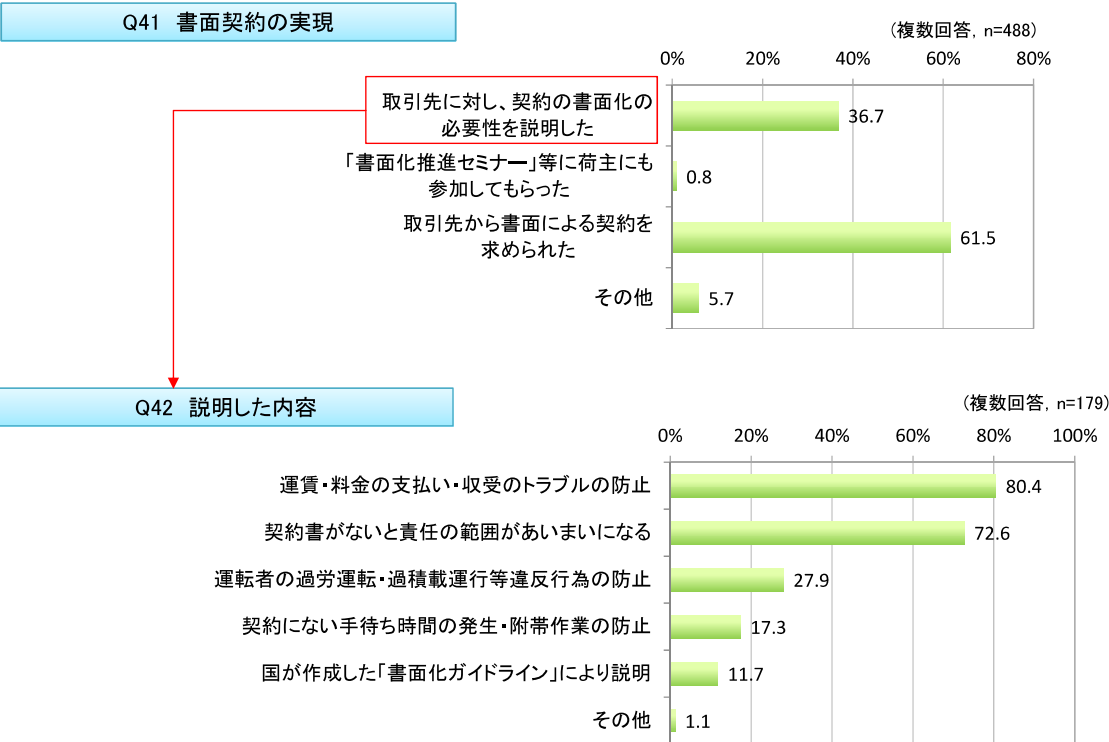
【対象者:全員】
Q40:取引先(運行委託者)とは、書面で契約を取り交わしていますか。(単回答)



Ⅲ. 取引状況(実運送の売上高が一番高い輸送品目)

9. 書面契約の実現

【対象者:「書面契約を取り交わしている」、あるいは「書面による契約と口頭契約がある」と回答した回答者】
Q41: 書面による契約をどのように実現しましたか。(複数回答)
【対象者:上記設問で「取引先に書面化の必要性を説明した」と回答した回答者】
Q42: 具体的に何を説明しましたか。(複数回答)



