

第8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7回トラック運送業の生産性向上協議会

〔平成30年2月22日（木）10時00分～12時00分
於）中央合同庁舎4号館 12階農林水産省会議室〕

【議 事 次 第】

I. 開会

II. 議題

1. 協議会及びパイロット事業について
2. 荷待ち時間調査の結果について
3. 働き方改革の進捗について
4. その他

III. 閉会

【配 布 資 料】

議事次第、委員名簿、配席図

資料1 平成29年度パイロット事業の中間報告について

【国土交通省】

資料2 生産性向上国民運動推進協議会について

【国土交通省】

資料3 地方協議会での主な取組について

【国土交通省】

資料4 平成28年度のパイロット事業の成果（プレガイドライン）について

【国土交通省】

資料5 来年度の取組について

【国土交通省】

資料6 荷待ち時間調査の結果について

【国土交通省】

資料7 働き方改革関連法案について

【国土交通省】

資料8 副業・兼業の促進に関するガイドラインについて

【厚生労働省】

資料9 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について

【国土交通省】

資料10 トラック運送業の適正運賃・料金検討会について

【国土交通省】

資料11 予算について

【国土交通省】

平成29年度パイロット事業の中間報告について

「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」における平成29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54対象集団が決定。

○荷種の内訳は、食料品16件、農産物8件、建設資材8件、機械製品4件、日用品3件、その他15件であり、全国で様々な荷種を扱う。

都道府県	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
北海道	○	○	○	農産物
青森	○	○	○	農産物
岩手	○	○	○	食料品
宮城	○	○	○	食料品
秋田①	○	○	○	農産物
秋田②	○	○	—	紙・パルプ
山形	○	○	○	食料品
福島①	○	○	—	ゴム製品
福島②	○	○	○	食料品
茨城	○	○	—	浴槽等
栃木	○	○	○	精密機器(自走式)
群馬	○	○	○	機械製品
埼玉	○	○	—	日用品
千葉	○	○	○	建設資材
東京①	○	○	○	食料品
東京②	○	○	○	建設資材
神奈川	○	○	○	化学品
山梨	○	○	○	食料品
新潟	○	○	○	農産物
長野	○	○	○	食料品
富山	○	○	—	化学品
石川①	○	○	○	オフィス製品
石川②	○	○	—	食料品
愛知①	○	○	○	建設資材
愛知②	○	○	○	食料品
静岡	○	○	○	ゴム製品
岐阜	○	○	○	窯業品
三重①	○	○	—	建設資材
三重②	○	○	—	食料品

都道府県	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
福井	○	○	—	金属製品
大阪	○	○	○	食料品
京都	○	○	○	印刷フィルム
兵庫	○	○	○	機械製品
滋賀	○	○	○	日用品
奈良	○	○	○	建設資材
和歌山①	○	○	○	機械製品
和歌山②	○	○	○	食料品
広島	○	○	○	食料品
鳥取	○	○	○	食料品、飼料
島根	○	○	○	集荷荷物
岡山	○	○	○	機械製品
山口	○	○	○	建設資材
徳島	○	○	○	農産物
香川	○	○	○	建設資材
愛媛	○	○	○	日用品
高知	○	○	—	農産物
福岡	○	○	—	家具
佐賀	○	○	—	生活用品
長崎	○	○	—	農産物
熊本	○	○	○	建設資材
大分	○	○	—	工業製品
宮崎	○	○	○	農産物
鹿児島	○	○	○	食料品
沖縄	○	○	○	食料品

実施集団

- 発荷主 2 社（農業協同組合）、元請運送事業者 1 社、下請運送事業者 3 社、着荷主 2 社（卸売業）
- 荷種：農産物

課 題

- ✓ 手作業による積み込みのため、ドライバーの作業時間が長時間となっており、体力的な負担が大きい。
 - ✓ 市場での荷役作業場所が狭隘なため、荷卸し作業に時間がかかる。
- ◆ 発荷主において、手荷役からパレット化による機械荷役への転換により、作業時間の短縮とドライバーの体力的な負担の軽減を図り、1 運行当たりの拘束時間短縮を目指す。



