

第10回中央協議会及び第9回生産性向上協議会

「ホワイト物流」推進運動の概要

トラック運転者不足に対応し、我が国の国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保するとともに、我が国経済のさらなる成長に寄与するため、

- ①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
 - ②女性や高齢層を含む多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現
- に取り組む運動を、関係者が連携し、強力に推進する。

企業等

コンプライアンス
(法令遵守)

企業の社会的
責任(CSR)

運動の趣旨へ賛同する(第1段階)とともに、具体的な取組項目について自主行動宣言を提出・公表するとともに、取組を実施(第2段階)。

(イメージ)

- ✓ 荷待ち時間の削減
- ✓ 荷役の機械化
- ✓ 契約の書面化 等

安定的な事業継続

物流システム効率化・トータル物流コストの最適化

期待
・
評価

国民

便利で快適な
日常生活の維持

以下のような点への国民の理解と協力をお願いします。

(イメージ)

- ◆ 宅配便の再配達削減
- ◆ 集荷・配達サービスの見直しへの理解
- ◆ 引越時期の分散
- ◆ SA・PAの大型車スペースには駐車しない 等

物流事業者

トラック運転者の確保のため、労働条件・労働環境の改善に取り組むとともに、荷主企業・元請事業者等に対し、物流の改善に関する提案を行い、実施する。

(イメージ)

- 働きやすい環境の整備
- 女性運転者の活用
- 物流の改善提案 等

連携
・
協力

理解
・
協力

働き方改革の実現

多様な人材の確保

労働生産性の向上

「ホワイト物流」推進会議

(有識者)

野尻 俊明 流通経済大学学長(座長)
齋藤 実 神奈川大学経済学部教授
高岡 美佳 立教大学経営学部教授

(関係団体)

日本経済団体連合会
日本商工会議所
全国農業協同組合中央会
日本農業法人協会
日本ロジスティクスシステム協会
全日本トラック協会
日本物流団体連合会

(労働組合)

交運労協
運輸労連
交通労連

(事務局)

国土交通省(主管)
農林水産省
経済産業省
全日本トラック協会

連携

(設置期限:平成36年3月末)

自動車運送事業の働き方改革に関する 関係省庁連絡会議

(議長)

野上 浩太郎 内閣官房副長官

(議長代理)

大塚 高司 国土交通副大臣

(副議長)

古谷 一之 内閣官房副長官補(内政)

(構成員)

内閣府政策統括官(経済財政運営担当)
警察庁交通局長
財務省大臣官房総括審議官
厚生労働省労働基準局長
農林水産省食料産業局長
経済産業省大臣官房商務・サービス審議官
国土交通省自動車局長
環境省地球環境局長

連携

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・地方協議会

有識者、トラック事業者、荷主、労働組合等の関係者から構成され、中央及び各都道府県に設置されている。

「ホワイト物流」推進運動の進め方

「ホワイト物流」推進会議

- 運動の趣旨と推進方針を決定

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

- 企業等や国民への詳細な呼び掛け内容等を検討・調整

企業等向け

「ホワイト物流」推進運動HPの開設

国民向け

- 関係団体を通じた運動への参加の呼び掛け
- 主要企業等に対し、運動への参加を要請
- 賛同企業等を公表

- 政府広報や関係団体の広報媒体を活用した広報の実施。

【政府広報の媒体例】

テレビ番組 一覧を見る ラジオ番組 一覧を見る 雑誌広告 一覧を見る

政府広報テレビ番組を動画で配信しています。

→ 徳光・木佐の知りたいニッポン！

→ 森が騒がらお知らせします

政府広報ラジオ番組を音声で配信しています。

→ 秋元才加とJOYのWeekly Japan!!

→ 企業版ふるさと納税

週刊誌・月刊誌などに掲載した政府広報広告を紹介しています。

→ 企業版ふるさと納税

スポットCM 一覧を見る 新聞広告 一覧を見る

政府広報テレビCMを動画で配信しています。

→ 「東北の観光」篇 2018 (15秒)

→ 「福島の食」篇 2018 (30秒)

新聞各紙に掲載した政府広報広告を紹介しています。

記事下広告 → 地方創生カレッジ

突出し広告 → 食中毒予防について

運動の拡大・深化

参加企業等に期待するアクション

- 自主行動宣言(第1段階:賛同表明)・実施

- 自主行動宣言(第2段階:推奨項目宣言)・実施

- 自主行動宣言のアップデート(随時)

【トラック事業者】

現状のままで
さらなる深刻化
が懸念される。

運転者不足の深刻化

- ・中高年齢層の大量退職
- ・罰則付きの時間外労働の
上限規制の導入
- ・宅配便需要の増加 等

トラック運転者の確保
のため、運転者の労
働条件の改善が急務。
運賃・料金はその原資。

運賃・料金「単価」の上昇

運送サービスを提供可能な
トラック台数や日・時間帯
等の縮小

稼げない割にトラック運転者の負担
の大きい仕事が敬遠されるように。

適切に対応しなければ
このような事態の発生が
懸念される。

【国民】

宅配便・引越が不便に

食品等の
物量の減少や品揃え不足

【企業等】

「トータル」
物流コストの増加

在庫の増加

機会損失の発生

営業
利益
減少

- 全国的にトラック運転者不足が深刻化する中で、現状のままで、必要な輸送能力が確保できず、
 - ・国民生活に関しては、宅配便や引越の運賃・料金の上昇や運送サービスの提供日・時間帯等の縮小、食品等の物量の減少や品揃え不足などが過度に生じるおそれ。
 - ・産業活動に関しては、トータル物流コストの増加、在庫の増加、機会損失の発生及びそれによる営業利益の減少などが生じるおそれ。
- 国民生活や産業活動に大きな影響を及ぼす事態を生じさせないためにも、荷主企業等とトラック事業者が連携し、物流システムの改善に取り組むとともに、物流システムの改善の必要性に対する国民の理解と協力を得る必要がある。
- 具体的には、①運転者の時間当たりの労働生産性の向上を図る観点、②運転者の時間的・心理的・肉体的負担が小さい形態での運送を実現する観点、③必要性に乏しい過剰なサービス水準を見直す観点などから、物流システムの改善を進める必要がある。

呼び掛けに当たっての基本的な考え方

- まずは、できるだけ多くの企業等に「ホワイト物流」推進運動に参加して頂くことが重要。
(最初は、必須項目に賛同頂き、その後、段階的に取組内容を増やし、深めて頂く。)
- このため、企業へ取り組みを呼びかける事項の内容は、様々な産業分野に共通する普遍的で効果が期待される取組を厳選するとともに、必須項目と推奨項目に分けて提示することとしたい。