IV. 料金・運賃収受「全般」

24

IV. 料金・運賃収受「全般」

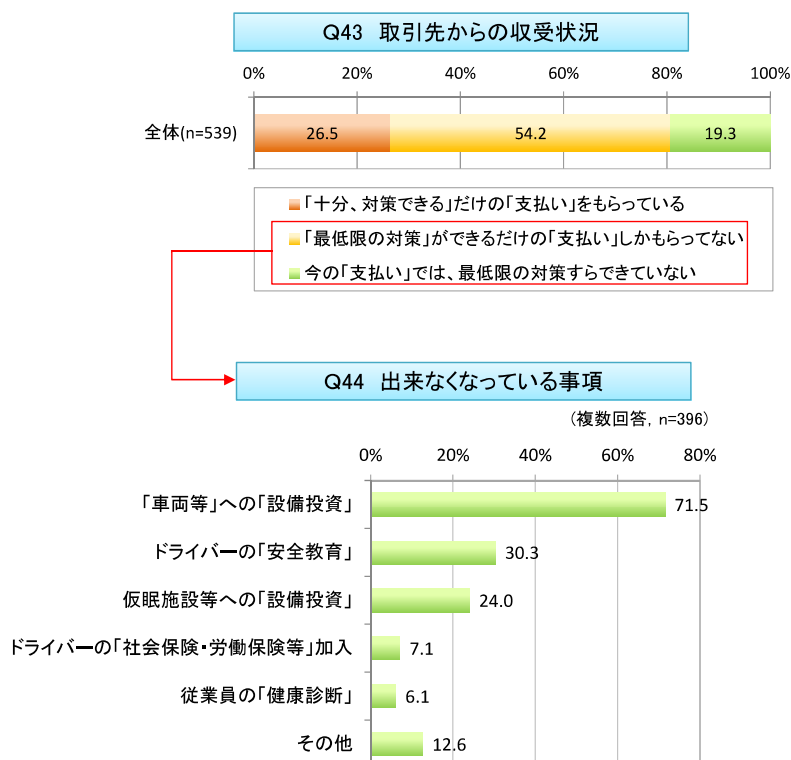
1. 取引先からの費用収受 ①安全対策費

【対象者:全員】

Q43: 安全対策費を十分にまかなえるだけの、十分な「支払い」を、取引先から頂いていると思いますか。(単回答)

【対象者: 上記設問で「最低限の対策ができるだけの支払いしかもらっていない」、「今の支払いでは最低限の対策すらできていない」と回答した回答者】

Q44: 具体的に何が出来なくなっていますか。(複数回答)



25

IV. 料金・運賃収受「全般」

1. 取引先からの費用収受 ②環境対策費

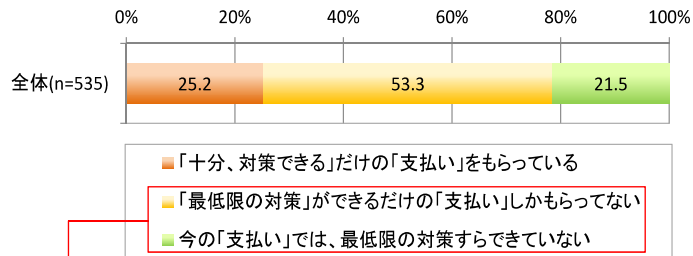
【対象者: 全員】

Q45: 環境対策費を十分にまかなえるだけの、十分な「支払い」を、取引先から頂いていると思いますか。(単回答)

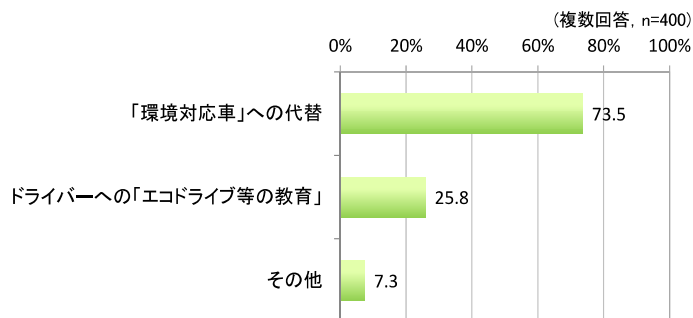
【対象者: 上記設問で「最低限の対策ができるだけの支払いしかもらっていない」、「今の支払いでは最低限の対策すらできていない」と回答した回答者】

Q46: 具体的に何が出来なくなっていますか。(複数回答)

Q45 取引先からの収受状況



Q46 出来なくなっている事項



26

IV. 料金・運賃収受「全般」

1. 取引先からの費用収受 ③人件費

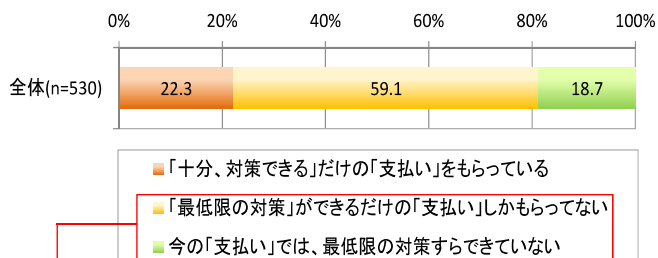
【対象者: 全員】

Q47: 人件費を十分にまかなえるだけの、十分な「支払い」を、取引先から頂いていると思いますか。(単回答)