手荷役による積み込み作業のため、作業時間の長時間化と体力的な負担の増大

5/22



貨物の一部をパレットのまま積み込むことにより、作業時間の短縮と体力的な負担の軽減

効果

トラック1両あたりの積込み作業にかかる時間を34分（26%）短縮した。

2時間13分 → **短縮** → 1時間39分

今後の課題

今回の取組を継続的に実施していくうえで、

- パレットの導入にあたってのコスト負担のありかたについて、今後検討する必要がある。
- 今回の実証実験では発荷主での積込み作業のみであったため、着荷主での荷卸しについては、市場のパレットに積み替える手荷役の作業が従来どおり発生している。

⇒さらなる手荷役作業の削減のため、発荷主から着荷主までの一貫パレチゼーションの実現に向けた検討を継続して検討していく必要がある。

実施集団

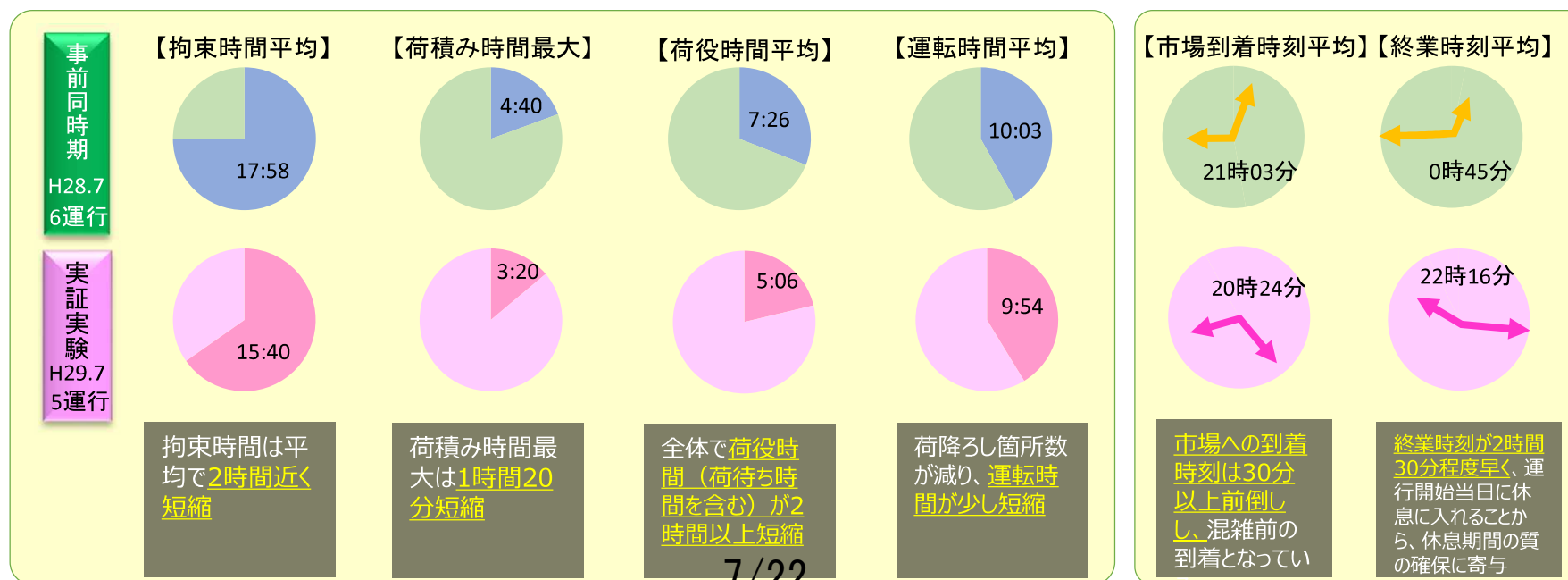
➤ 発荷主：A（農業関係）、運送事業者：ア、着荷主：a（青果卸売業者）、荷種：農産物