自主行動宣言(賛同表明の際の宣言内容)(案)

- 自主行動宣言(賛同表明)の際には、すべての事業者が、取組方針や法令順守への配慮等についての下記3つの必須項目に合意し、賛同表明をすることとしてはどうか。

(取組方針)

・事業活動に必要な物流の持続的・安定的な確保を経営課題として認識し、生産性の高い物流と働き方改革の実現に向け、取引先や物流事業者等の関係者との相互理解と協力のもとで、物流の改善に取り組みます。

(法令遵守への配慮)

・法令違反が生じる恐れがある場合の契約内容や運送内容の見直しに適切に対応するなど、取引先の物流事業者が労働関係法令・貨物自動車運送事業関係法令を遵守できるよう、必要な配慮を行います。

(契約内容の明確化・遵守)

・運送及び荷役、検品等の運送以外の役務に関する契約内容を明確化するとともに、取引先や物流事業者等の関係者の協力を得つつ、その遵守に努めます。

自主行動宣言(推奨項目)(案)

- 推奨項目については、中央協議会で昨年策定した「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」に記載の内容に加え、トラック運転者の長時間労働の是正を進める上で重要な次の項目を追加してはどうか。
- 業種や業態により取り組む項目には違いがあるため、推奨項目の内容を公表するか否かは、企業等の任意とすることでどうか。

A. 運送内容の見直し

○ガイドライン掲載項目(13項目)

○上記以外の項目

- ・物流の改善提案と協力
- ・納品日の集約
- ・検品水準の適正化
- ・物流システムや資機材の標準化

B. 運送契約の方法

- ・運送契約の書面化の推進
- ・運賃と料金の別建て契約
- ・燃料サーチャージの導入
- ・下請取引の適正化

C. 運送契約の相手方の選定

- ・契約の相手方を選定する際の法令遵守状況の考慮
- ・働き方改革等に取り組む物流事業者の積極的活用

D. 安全の確保

- ・荷役作業時の安全対策
- ・異常気象時等の運行の中止・中断等

E. その他

- ・宅配便の再配達削減への協力
- ・引越時期の分散への協力
- ・物流を考慮した建築物の設計・運用

F. 独自の取組

- ・上記の各項目に該当しない独自の取組

企業等への呼び掛け(呼び掛けの方法)(案)

- より多くの企業等の参加を得るため、関係団体を通じた呼び掛けを行うほか、主要企業等に対しては、直接、文書による参加要請を実施してはどうか。

①関係団体を通じた傘下企業等への運動への参加の呼び掛け

・関係団体に対し、傘下企業等への運動への参加の呼び掛けや機関誌等での広報についての協力を依頼。

②主要企業等に対する参加要請文書の送付・公表

平成31年度については、貨物量や社会的な影響力が大きいと考えられる以下の主要企業等の代表者宛てに、参加要請文書を直接送付するとともに、呼び掛けを行った旨を公表。

【対象企業等】

- ・上場会社(約3700社)
- ・地域の主要企業等(各都道府県毎に50社程度)

③関係団体・企業等向けの説明会の開催

全都道府県で運動に関する説明会を開催する。

(物流への理解と協力)

- ◆ 皆さんに食料品や日用品などを届けるため、トラック運転者は日夜、頑張って貨物を運んでいます。普段はあまり意識されていませんが、物流が私たちの生活を支えています。
- ◆ 現在、運転者不足が深刻化しています。運転者が働きやすい環境の整備や物流の効率化に皆様のご理解・ご協力をお願いします。

(宅配便)

- ◆ 商品を配達するためには費用と人手が必要です。運転者不足に対応しつつ、宅配サービスを維持するため、以下の取組にご協力をお願いします。
- できるだけ1回で受け取りましょう。
- このため、宅配ボックスや営業所、コンビニ等での受取も活用しましょう。
- 送るときは、自分や相手が受け取りやすい日時・場所を指定しましょう。
- 通信販売を利用する際には、できるだけまとめ買いしましょう。
- サービス内容の見直し(例:日曜日の集荷・配達の取りやめ等)へのご理解・ご協力をお願いします。



(出典)環境省「COOL CHOICE」HP

(引越し)

- ◆ 混雑時期を避けましょう。
- ◆ 早めに依頼しましょう。



(駐車)

- ◆ トラック運転者の休憩と安全運転のため、SA・PA、道の駅、コンビニなどの大型車駐車スペースへのマイカーの駐車はお控え下さい。

(応援)

- ◆ より良い物流の実現のために努力している企業を応援してみませんか？

トラック事業者:「ホワイト経営マーク」(仮称)(労働条件・労働環境)、Gマーク認定事業者(交通安全)、荷主企業:「『ホワイト物流』推進運動」賛同企業

広報活動の実施について(案)

- 企業等や国民の皆様には「ホワイト物流」推進運動に賛同して頂き、具体的な行動変化につなげて頂くため、政府広報や関係団体の機関誌、賛同企業等の広告を含む様々な広報媒体を活用して広報を実施する。

【当面の取組】

- | | |
|------------|--|
| ①ポータルサイト | 運動のポータルサイトを開設。順次、動画を含むビジュアルなコンテンツの充実を図る。 |
| ②キャンペーンロゴ | 運動の賛同企業等が表示できるキャンペーンロゴを作成する。 |
| ③政府広報 | マスメディアに加え、インターネットを活用。 |
| ④関係団体の機関誌等 | ご協力を頂ける団体、企業等を募り、機関誌、広告等で広報。 |
| ⑤説明会 | 全都道府県で関係団体・企業等向けの説明会を開催。 |
| ⑥セミナー | 具体的な取組の進め方等に関するセミナーを各地で開催。 |
| ⑦関係団体等の行事等 | 関係団体の新年賀詞交歓会、総会、事業者大会等の機会などを活用し、運動への参加を呼び掛け。 |

2019年

2月20日 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
(企業等や国民への詳細な呼び掛け内容等を決定)

3月下旬頃 ポータルサイト開設・賛同企業等の募集開始
中央説明会(関係団体向け)

4月以降 地方説明会(関係団体、企業等向け)