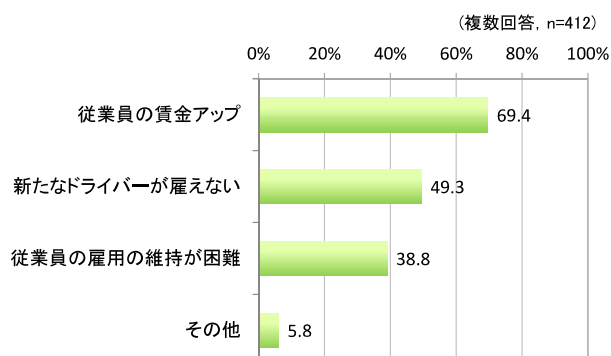
【対象者: 上記設問で「最低限の対策ができるだけの支払いしかもらっていない」、「今の支払いでは最低限の対策すらできていない」と回答した回答者】

Q48: 具体的に何が出来なくなっていますか。(複数回答)

Q47 取引先からの収受状況



Q48 出来なくなっている事項



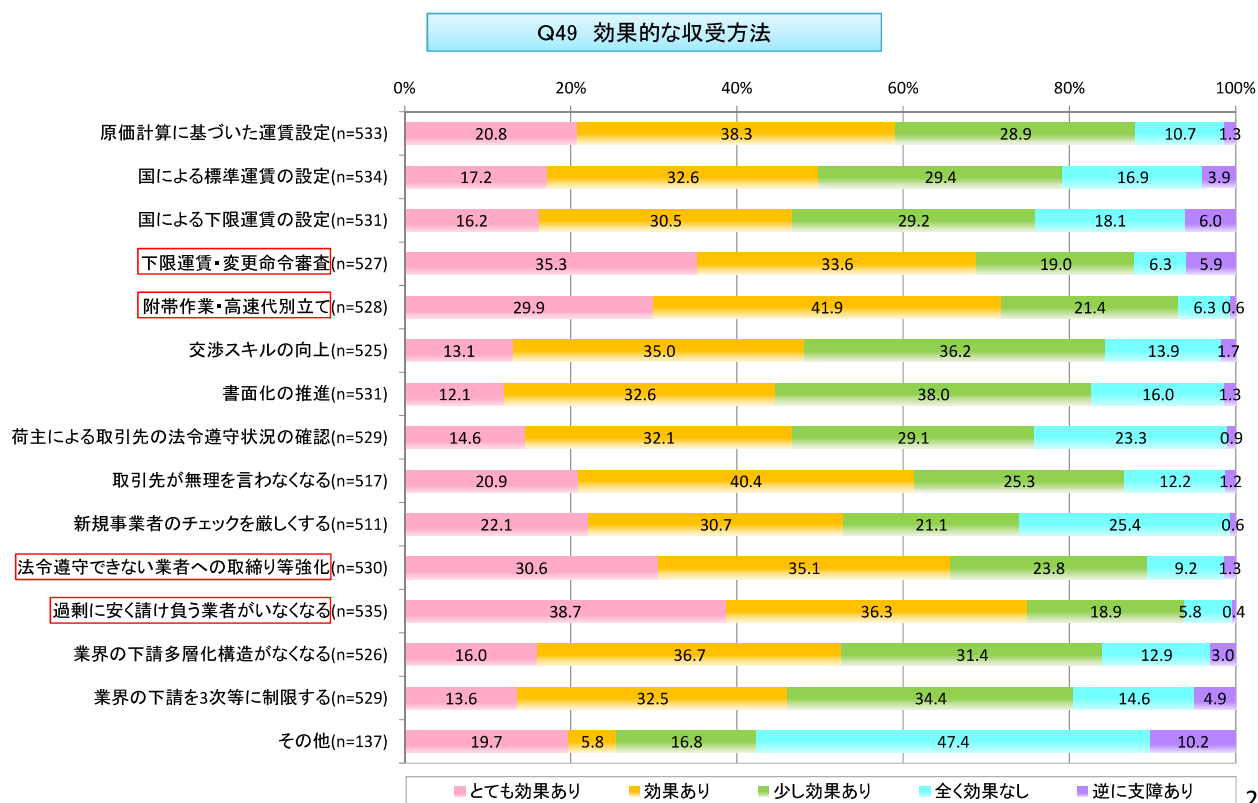
27

IV. 料金・運賃收受「全般」

2. 効果的な運賃・料金收受方法

【対象者: 全員】

Q49: 「十分な運賃・料金の收受」のために、次の方法はどれくらい効果的だと思いますか。(単回答)