課 題

- ✓ 荷物の区分けや整理ができていないため、荷積み時間に時間を要する荷積み場所があり、場合によっては早朝から昼までかかる。
- ✓ 市場での荷待ち時間が長い。
- ✓ 青果物のため荷崩れに配慮した丁寧な扱いが必要であり、荷積みには人員・時間を要している。

- ◆ 発荷主が、事前に積荷保管倉庫の確認・整理を行い、配送先別に積み荷を仕分け・明確化することにより、荷積み作業時間を短縮。
 - ◆ 朝積み時間を前倒しし、卸し先である市場へ早めに到着することにより、荷待ち時間・荷卸し作業時間を短縮。
- ひいては、ドライバーの拘束時間の短縮。

▼ 繁忙期での結果《7月》



昨年度の取組との比較

今年度は平成28年度と同一集団による同一の取組で、閑散期の取組であった平成28年度と比較するため、繁忙期の荷役時間の削減効果を検証した

	平成29年度 繁忙期(7月)			平成28年度 閑散期(11月)		
	Before	After	効果	Before	After	効果
拘束時間	18.0	15.7	▲ 2.3	17.7	15.5	▲ 2.2
荷役時間	7.5	5.1	▲ 2.4	6.1	4.5	▲ 1.6
運転時間	10.0	9.9	▲ 0.1	10.7	10.5	▲ 0.2

繁忙期においても荷役時間を大幅に削減できることがわかった。

7.5時間 → **短縮** → 5.1時間
▲2.4時間

繁忙期の荷役時間の削減効果（▲2.4時間）は閑散期の削減効果（▲1.6時間）と比較しても50%高い。

実施集団

- 発荷主 A（食品加工・販売会社） 元請運送事業者 ア 下請運送事業者 イ
- 着荷主 a（食品加工・販売会社関西事業部） 荷種：鶏卵

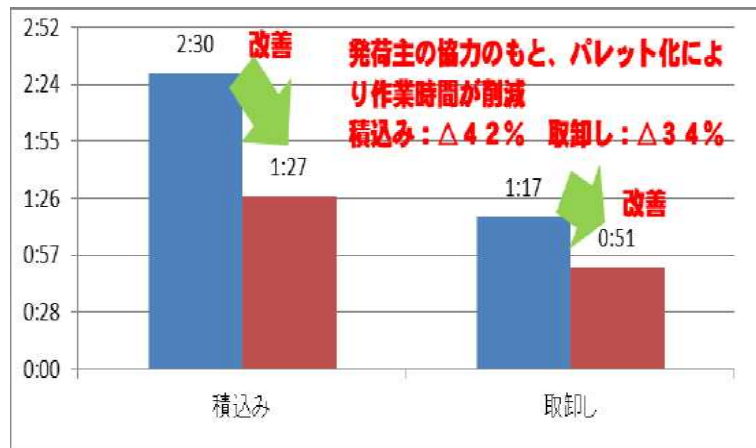
課題

- ✓ 製品出荷待ちによる待機、手荷役による積み込み、荷卸しに長時間を要している。
- ✓ 遠距離輸送のため、1日の最大拘束時間16時間をオーバーしている。
- ✓ 連続運転4時間に対する30分以上の休憩時間が確保されていない。

