資料2

平成30年度コンサルティング事業について

平成30年度の労働時間改善に向けた取組み

国土交通省

コンサルティング事業の実施

○平成28～29年度に実施したパイロット事業で得られた成果と課題を踏まえ、平成30年度はより詳細な改善提案を行う「コンサルティング事業」を実施する。

○パイロット事業は、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する。（※地方運輸局のブロックごとに原則2集団の合計17集団を対象として実施予定）

【コンサルティング事業で実施が想定される取組みの例】

・パイロット事業で新たに明らかとなった課題の改善に関する取組み
・パイロット事業でこれまで把握していたものの具体的な取組みに着手できていない課題の改善に関する取組み
・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み

等

○発・着荷主、元請運送事業者及び下請運送事業者で構成する集団を対象として選定し、外部委託によるコンサルティングを実施、実証実験により取組みの効果を検証する。

○取組みの成果については、平成30年度に策定する「長時間労働改善ガイドライン」の改訂により周知、普及促進を図る予定。

平成30年度山口県コンサルティング事業の概要

国土交通省

目的及び概要

- トラック運転者の長時間労働等の改善に向けて、地域の実情を踏まえた実践的な議論を進めるため、発荷主・着荷主及び運送事業者（以下「対象集団」）が連携し、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、**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。
- 実施事例は今後の中央協議会や地方協議会でのさらなる議論に活用し、トラック業界全体の長時間労働是正につなげる。

対象集団

発荷主

株式会社シマヤ
福川工場（山口県周南市）

製造工場

運送依頼

運送事業者

有限会社大扇運輸
本社営業所（山口県周南市）

＜定期運行＞
１０トン車
周南市１４時発
週５便（月～金）

物流拠点
（営業倉庫：二次物流委託先）

株式会社シマヤの寄託倉庫

着荷主

株式会社キユーソー流通システム
富士見営業所（埼玉県富士見市）

【運送の概要】
運行区間：　山口県周南市　～　埼玉県富士見市
運行距離：　１運行当たり約９５０km（片道）
主な荷種：　加工食品（基礎調味料）

平成30年度山口県コンサルティング事業の概要

国土交通省

対象集団の詳細

区　分	名　称	所在地	主な荷の種類 （実運送業者以外は業種を記載）	電話番号	担当者職氏名
発荷主	株式会社シマヤ	山口県周南市都町一丁目57	加工食品（基礎調味料）	0834-32-6610	株式会社シマヤ 理事物流部長　椎木　康博
運送事業者	有限会社大扇運輸	山口県周南市新田二丁目7-7		0834-62-3362	有限会社大扇運輸 代表取締役社長　古木　忠行
着荷主	株式会社シマヤ （株式会社キユーソー流通システム 富士見営業所）	埼玉県富士見市下南畑5549	発荷主の東日本ブロック向けデポ （倉庫業者への寄託及びブロック内配送の委託）	049-253-1001	株式会社キユーソー流通システム 富士見営業所 所長　冨山　芳明
選定理由等	平成29年7月に国土交通省において実施した荷待ち時間サンプル調査の結果、輸送品目別で最多となった「加工食品」の輸送に係る集団を対象とすることが適当であると判断したこと。さらには山口県から関東方面へのトラック輸送は移動距離が長く、必然的にドライバーの拘束時間も長くなりがちのため。				

株式会社 シマヤ（SHIMAYA Co.,Ltd.）

山口県周南市に本社を置く、即席だしの素や味噌などの各種調味料を製造・販売する企業。

明治23年（1890年）に嶋屋商店として創業。創業当初から味噌の製造販売を中心とした醸造業を中心としており、他に醤油の製造販売もおこなっていた。昭和25年（1950年）に株式会社に改組、調味料中心のメーカーに転身する。昭和39年（1964年）にかつお節粉末とうま味調味料等を調合した粉末風味調味料「シマヤだしの素」を発売。これがロングセラー商品となる。

【創業】明治23年（1890年）5月
【業種】加工食品
【事業内容】風味調味料、味噌、醤油等各種調味料の製造・販売
【代表者】代表取締役社長　原田　道太
【本社所在地】山口県周南市都町1-57
【資本金】 1億円
【売上高】 111億6,300万円（平成28年度実績）
【従業員数】 335名（平成29年3月末現在）