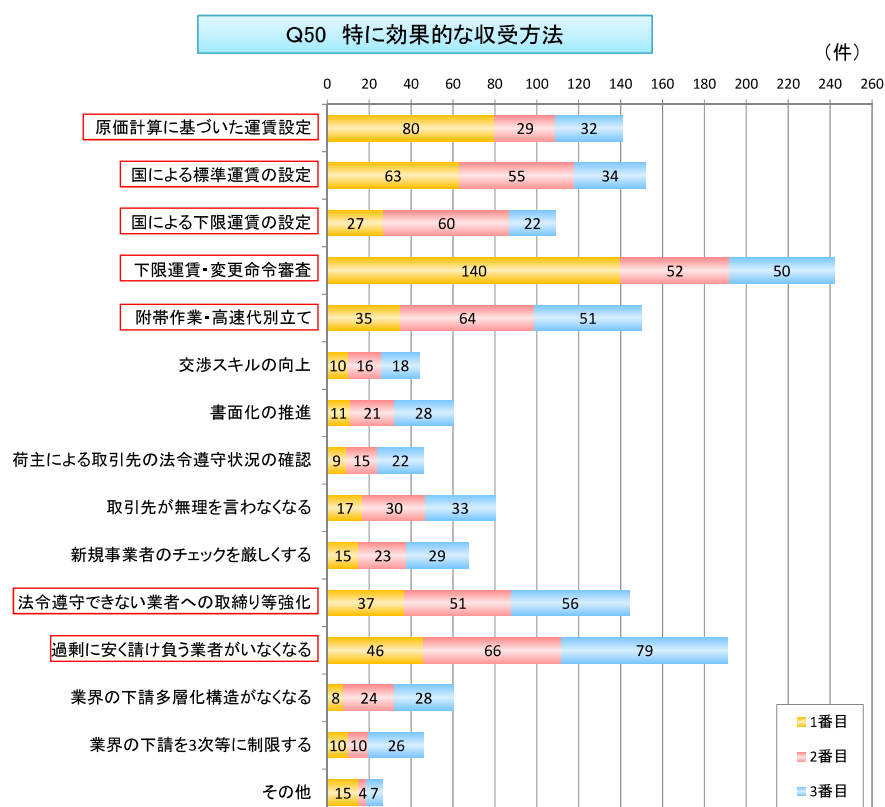
28

IV. 料金・運賃收受「全般」

3. 特に効果的な運賃・料金收受方法

【対象者: 回答のあった回答者】

Q50: 特に効果的なものを3つ選んでください。(複数回答)