- ◆ 手荷役からパレット荷役による積み込み・荷卸し作業の効率化。
- ◆ 中継輸送による最大拘束時間の削減。

< 改善例 >

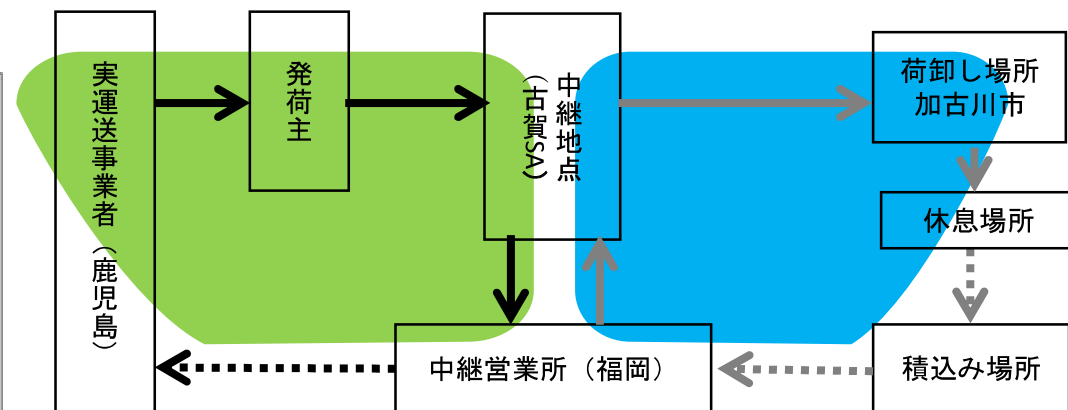
パレット化



積み込み 1:03分短縮
取卸し 0:26分短縮

※運行ごとに積み込みケース数が異なるため作業時間改善率については参考値

中継輸送



※点線部分は復路であり、都度、輸配送パターンが異なる可能性がある

拘束時間

○鹿児島ドライバー
約19時間40分



○鹿児島ドライバー
約 8時間00分
○中継ドライバー
約10時間30分

9/22

地方協議会の主な取組について

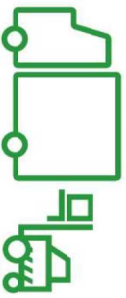
地方協議会での主な取組（パイロット事業以外）

- 委員として参加していただいている荷主団体企業(トヨタ自動車株)より、運送事業者の労働条件改善のための取組事例について発表。【愛知】
- 取引環境の改善の取組みとして、トラック協会、労働局、運輸支局の共催により荷主懇談会を開催。労働局からは、時間外労働の上限規制に係る法律改正、改善基準告示等について、運輸支局からは、貨物自動車運送約款、荷主勧告制度改正等について説明。また、一部の会場では公正取引委員会から下請法等の説明も実施。
【青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島】
- 長時間労働、取引環境の改善について荷主に向けたリーフレットを作成し、商工会等を通じた配布を計画中。【静岡】
- 距離別の高速道路使用状況と荷主からの高速料金収受状況を調査【大阪】



荷積み・荷卸しの際の待ち時間、
検品・仕分け等の契約外の付帯作業がドライバーの負担となっています。

13/22



荷積み・荷卸しの待ち時間



仕分け作業



検品作業

トラック運送業界では、荷主の皆様、行政（厚生労働省・国土交通省）、トラック運送事業者などで構成する協議会を中央と全都道府県に設置し、取引環境の改善と長時間労働の抑制のための取り組みを積極的に進めています。