10月頃 賛同企業の数、取組状況等の集計・公表(第1回)(9月末締切)
※各企業等は、自主行動宣言を事務局に提出の上、自社のHP等で随時公表可。

2020年

1月頃 賛同企業の数、取組状況等の集計・公表(第2回)(12月末締切)
※以後、随時公表

輸送品目別の取組の強化

- パイロット事業では様々な輸送品目について取組みを行ってきたが、個々の輸送品目ごとに抱える課題等に違いがあることから、輸送品目ごとの課題や実態を把握し、改善方策を検証する。
- 地方によって輸送品目ごとに課題が異なる面もあることから、中央・地方の両方において関係者と取組みを進める。

具体的取り組み(案)

- 荷待ち件数が特に多い分野で平成30年度に設置した輸送品目別懇談会(加工食品、建設資材、紙・パルプ)について、引き続き輸送品目別懇談会を開催し議論を行い、輸送品目に応じた課題の抽出及び改善策の検討・検証を実施
- 懇談会で得られた改善策について展開・浸透を図るべく、各運輸局単位で地方懇談会(既存の地方協議会を活用することも想定)を設置し、輸送品目別懇談会から地方懇談会への縦展開を図るとともに、地方懇談会から管内の各地方協議会に対して横展開を実施
- アドバンス事業として、地方懇談会ごとに輸送品目に係る実証実験を実施し、改善策に係る効果を検証
- 検証で得られた有用な効果について、適宜ガイドラインや事例集へ反映

トラック事業者と荷主が連携して実施した、トラック運送事業における荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るためのパイロット事業の成果を取りまとめたガイドライン等の周知や具体的な改善事例の紹介等を目的とした「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたセミナー」を2月5日より全国各地で開催。

開催スケジュール(実施済みを含む)

東京	： 2月7日（木）	名古屋	： 2月5日（火）
	2月13日（水）	札幌	： 2月22日（金）
大阪	： 2月15日（金）	広島	： 2月26日（火）
	3月22日（金）	仙台	： 2月27日（水）
福岡	： 2月19日（火）	新潟	： 2月28日（木）
	3月19日（火）	高松	： 3月6日（水）

プログラム

- ・荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインについて
- ・トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドラインについて
- ・貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律について
- ・取引環境と長時間労働改善事例の紹介
- ・各種取引関係のルール等について

セミナーの様子

名古屋会場



東京会場



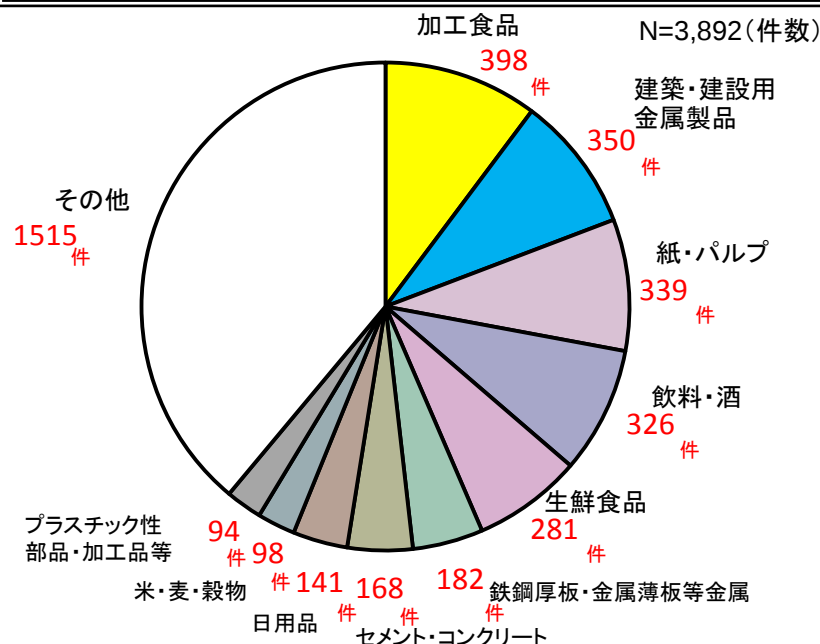
荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組の推進

- 他の産業と比較して長時間労働・低賃金の状況にあるトラック運送業の将来の担い手を確保するためには、荷主等の理解・協力なども得つつ、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていく必要がある。
- 一方、輸送品目によって輸送等の特性が異なる面があり、輸送品目に応じて検討を実施することが効果的な面がある。
- このため、荷待ち件数が特に多い分野等について、それぞれ課題の抽出を図るとともに、各都道府県ごとに発着荷主及び運送事業者が参画して長時間労働の改善を図るために実施したパイロット事業のノウハウの展開等を行う。

検討事項のイメージ

- ・現在生じている課題についての関係者間の認識の共通化
- ・輸送品目ごとのサプライチェーン全体における生産性向上等に関する課題の抽出
- ・改善策について、パイロット事業により得られたノウハウも活用しつつ関係者間で検討・検証
- ・改善策についての展開・浸透

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)



加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会について

- トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会において、平成28年度から平成29年度にかけて、発着荷主及び運送事業者が一体となって長時間労働の改善に取り組むパイロット事業を実施。
- パイロット事業では、様々な輸送品目について取組を行ってきたが、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、関係者が連携して課題解決を図っていく上では、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- 昨年7月に実施した荷待ち時間の調査において、加工食品関係が件数が最も多かったことも踏まえ、加工食品における物流に関係する幅広い関係者からなる懇談会を設置。
- 関係者間で存在する課題についての意識共有やパイロット事業等のノウハウ等の共有及び取組の展開を図り、トラックドライバーの労働時間の改善・サプライチェーン全体における効率化を図る。

「加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」委員

矢野 裕児	流通経済大学教授（座長）	【行政】	
堀尾 仁	味の素株式会社理事 食品事業本部 物流企画部長	黒澤 朗	厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
小谷 光司	三菱食品株式会社ロジスティクス本部 戦略オフィス室長	宮浦 浩司	農林水産省食料産業局食品流通課長
鷲野 博昭	株式会社セブン・イレブン・ジャパン QC・物流管理本部物流・生産管理部 東日本物流管理 副総括マネジャー	東野 昭浩	農林水産省食料産業局食品製造課長
戸川 晋一	株式会社ヤオコー取締役情報システム部長 兼ロジスティクス推進部長	伊奈 友子	経済産業省商務・サービスグループ 消費・流通政策課物流企画室長
谷 章	一般社団法人日本スーパーマーケット協会 会員サポート部長	山田 輝希	国土交通省総合政策局物流政策課長
北條 英	日本ロジスティクスシステム協会 JILS総合研究所 ロジスティクス環境推進センター センター長	多田 浩人	国土交通省大臣官房参事官（物流産業）
西願 廣行	日本冷蔵倉庫協会副会長	平嶋 隆司	国土交通省自動車局貨物課長
飯原 正浩	株式会社丸和運輸機関常務執行役員		
坂本 隆志	全日本トラック協会食料品部会 部会長		
村西 正実	全日本トラック協会 審議役		