29

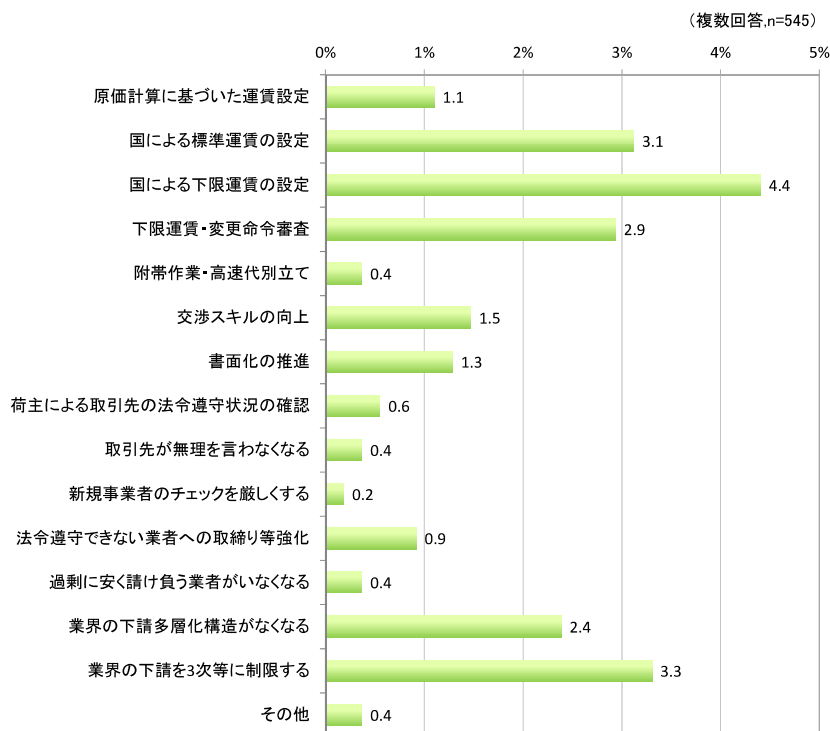
IV. 料金・運賃収受「全般」

4. 特に支障がある方法

【対象者:「支障あり」を1つでも選択した回答者】

Q51:特に支障がある方法を2つまでご回答ください。(複数回答)

Q51 特に支障がある方法



30

V. 「適正取引推進に係る」各ガイドライン

31

IV. 適正取引推進に係る各種ガイドライン

1. 各種ガイドラインの認知・活用

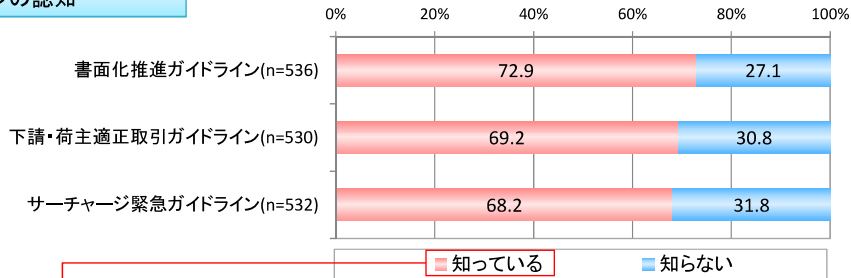
【対象者:全員】

Q52:「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」、「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」、「トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン」を知っていますか。(単回答)

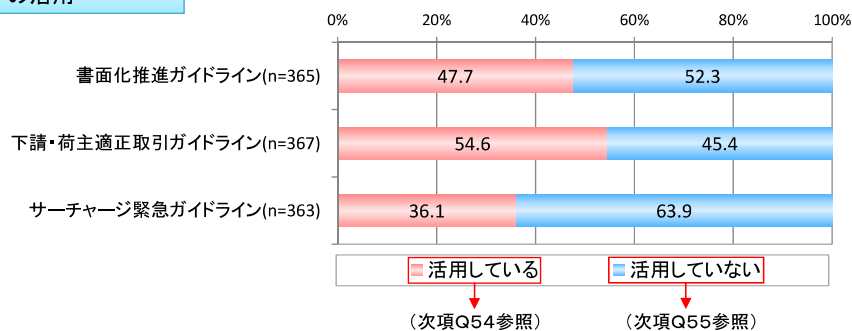
【対象者:上記設問で「知っている」と回答した回答者】

Q53:ガイドラインを活用していますか。(単回答)

Q52 ガイドラインの認知



Q53 ガイドラインの活用



32

V. 「適正取引推進に係る」各ガイドライン

2. 各種ガイドラインの活用状況

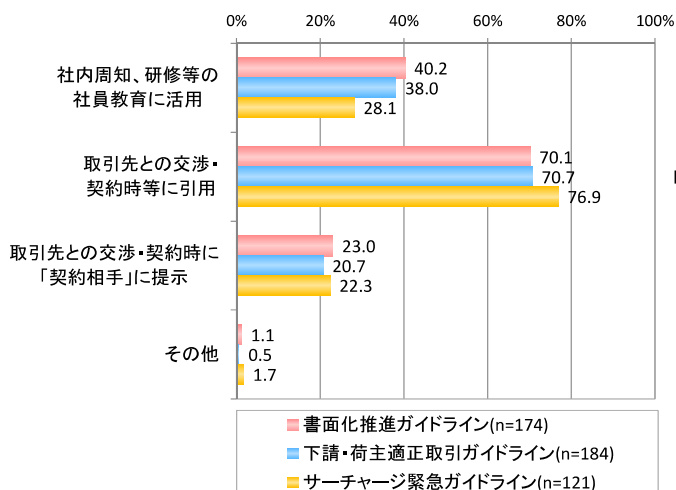
【対象者:「活用している」と回答した回答者】

Q54:何に活用していますか。(単回答)