株式会社シマヤ

平成30年度山口県コンサルティング事業の概要

国土交通省

地方協議会におけるその他の取組事例

コンサルティング事業を実施しない地方協議会を中心に平成30年度は以下のような取組みを実施する。

項目	実施内容
荷主企業ヒアリング	○荷主委員による自社商品のトラック輸送の効率化に資する取組みについての報告。 ○県内の主要産業の荷主による荷待ち時間の削減等の取組に関するプレゼンテーションを実施。運輸局が事前に複数の荷主にヒアリングを実施し、各事例から見える長時間労働の原因分析などを報告。
業界ヒアリング	○業界団体、事業者、労働組合等から物流の実情、好事例の報告。 ○異なる業界の荷を扱う事業者3者にヒアリングを実施し、業界毎の物流の実態を考察。
独自調査・アンケート	○実態調査結果の詳細分析（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のクロス集計等）や自由記載欄の整理。
制度周知、最近のトピックスの紹介	○法改正情報（準中型免許の創設等）や助成金の周知（職場意識改善助成金等）の紹介。 ○「トラック運送における生産性向上方策に関する手引き」及びそこに記載の好事例の紹介。
その他	○独自事業として、KPI導入調査事業（パイロット事業とは別にコンサルタントを入れ、運送の実態を測る指標を設定し、長時間労働の改善や生産性向上につなげるもの）を実施。 ○荷主団体宛に、運輸局・労働局連名で、過労運転と労災事故の防止について、協力要請を実施。

改正運送約款の普及促進事業①

1　改正標準運送約款が普及し、取引条件改善に寄与しない原因と実態調査の方向性（案）

○国土交通省では、標準貨物自動車運送約款を昨年8 月改正11 月施行したところであるが、積込・取卸料、附帯作業料を収受するケースは見受けられるが、待機時間料を収受した事例は極めて少ないのが実態である。
○4月に実施した実態調査では、約款に関する届出、認可を実施した事業者は、改正内容に即して取引先に対して申入れしていない事例が多くみられる。「他者と足並みが揃わない」、「どのように交渉したらいいかわからない」といった回答が多い。
○そこで、以下のように、「改正標準約款が普及し、取引条件改善に寄与しない原因」及び「調査の方向性」を整理する。

ポイント	現在、改正標準約款が普及し、取引条件改善に寄与しない原因	実態調査の方向性
トラック運送事業者側の課題	○事業者同士の足並みが揃わない ○現場の実態を知らない ○原価計算を実施していない ○現場実態を踏まえた見積書を作成できない（原価も知らない、見積単価の相場も、自社単価もわからない） ○取引先に対して交渉しない、交渉できない ○トラック運送事業者同士の取引では、各種料金は支払されない（非常に厳しい） ○附帯作業料等の料金相場がわからない ○取引先（荷主等）はそもそも料金を別建にしてくれないと思い込んでいる ○営業担当者に荷主等の取引先と交渉するノウハウがない	○届出した約款の種類とその理由 ○標準約款の期待度、活用度、がっかり度などの評価 ○改善できた取引条件 ○取引先に申入れしたか →申入れしない理由 ○取引先の反応 ○原価計算の実施状況 ○現場調査を実施したか
発着荷主側の課題	○改正標準約款をそもそも知らない ○待機時間の記録義務付け、荷主勧告等の内容を知らない ○時間ではなく、距離ベースの運賃は、長時間化してもタダが当たり前と思っている ○運送事業者は改正約款を踏まえた取引条件の申入れ、交渉してくる事業者はいない ○物流子会社、元請運送会社に一括して委託しているため、現場を知らない ○時間ベースの料金を支払う習慣が全くない（商慣行、商慣習） ○改正約款は努力義務であるため、対応する義務はなく、コストアップになることは避けたい	○改正約款の認知の有無 ○時間を基礎にした料金化を実施しているか ○業界団体等から周知があったか ○運送事業者から申入れがあったか ○約款に即した改善状況 ○元請等の対応状況
事業者以外における課題	○改正標準約款を荷主等に充分周知できていない ○改正標準約款を効果的に活用するためのノウハウ、事例集等が作成されていない ○改正標準約款を踏まえた交渉ためのセミナーなど、最も困っている課題に対するサポートがない	○望まれるサポートの内容