※第1回懇談会を平成30年6月29日、
第2回懇談会を平成30年12月13日に開催

第2回開催時の主な意見

- リードタイムに関しては、成功事例を横展開すればよいのではなく、世の中全体が変わらないと意味がない。リードタイムを延長しても皆が困らないことを示すべきである。
- リードタイムを延長するというのは、納品日をフレキシブルにする方式もある。発注日は一緒に、何日から何日までの間に納品してもらえればよい、来週届けてもらえればよい、というのがあれば配送しやすい。
- 1/3ルール of 改善は決まった話であり、どう広めていくのかというフェーズにある。決まっているのに何故進まないのかという点が論点である。メーカー各社年月表記に変えている中、どう進めるかということを検討すべきである。
- パレット単位での発注の仕組・システムについては大手各卸は対応済である。一方でパレット単位で発注出来る商品は約20%程度で残りは約80%程度はパレット単位に満たないほどスロームーブである。これをパレット化するには商品自体の規格がある程度統一されないとパレタイズ化が難しい。
- 事前出荷情報の課題は、どうやって標準化するかという点である。日本の一般的な物流システムでは、この標準化がなかなか進まない。行政主導で標準化をするという点にはチャンスがある。
- 国の政策により消費が上向くという話だが、最終的に小売店が店を開いて売っている、サービス業がサービスを提供しているというのがあってこそ、消費拡大は初めて成立する。そこが動いているのが大前提であることは念頭に置いて頂きたい。
- ホワイト物流推進運動は重要な取組みであると認識している。加工食品物流の生産性と品質のバランス最適化という考え方が定着できるような項目が必要と考える。過度な物流品質の達成や365日日付管理等、その必要性があるのかといったことを、国民、中間メーカー、メーカーのトップも含めて意識できるようになれば世の中変わっていくのではと思う。

実証実験案

【小口多頻度・短いリードタイム配送の抑制】

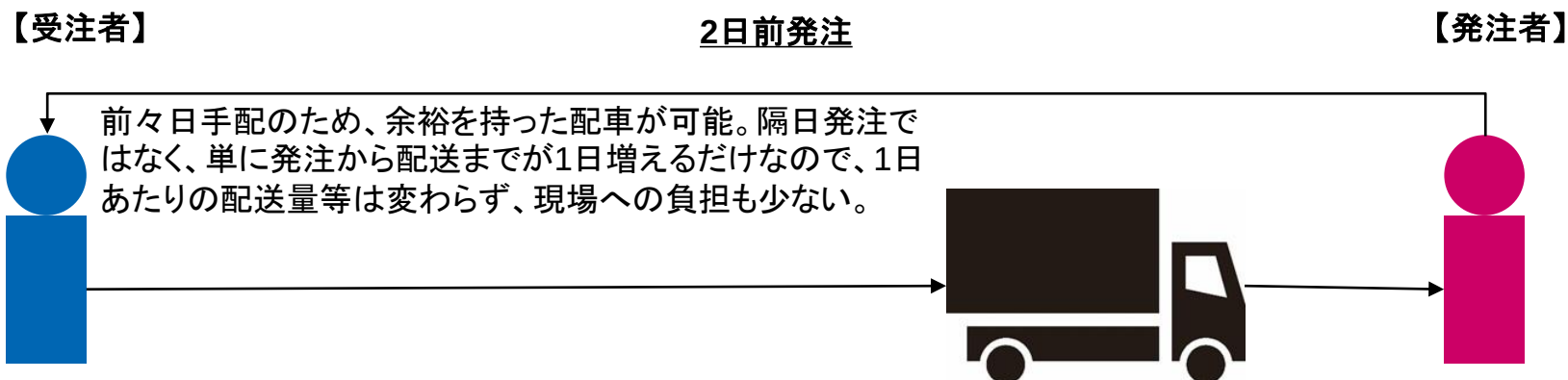
リードタイムを1日延長することによる配車効率の向上

- 商品の発注翌日に配送を行うと、トラックの手配に手間がかかり、混載の場合には積載率が低いまま配送を行ったり、直前まで配車できるトラックが見つからず、指定の時間に間に合わなかったりすることもある。
- そのため、発注から配送までのタイムラグを1日延長し、配送頻度や1日の配送量は変えずに効率的な配送を行う。

Before



After



紙・パルプ物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会について

- トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会において、平成28年度から平成29年度にかけて、発着荷主及び運送事業者が一体となって長時間労働の改善に取り組むパイロット事業を実施。
- パイロット事業では、様々な輸送品目について取組を行ってきたが、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、関係者が連携して課題解決を図っていく上では、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- 昨年7月に実施した荷待ち時間の調査において、紙・パルプ関係が件数が多かったことも踏まえ、紙・パルプにおける物流に関係する幅広い関係者からなる懇談会を設置。
- 関係者間で存在する課題についての意識共有やパイロット事業等のノウハウ等の共有及び取組の展開を図り、トラックドライバーの労働時間の改善・サプライチェーン全体における効率化を図る。

「紙・パルプ物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」委員

洋紙・板紙分野

矢野 裕児	流通経済大学教授(座長)
伊藤 洋一	日本製紙連合会物流委員会委員長
有坂 直樹	日本洋紙代理店会連合会物流委員会委員長
難波 睦雄	日本板紙代理店会連合会白板紙部会長
井元 伸哉	(株)竹尾 執行役員
小澤 典由	日本印刷産業連合会 常務理事
佐藤 行伸	全国段ボール工業組合連合会
上野 正人	JPTransポートサービス(株)代表取締役社長
中島 義弘	王子陸運(株) 代表取締役社長
近野 裕之	平田倉庫(株) 常務取締役東京支店長
松崎 宏則	全日本トラック協会 常務理事

※第1回懇談会を平成30年12月6日に開催

家庭紙分野

矢野 裕児	流通経済大学教授(座長)
今枝 英治	全国家庭紙同業会連合会理事長
田北 裕之	日本家庭紙工業会会長
藤原 愛三	全国化粧品日用品卸連合会 専務理事
西井 勝己	(株)浅井 取締役配送システム事業部長
松崎 宏則	全日本トラック協会 常務理事