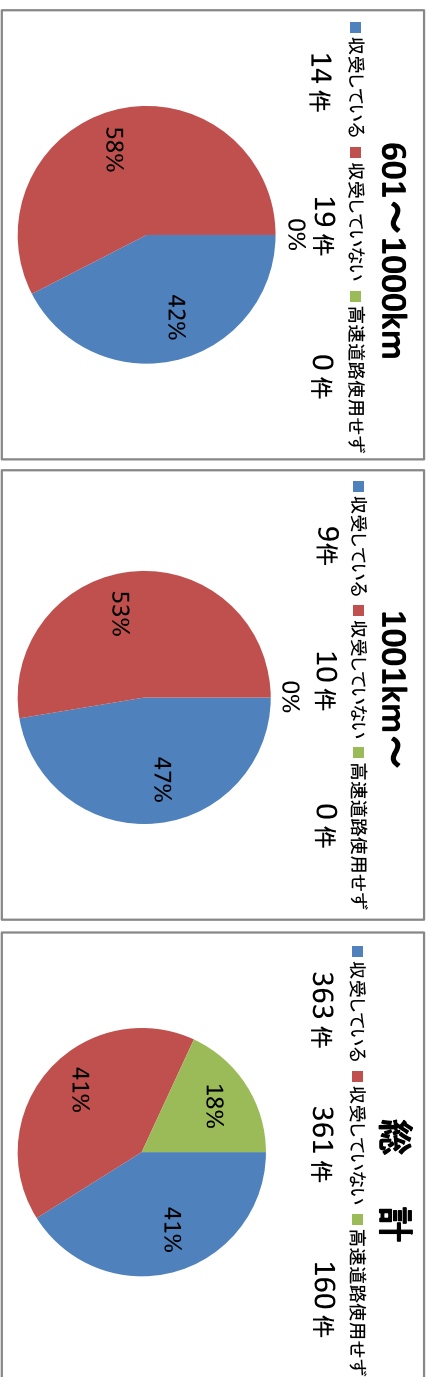
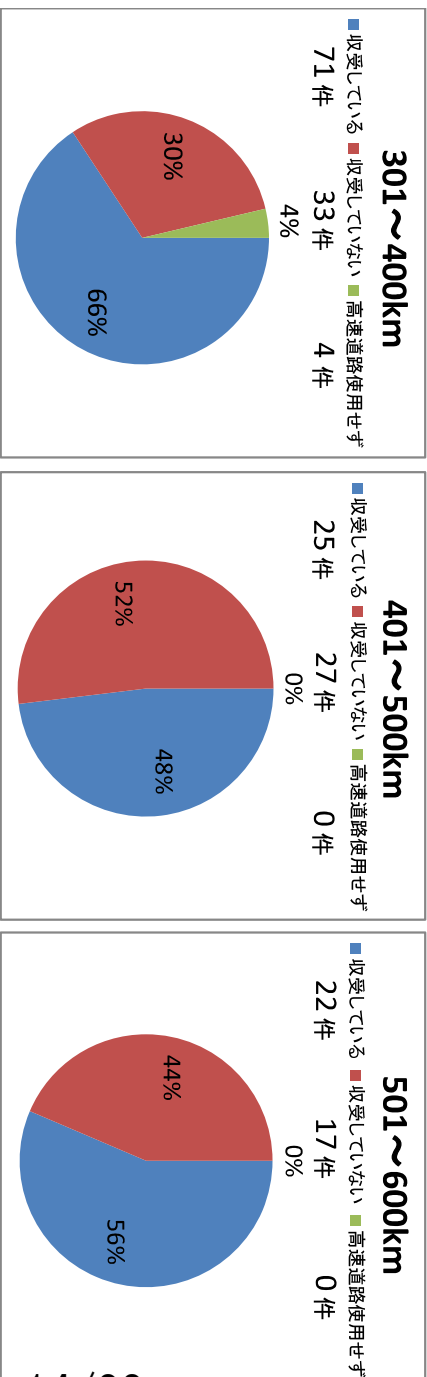
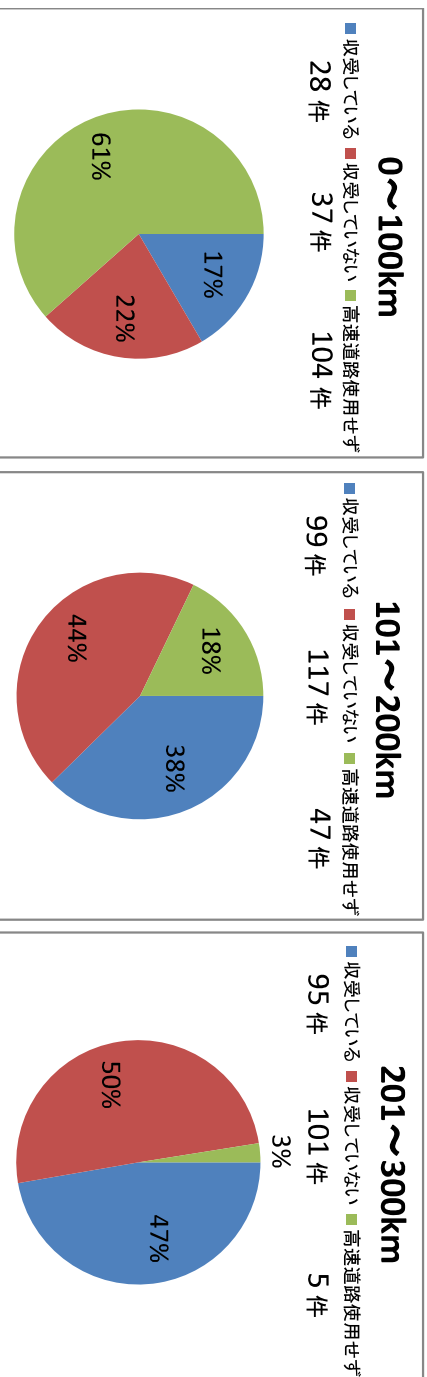
荷積み・荷卸しの際の待ち時間や付帯作業を効率化するためには、トラック運送事業者自らの努力はもちろんですが、荷主の皆様のご理解や効率的、計画的な発注などのご協力が欠かせません。
トラックドライバーの労働条件の改善に向けて、ぜひとも荷主の皆様のご理解・ご協力のほどよろしくお願いいたします。