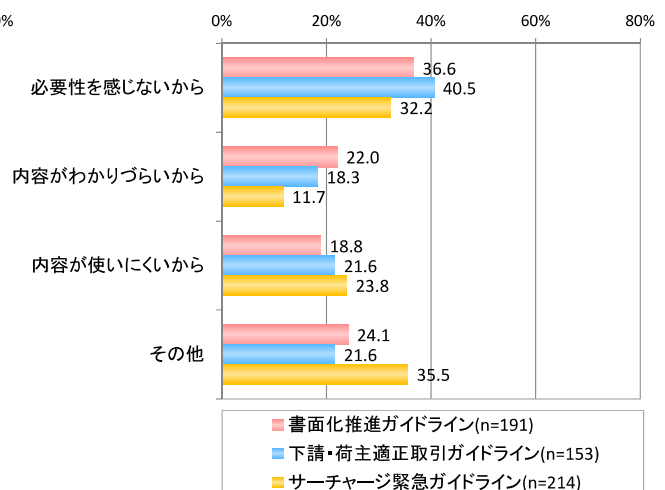
【対象者:「活用していない」と回答した回答者】

Q55:なぜ活用していないのですか。(単回答)

Q54 活用しているもの



Q55 活用していない理由



33

◇ 新聞広告

全3段 380 mm×100 mm

荷主企業の皆様、トラックドライバーの労働改善にご理解・ご協力をお願いします!

荷主様都合による荷積み・荷卸しの際の待ち時間、検品・仕分け等の無償の付帯作業がドライバーの負担となっています。

荷積み・荷卸し待ち時間

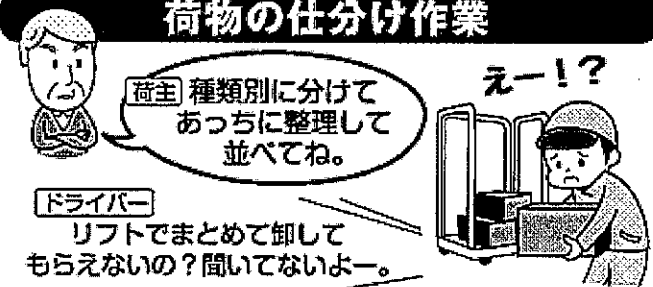


もう2時間以上も
待ってるんだけど……
まだかなー?

1運行あたりの平均待ち時間
3時間超 15.1% 2~3時間 13.6%

※平成27年9月国土交通省トラック輸送状況の調査結果より <http://www.mhl.go.jp/dcm/men/001126708.pdf>

荷物の仕分け作業

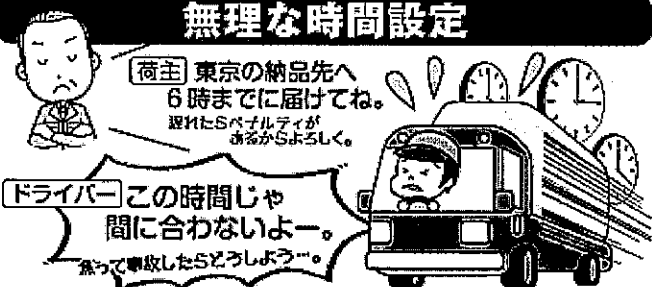


荷主 種類別に分けて
あっちに整理して
並べてね。

えー!?

ドライバー
リフトでまとめて卸して
もらえないの? 聞いてないよー。

無理な時間設定



荷主 東京の納品先へ
6時までに届けてね。
遅れたSペナルティが
あるから早く。

ドライバー この時間じゃ
間に合わないよー。
急いで事故したSどうしようー。

トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会 (厚生労働省 三重労働局、国土交通省中部運輸局 三重運輸支局、一般社団法人 三重県トラック協会)

- ・ 中日新聞 三重版 1回
- ・ 日本経済新聞 中部版 (愛知・三重・岐阜) 1回

・ 掲載予定日 3/27(月)~29(水)の掲載で出稿済み

2紙の掲載日が異なるよう調整中