※第1回懇談会を平成30年12月13日に開催

【行政】

黒澤 朗	厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
湯本 啓市	経済産業省製造産業局素材産業課長
山田 輝希	国土交通省総合政策局物流政策課長
多田 浩人	国土交通省大臣官房参事官(物流産業)
平嶋 隆司	国土交通省自動車局貨物課長

第1回（洋紙・板紙分野）開催時の主な意見

- 荷待ち時間が多いというのが大きな問題で、発側、着側両方に問題がある。板紙は直納が多いので、発側工場に到着した時にまだ製品が出来ておらず工場内でロットに合わせる、という理由で荷待ちが生じることがある。
- 紙・パルプのドライバーになり手がいないのは、作業の危険さがある。原紙のロールを重ねて積んで、それを卸す作業は、教育してもできる前に辞めてしまう。巻き取り紙は、横積みにした場合、特殊な荷役となり、このノウハウは難しい。
- 午前納品が多いので、午後はトラックが空く。朝一の集中は大きく、朝一番で行っても10台待っていることもあり、これを1時間以内で卸すことは困難な状況である。これは、納品先が時間帯毎に枠を決めてやれば解決するだろうが、帰り荷を確保するタイミングであわせることにも配慮が必要である。荷待ち時間の短縮だけではなく、ドライバーの効率化も同時に必要であると考える。
- 小口化がますますひどくなっている。2トン車が中心だが、2～4トン車で1日30件近く配送するような状況で非常に厳しい。
- 出版業者は取次業者に納品するが、納品時に1～2時間は待つのは当たり前で、この待ち時間をなんとかして欲しい。昨年9月から取次業者との打ち合わせの場が設定されて議論しているが、いい打ち手が無い。出版の場合、発売日が集中することが要因であると考えて、もう少し分散できないか？との検討も実施しており、昨年からの取り組みが小さく始まっている。前日にできたら前日の夕方に運送する等も提案している。やはりサプライチェーンという考えで進めていく必要があると認識をしている。受ける部分も含めて平準化ができれば良いと考えている。
- 印刷会社は帰り荷がなくピストン輸送になるので、積載効率を上げることが困難で、回転率を上げるのも難しい。これらの運賃が上がらない要因になっているが、配送効率を上げようもない。

第1回（家庭紙分野）開催時の主な意見

- 物流の生産性を上げる過程で、いわゆる小売業者が大型化する事によって、小売業者自身がセンターを整備している。取引先の数だけトラックが来るという事は非常に非効率という事で、物流改革が始まっている。その中で、唯一に近い形でセンター納品から除外されている代表的なカテゴリーが家庭紙である。
- 単価が低いために、運送業者からの改善要望や値上げの要請など交渉が難しい。これまで低単価で売っていたが、低単価であるがゆえに、人件費の増加、高騰を吸収することはなかなかできない。
- 労働時間の短縮等の点だと、前日の夕方に注文を頂き、翌日午前中指定というのも結構ある。時間外労働しなければならないリードタイムを要求される。短いリードタイムで処理することは困難なのに、午前納品を希望する小売業者が多いのが現状。また、商品が嵩張るためバックヤードに置けず、大型の小売業者からは日曜日以外ほぼ毎日注文、納品というケースもある。
- 以前はメーカーが仕立てた大型トラックが、そのメーカーの商品全てを積んで納品していたが、多品種小ロット化という動きもあり、必要な分だけ届けられる形があればということで、卸がメーカーに発注すると同時に運送会社にも発注する合い積みという方法で、卸主導のシステムができている。
- ビール業界が実施したように、家庭紙業界でも専用パレットを作ろうと、レンタルパレット屋と共同で始めているところ。積載効率80%以上を目指し、パレットで運ぶようにしている。
- 待ち時間は日用品の業界や加工食品業界が多い。異業種交流委員会として、加工食品の話をする、即席麺がほとんど手積み手卸しになっている。専用パレットを作成したが、入らないので、特売用のパレットで回している。共同利用をぜひ進めて欲しい。
- 受け側の人手不足もあり1人で何台も対応しなければならない。労働時間を短くする課題の中で、納品時間指定にも大きな問題となる。パレット化は改善の手がかりにはなるが、それだけでは大きくは変わらないだろう。

- トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会において、平成28年度から平成29年度にかけて、発着荷主及び運送事業者が一体となって長時間労働の改善に取り組むパイロット事業を実施。
- パイロット事業では、様々な輸送品目について取組を行ってきたが、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、関係者が連携して課題解決を図っていく上では、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- 昨年7月に実施した荷待ち時間の調査において、建設資材関係が件数が多かったことも踏まえ、建設資材における物流に関係する幅広い関係者からなる懇談会を設置。
- 関係者間で存在する課題についての意識共有やパイロット事業等のノウハウ等の共有及び取組の展開を図り、トラックドライバーの労働時間の改善・サプライチェーン全体における効率化を図る。

「建設資材物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」委員

矢野 裕児 流通経済大学教授(座長)

奥田慶一郎 日本建材・住宅設備産業協会専務理事

中野 優 日本建設業連合会建築生産委員会施工部会副部会長

大西 康之 日本建設業連合会公共工事委員会生産性向上部会長

柳 求 住宅生産団体連合会環境・安全部長

山崎 晃生 合同製鐵(株)常務執行役員

鎮目 隆雄 (株)フコックス代表取締役社長

瀧本 雅弘 豊橋センコー運輸(株)本社営業所 所長

松崎 宏則 全日本トラック協会 常務理事

【行政】

黒澤 朗 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長

縄田 俊之 経済産業省製造産業局生活製品課住宅産業室長

山田 輝希 国土交通省総合政策局物流政策課長

多田 浩人 国土交通省大臣官房参事官(物流産業)