一般社団法人
静岡県トラック協会

後援
静岡労働局 中部運輸局 静岡運輸支局
関東農政局 関東経済産業局 静岡県

調査票総数 884件 うち高速道路使用 724件



来年度の取組について

コンサルティング事業(案)の実施

○平成28～29年度に実施のパイロット事業に引き続き、平成30年度はコンサルティング事業を実施予定

○パイロット事業では、全国47都道府県で実施したが、コンサルティング事業では、地域を限定して実施予定
(各ブロックごとに原則として2地域を予定)

【コンサルティング事業での実施が想定される取組(例)】

- ・パイロット事業の中で新たに把握した課題の改善に関する取組
- ・パイロット事業でこれまでに取り組んだ課題の深掘りに関する取組等

○引き続き、発荷主、着荷主、運送事業者による集団にコンサルタントを入れ、取組の効果を検証予定

○取組の成果については、ガイドラインの改訂により、周知、普及促進を図る予定

○トラック事業における働き方改革の推進に向けた取組み

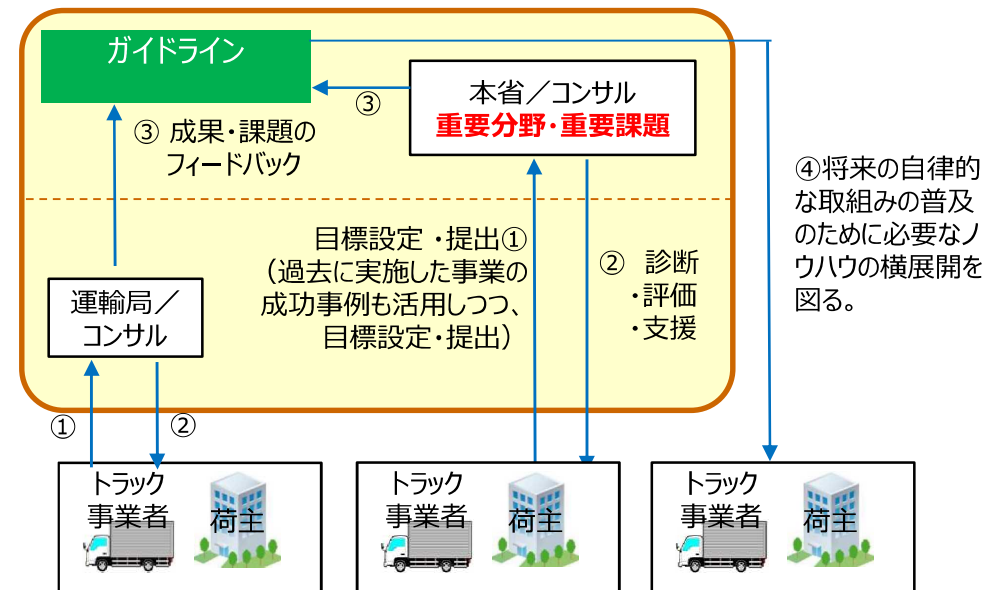
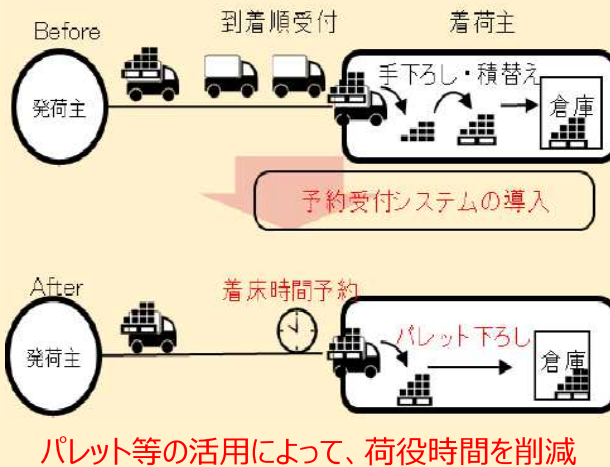
平成30年度予算(案)額:101百万円

■トラック事業の生産性向上を図るべく、トラック事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上の推進に向けた取組みを行い、必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。

取組内容

- 事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上を推進するため、物流コンサルタント等の有識者によるコンサルティングを活用し、実証実験を実施。
- 実験の成果を活かして、荷主連携による働き方改革・生産性向上に取り組む機運を高めるとともに、将来の自律的な取組みの普及のために必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。

○過去に実施した事業における成功事例



効果

トラック運送事業者の働き方改革及び生産性向上の推進

トラック運送業の適正運賃・料金検討会について

【標準貨物自動車運送約款の改正に伴う運賃・料金の変更届出件数】

平成30年2月16日現在

	事業者数 (平成27年度末現在)	運賃料金 変更届出件数	比率
北海道	3,348者	1,630件	48.7%
東北	4,147者	1,550件	37.4%
関東	18,053者	6,446件	35.7%
北陸信越	2,712者	1,096件	40.4%
中部	6,693者	2,212件	33.0%
近畿	9,296者	3,440件	37.0%
中国	3,928者	1,417件	36.1%
四国	2,126者	1,239件	58.3%
九州	5,874者	2,236件	38.1%
沖縄	831者	78件	9.4%
合計	57,008者	21,344件	37.4%

※一般貨物自動車運送事業者及び特別積合せ運送事業者における届出件数

標準約款改正及び荷主勧告制度見直しに関する周知状況

【本省の周知状況】

○平成２９年８月４日

経済産業省宛てに約款改正に係る協力要請文書を発出

○平成２９年１０月

経済産業省及び農林水産省関係の荷主企業及び団体に約款改正及び荷主勧告制度の見直しに係る文書及びリーフレットを送付

(送付先)

◆農林水産省関係：３８５箇所

うち団体：全国農業協同組合中央会、日本加工食品卸協会等を含む２９３箇所、

個社：丸紅株式会社、伊藤忠食糧株式会社等を含む９２社

◆経済産業省関係：６１５箇所

うち団体：日本スーパースタッフ協会、日本製紙連合会等含む１２７箇所、

個社：各自動車メーカー、三菱重工業株式会社等を含む４８７箇所

合計：９９９箇所　うち団体４２０箇所、個社５７９社

○平成２９年１０月～平成３０年２月

日本加工食品卸協会、全国農業協同組合連合会、日本即席食品工業協会、日本鉄鋼連盟、日本建設業連合会、日本スーパースタッフ協会へ約款改正及び荷主勧告の制度見直しについて説明し協力を依頼