高橋 謙司 国土交通省土地・建設産業局建設業課長

長谷川貴彦 国土交通省住宅局住宅生産課長

平嶋 隆司 国土交通省自動車局貨物課長

※第1回懇談会を平成30年12月21日に開催

第1回開催時の主な意見

- 建設資材の物流は複雑である。例えば窓で考えた場合、アルミサッシに組み立てた後に持っていく場合は製造業だが、ガラスで運ぶ場合は卸売業となり、その時の契約によって異なる。1つの会社でも、製造業、建設業等複数の側面があり、また、下請けとの関連も出てくる。
- 住宅から非常に大きなビルまで広範囲にわたる現場の議論をしている。ドライバーの作業環境改善を目指しているのか、運送の合理化、適正化を目指しているのか、焦点が絞れない。
- 土木は公共工事が多い関係で、施工の記録などを写真で残さなくてはならない。特車が申請ルートの通りにちゃんと通ってきているか、これも写真撮影をして記録を残すことに時間と手間を要している。
- 街の建材店が間に入ってくる物流ルートでは、地域の建材店が、在庫量・物流を調整するコーディネーター的な役割をしており、様々な種類の建材を現場の工程に合わせて運ぶため、結果として物流の効率化に寄与していると考えられる。住宅メーカーの物流センターでの荷待ちや現場直送ルートに比べて物流上の問題は起きにくいのではないか。
- 建設用の鋼材を製造・出荷する場合、現場に直接持ち込むルートもあるが、前作業を実施する加工業者の作業場に持ち込むことが多い。本来は荷卸しの際に玉掛け等はやらない契約だが、ドライバーが荷待ち時間を減らしたいので玉掛けを手伝うことが常態化しており、安全等の問題もある。
- コンプライアンスを守る為に目いっぱいやっているが、受け入れ側の対応を改善して頂きたい。現状をちゃんと伝えないと、物流が止まってしまうくらいの危機感がある。労働時間、生産性の向上という事では、自助努力は限界なのでぜひやって頂きたい。
- 現場では工事の進捗具合によって、荷卸しができず「持ち帰り」となるケースもある。帰りに他の荷物を運ぶ予定がある場合、一旦持ち帰って、またその荷物を取りに行くという非効率な場合もあり、長時間労働の原因にもなっている。

改正の目的

経済活動・国民生活を支えるトラック運送業の健全な発達を図るため規制の適正化を図るほか、その業務について、平成36年度から時間外労働の限度時間が設定される(＝働き方改革法施行)こと等を踏まえ、その担い手である運転者の不足により重要な社会インフラである物流が滞ってしまうことのないよう、緊急に運転者の労働条件を改善する必要があること等に鑑み、所要の措置を講じる。

改正の概要

【公布日：平成30年12月14日】

1. 規制の適正化

① 欠格期間の延長等

法令に違反した者等の参入の厳格化

- ・ 欠格期間の延長(2年⇒5年)
- ・ 処分逃れのため自主廃業を行った者の参入制限
- ・ 密接関係者(親会社等)が許可の取消処分を受けた者の参入制限 等

② 許可の際の基準の明確化

以下について、適切な計画・能力を有する旨を要件として明確化

- ・ 安全性確保(車両の点検・整備の確実な実施等)
- ・ 事業の継続遂行のための計画(十分な広さの車庫等)
- ・ 事業の継続遂行のための経済的基礎(資金) 等

③ 約款の認可基準の明確化

荷待時間、追加的な附帯業務等の見える化を図り、対価を伴わない役務の発生を防ぐために基準を明確化

→ 原則として運賃と料金を分別して収受

＝「運賃」: 運送の対価 「料金」: 運送以外のサービス等

2. 事業者が遵守すべき事項の明確化 (許可後、継続的なルール遵守)

① 輸送の安全に係る義務の明確化

事業用自動車の定期的な点検・整備の実施 等

② 事業の適確な遂行のための遵守義務の新設

- ・ 車庫の整備・管理
- ・ 健康保険法等により納付義務を負う保険料等の納付

3. 荷主対策の深度化

※「荷主」には元請事業者も含まれる。

トラック事業者の努力だけでは働き方改革・法令遵守を進めることは困難(例: 過労運転、過積載等)

→ 荷主の理解・協力のもとで働き方改革・法令遵守を進めることができるよう、以下の改正を実施

① 荷主の配慮義務の新設

トラック事業者が法令遵守できるよう、荷主の配慮義務を設ける

② 荷主勧告制度(既存)の強化

- ・ 制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者を追加
- ・ 荷主勧告を行った場合には、当該荷主の公表を行う旨を明記

③ 国土交通大臣による荷主への働きかけ等の規定の新設

【平成35年度末までの時限措置】

- (1) トラック事業者の違反原因となるおそれのある行為を荷主がしている疑いがある場合
→ ① 国土交通大臣が関係行政機関の長と、当該荷主の情報を共有
② 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、荷主の理解を得るための働きかけ
- (2) 荷主への疑いに相当な理由がある場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、要請
- (3) 要請をしてもなお改善されない場合
→ 国土交通大臣が、関係行政機関と協力して、勧告＋公表

荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合→ 公正取引委員会への通知

4. 標準的な運賃の告示制度の導入

【平成35年度末までの時限措置】

【背景】 荷主への交渉力が弱い等

- 必要なコストに見合った対価を収受しにくい
- 結果として法令遵守しながらの持続的な運営ができない

法令遵守して運営する際の参考となる運賃が効果的

標準的な運賃の告示制度の導入

(労働条件の改善・事業の健全な運営の確保のため) 国土交通大臣が、標準的な運賃を定め、告示できる

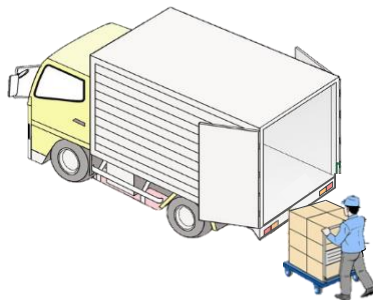
施行日：(1. ～3.) 公布日から起算して1年6月を超えない範囲内において政令で定める日 (4.) 公布日から起算して2年を超えない範囲内において政令で定める日

- トラック運送事業者の約99%が経営基盤の脆弱な中小事業者であり、多くの事業者は投資余力も少なく経営環境の厳しい状況が続いている。
- このため、中小トラック運送事業者に対して、荷役作業の効率化に資するテールゲートリフターや、燃費効率の良いハイブリッドトラックの導入の支援を実施する。

①中小トラック運送事業者向けテールゲートリフター導入支援事業

事業概要：テールゲートリフターの導入補助事業
(補助率：通常価格の1/6を補助)

手荷役の場合



- 作業時間も長くなるため、長時間労働の要因となっている。
- 手積み・手卸しのため、作業者の負担が大きい。



テールゲートリフターを活用する場合



- カゴ台車による荷役が可能となるため、荷役時間が1/3程度に短縮。
- 手荷役による重労働が軽減され、女性等の多様な人材の確保に繋がる。

②中小企業向けハイブリッドトラック等導入支援事業

事業概要：HVトラックの導入補助事業

補助率：通常車両価格との差額の1/3

※新規導入は単年度に3台以上導入が条件（グリーン経営認証等を取得している場合を除く）

HVトラック



- トラック運送事業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻な課題。
- このため、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化等に資する事業を実施し、働き方改革による労働条件改善を推進する。

<事業概要>

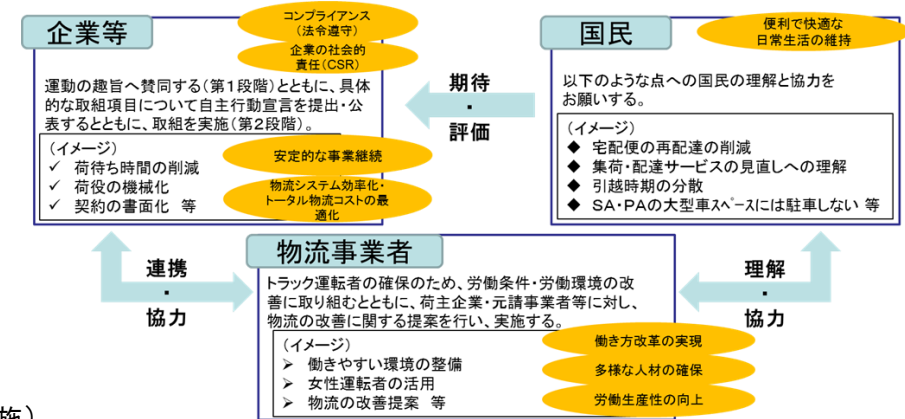
①「ホワイト物流」推進運動の展開について

- トラック運転者不足に対応し、我が国の国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保するとともに、我が国経済のさらなる成長に寄与するため、
 - ①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
 - ②女性や高齢層を含む多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現に取り組む運動を、関係者が連携し、強力に推進する。

(具体的な取組内容)

- 荷主等に対する「「ホワイト物流」推進運動」の参加に向けた呼びかけ
(運動に賛同する事業者は取組内容の公表)
- 荷主が取り組むべき事項等に関する普及・啓発活動
(例:平成28年度から実施してきたパイロット事業のノウハウをまとめたガイドラインの普及啓発セミナーの実施)
- キャンペーン・ポータルサイトの開設・運営 等
(運営の例:取組状況に関するフォローアップや改善提案の受付及び働きかけ等を実施)

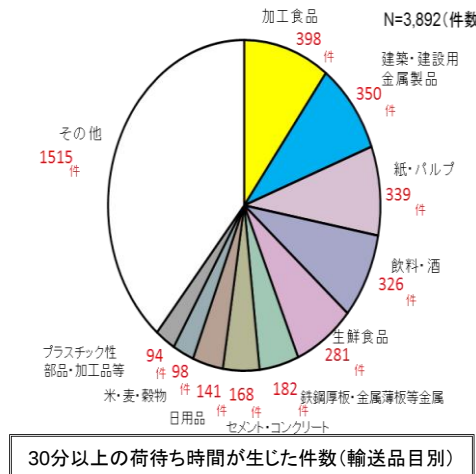
<「ホワイト物流」推進運動の概要>



②輸送品目別の取組の強化

<事業概要>

- パイロット事業では様々な輸送品目について取組みを行ってきたが、個々の輸送品目ごとに抱える課題等に違いがあることから、輸送品目ごとの課題や実態を把握し、改善方策を検証する。
- 地方によって輸送品目ごとに課題が異なる面もあることから、中央・地方の両方において関係者と取組みを進める。



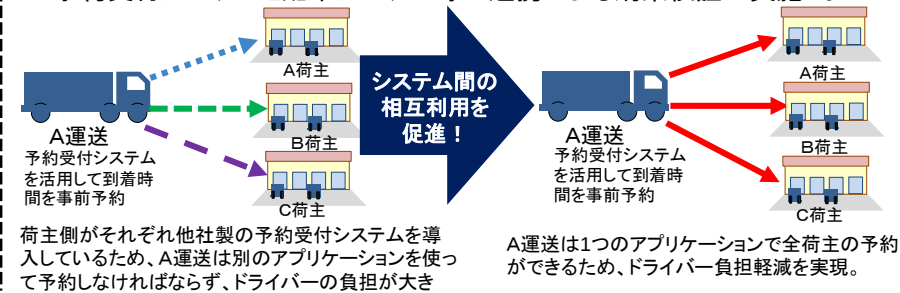
③長時間労働の是正等に資する機器・システム等の活用の促進

<事業概要>

- 長時間労働の是正等に資する機器について、機器の効果を増幅させるための効果検証等を実施する。

<検証イメージ>

- 予約受付システムの相互利用の促進(情報の標準化)
- 予約受付システムと配車システム等の連携による効果検証の実施 等



継続

地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進

平成31年度予算案額:5.3億円の内数
(平成30年度予算額5.7億円の内数)

補助対象:CNGトラック、HVトラック
補助率:通常車両価格との差額の1/3
※新規導入は単年度に3台以上導入が条件(グリーン経営認証等を取得している場合を除く)



CNGトラック



HVトラック

継続

事故防止対策支援推進事業

平成31年度予算案額:9.9億円の内数(平成30年度予算額9.5億円の内数)

1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援

衝突被害軽減ブレーキ、車線逸脱警報装置、車両安定性制御装置等の導入に対し支援

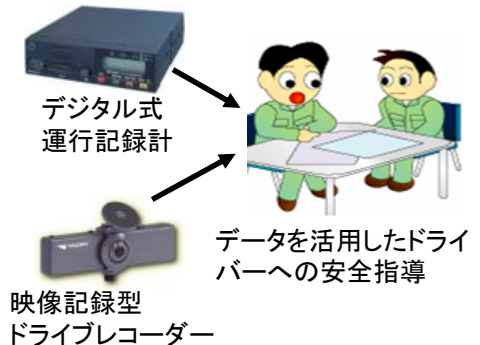
〔補助率〕 1/2 (※大企業は1/3)

●先行車両に近づく場合



2. デジタル式運行記録計等の導入に対する支援

デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援
〔補助率〕1/3



3. 社内安全教育の実施に対する支援

外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援
〔補助率〕 1/3



4. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援

過労状態を測定する機器及びヘルスケア機器等の導入に対し支援
〔補助率〕 1/2



エネルギー対策特別会計予算において、先進的な環境対応車両の導入、車両動態管理システム等を活用した荷主連携による省エネ化への取組みに関する実証などについて支援する。