【地方運輸局等の周知状況】

○平成２９年９月～１２月

平成３０年１月３０日現在において、２６２の荷主団体又は企業に約款改正及び荷主勧告の制度見直しについて説明し協力を依頼

○平成２９年１０月

中国運輸局長名で管内荷主団体に協力依頼文書を発出し、その後中国経済産業局長名においても同様の文書を荷主団体向けに発出

○平成２９年１１月

北海道運輸局、北海道労働局、北海道経済産業局、公正取引委員会事務局北海道事務所の連名で、管内運送委託企業４３０９者に協力依頼文書等を発出

＜各局の周知状況＞

北海道：８箇所（うち団体６箇所、個社２箇所）	近畿：３３箇所（うち団体２９箇所、個社４箇所）
東北：１６箇所（うち団体１６箇所、個社０箇所）	中国：１０箇所（うち団体１０箇所、個社０箇所）
関東：２８箇所（うち２８箇所、個社０箇所）	四国：８箇所（うち団体８箇所、個社０箇所）
北信：１３箇所（うち団体１３箇所、個社０箇所）	九州：８７箇所（うち団体７５箇所、個社１２箇所）
中部：５６箇所（うち団体５６箇所、個社０箇所）	沖縄：３団体
合計：２６２箇所（うち団体２４４箇所、個社１８箇所）	

（平成３０年１月３０日現在）

トラック運送業の運賃・料金に関する検討について

【これまでの運賃・料金検討会について】

「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」では、トラック事業者が適正な水準の運賃・料金を收受できる環境を整えるため、これまで4回にわたり検討を行い、まずはその結果を踏まえ、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで收受できるよう、標準貨物自動車運送約款の改正等を実施したところ。

【運賃と料金の別建て收受の浸透を図るとともに、トラック運送機能の安定的・継続的な提供を可能とする環境を整えるための検討について】

(1) トラック運送は、国内貨物運送の大きな割合を占めており、経済活動及び国民生活を支える社会インフラとなっている。現在、有効求人倍率が2倍を超えるなどトラックドライバー不足が大きな課題となっており、今後、少子高齢化が進展する中、トラック運送機能が維持・安定的に提供されるようにするためには、働き方改革を進め、長時間労働を抑制し働きやすい環境を整えるとともに、限られたドライバーの運転時間が有効活用できるよう、荷主側の協力が必要不可欠となる。

(2) また、外部からは見えにくい面もあるが、トラック運送業を実施していく上では、トラック車両の購入・更新、点検・整備等のメンテナンス、ドライバーの確保、燃料費、保険への加入など、様々な費用が必要となる。こうしたコストが確保できないれば、①老朽化した車両の更新、②次の時代を担うトラックドライバーの確保・育成、③必要な点検・整備による運行の安全性、等の支障が生じ、将来的に我が国の経済活動・国民生活を支えるトラック運送機能が提供できなくなるおそれがある。

(3) 特に、大型トラックをはじめとするトラックドライバーの育成については、時間がかかることも踏まえ、魅力ある職種とすべく、全産業平均と比べて低賃金・長時間労働となっている労働条件の改善を図る必要がある。

(4) トラック運送機能を持続可能とするためには、環境改善を踏まえた適切な運賃・料金の収受が重要であるが、トラック運送にどのような費用が必要となるのかについて、必ずしもトラック事業者・荷主との間で十分な理解が共有されていない面がある。

持続可能な事業運営及びドライバーの確保・育成、生産性向上を図っていくために必要なトラック事業の実施におけるコスト構成やその主要な費用の標準的な水準イメージ、並びにそれらを尊重することの必要性等についてのトラック事業者・荷主の双方における共通かつ適切な理解の形成を促すための対策やその環境を整えるための方策等について検討を行うこととする。