継続 低炭素型ディーゼルトラック等普及加速事業

環境省連携事業 平成31年度予算案額：29.65億円

中小トラック運送業者に対し、燃費性能の高い**最先端の低炭素型ディーゼルトラック等の導入**を支援する。

	2015年度燃費基準		
	+5% 達成以下	+5～10% 達成車	+10% 以上 達成車
小型			
中型			
大型			



最先端の低炭素型ディーゼルトラック

【ディーゼルトラックの補助額】

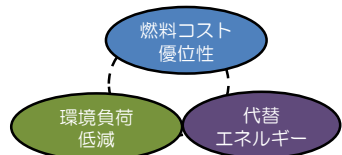
経年車の廃止なし：標準的燃費水準車両との差額の1/3

経年車の廃止あり：標準的燃費水準車両との差額の1/2

新規 電動化対応トラック等導入加速事業

環境省連携事業 平成31年度予算案額：10億円

電気トラック等の導入を支援し、CO2排出削減を図る。



【補助額】標準的燃費水準車両との差額の2/3（EVトラックの場合）

新規 トラック輸送における省エネルギー化推進事業

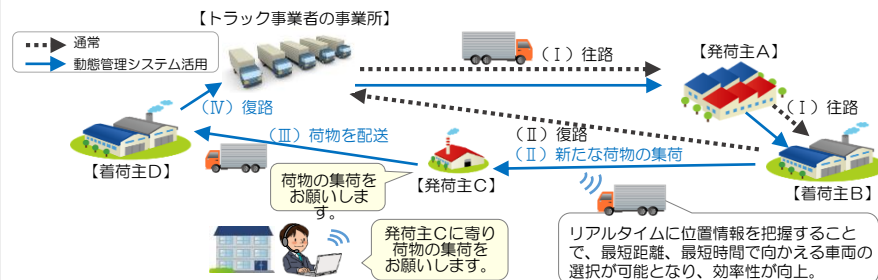
経済産業省連携事業 平成31年度予算案額：41.5億円

車両動態管理システムや予約受付システム等を活用したトラック事業者と荷主等との連携によって省エネ効果を図る。

◆車両動態管理システム等の導入支援による実証

【クラウド型】（補助額：導入費用の1/2）

クラウド型の車両動態管理システムの導入に必要な経費を支援し、実運行における省エネ効果を実証するとともに、トラック輸送における有効な活用方策を検討・検証する。



【メモリーカード型】（補助額：導入費用の1/3）

メモリーカード型の車両動態管理システムの導入に係る経費を支援し、省エネの観点から、GPS機能の有効な活用方策を検討・検証する。

総合物流施策大綱(2017年度～2020年度)に掲げられた「強い物流」を構築するため、物流の生産性向上に向けて示された視点(①繋がる、②見える、③支える、④備える、⑤革命的に変化する、⑥育てる)を踏まえ、新技術の活用に関する調査研究や高度物流人材の育成のための調査を含め、多様な施策に取り組む。

1. <繋がる> サプライチェーン全体の効率化・付加価値の創造

(1) 連携・協働による物流の効率化・低炭素化

<補助金>

- ◆鉄道・海上輸送への転換等に係る計画の策定支援・運行支援〔37百万円〕

<調査>

- ◆物流の生産性向上の推進〔17百万円の内数〕
(諸外国における新技術等の活用状況及び日本への導入に際しての課題等の調査)

(2) アジアを中心とした物流のシームレス化・高付加価値化

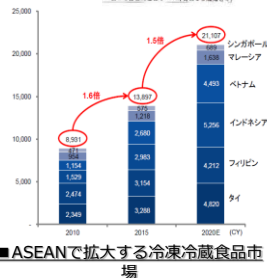
<調査>

- ◆国際物流のシームレス化の推進〔17百万円の内数〕
(日中韓物流大臣会合に基づく取組の推進)
- ◆物流産業の海外展開の促進・先駆的取組の支援〔1,697百万円の内数〕
(海外進出障壁に係る調査、政策対話、物流パイロット事業の実施)
- ◆物流システムの国際標準化の推進(日本型コールドチェーンの構築支援)
〔17百万円の内数〕〔1,697百万円の内数〕

<補助金>

- ◆手ぶら観光カウンターの整備・機能強化の支援〔5,474百万円の内数〕

■ビール業界では共同輸送が普及



■ASEANで拡大する冷凍冷蔵食品市場

2. <見える> 物流の効率化を通じた働き方改革の実現

<補助金>

- ◆スワップボディコンテナ車両の導入支援〔1,045百万円の内数〕
- ◆バース予約調整システムの導入支援〔1,045百万円の内数〕
- ◆オープン型宅配ボックス等を活用した再配達削減
〔1,045百万円の内数〕



3. <支える> インフラの機能強化による物流の効率化

<補助金>

- ◆連結トラックの導入支援〔1,045百万円の内数〕
- ◆高品質低炭素型の鮮度保持コンテナ等の導入支援
〔1,045百万円の内数〕

<参考>

- ◆物流総合効率化法の認定計画と連携したスポット的なインフラ整備事業に対する重点配分(社会資本整備総合交付金(広域連携事業)と連携)

■連結トラック



■鉄道用鮮度保持コンテナ



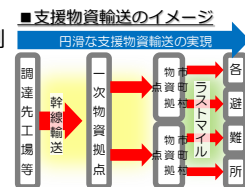
4. <備える>

災害リスク・地球環境問題への対応

(1) 災害リスクに備える

<調査>

- ◆ラストマイルを含む円滑な支援物資輸送体制の構築〔13百万円〕



(2) 地球環境問題に備える

<補助金>

- ◆冷凍冷蔵倉庫への省エネ型自然冷媒機器の導入支援
〔7,500百万円の内数〕

5. <革命的に変化する>

新技術の活用による「物流革命」

<研究開発>

- ◆農林水産物・食品の輸出拡大に向けた取組の推進〔135百万円の内数〕
(新型航空保冷コンテナの研究開発)

<参考>

- ◆戦略的イノベーション創造プログラム(SIP)「スマート物流サービス」
物流・商流データプラットフォームの構築等〔280億円の内数〕

■スマート物流サービスのイメージ



6. <育てる> 人材の確保・育成

<調査>

- ◆物流分野における高度人材の確保・育成に向けた調査【新規】
〔11百万円〕