改正運送約款の普及促進事業②

２　長時間労働抑制への取組（働き方改革）、改正運送約款対応等に関する実態調査（案）

〇調査対象者は、トラック運送事業者だけでなく、取引条件の決定権限を有する発着荷主側に対しても調査を実施する。取引条件の改善は発着荷主側が大きく影響を与えているため、荷主等の意識、取組状況を調査することで、結果的に発着荷主側にも改正運送約款の周知にも直結する。全数調査でなくとも、一部の協力可能な荷主団体傘下の事業者に調査すると有効である。

〇調査対象：トラック運送事業者ではトラック協会の会員事業者の全数調査。（トラック協会の会員でない事業者もいるが、回答率が悪くなる傾向があるため、要検討）荷主、倉庫業者に対する調査では、荷主団体等の協力を得て、実施する。取引条件を決定する権限を有する側が改正運送約款の理解をして、具体的な対応をしているかどうか、調査し、今後の対策につなげる。

〇改正運送約款を採用しない事業者にも調査を実施し、どのような理由で旧約款、独自約款の認可申請をしたか、さらに現状の取引条件の問題認識等を調査する。また調査は主にWEB調査により実施する（ファックス返送含む）。（発送費用を抑えるために、トラック協会の会報誌の発送と一緒に調査票を送付するなど、相談の上、工夫を行う）

〇改正運送約款だけでなく、運転者の長時間労働の実態と改善取組の実態についても調査することをご提案したい。待機時間の削減など、発着荷主等は改善努力を始めているのか、拘束時間は減少傾向にあるか、賃金等の労働条件、人材不足等、長時間労働抑制（働き方）に向けた実態調査の項目を追加することで、コンサルティング事業との連動性を確保することが可能である。

発着荷主等

荷主と運送事業者間の取引に限定しがちであるが、荷主取引のない運送事業者もある

元請事業者（利用運送、物流子会社含む）

運送事業者同士の取引に普及阻害要因がある

実運送事業者

調査の対象者	〇運送事業者は多層化するため、元請と実運送という運送事業者同士の取引のケースも非常に多いのが実態である。「トラック運送業における自主行動計画」にあるように、元請が荷主等に対して、取引条件の改善努力をしているかどうかについても調査する。
トラック運送事業者向けの調査内容（案）	〇現在の実態：①別建て収受など、取引条件の実態、②別建て収受事例の有無、③改正運送約款内容の理解、④契約書面化の有無、⑤問題のある取引先の有無（荷種）、⑥待機時間、附帯作業の実態（どのくらいの時間を要しているか）、⑦具体的な契約内容（改善ケース） 〇長時間労働抑制に向けた取組：①国等の取組状況の認知、②長時間労働抑制に向けた取組の有無、③ 抑制に向けた取組みしていない場合には、その理由 〇事業者の取組等：①原価計算実施の有無、②現場確認、調査の実施の有無、③見積りができる営業担当者の育成状況、④交渉、話合いの展開の有無、交渉回数、⑤取引先の反応 〇普及の阻害要因：①荷主等の相手方要因、②元請等の要因、③自社要因、④行政の支援等の実態を把握 〇今後の取組の意向：改正運送約款を踏まえた今後の対応の意向
発着荷主向けの調査内容（案）	〇現在の実態：①別建て支払など、取引条件の実態、②別建て支払事例の有無、③改正運送約款内容の理解、④契約書面化の有無、⑤具体的な契約内容（改善ケース） 〇長時間労働抑制に向けた取組：①国等の取組状況の認知、②トラック運送事業者の長時間労働抑制に向けた取組の有無、③ 抑制に向けた取組みしていない場合には、その理由 〇発着荷主の取組等：①現場確認、調査の実施の有無、②着荷主との取引条件の見直しに向けた交渉があったか、③運送事業者は適切に見積りができると思うか、④運送会社から交渉、話合いの申入れの有無、⑤運送事業者の反応 〇今後の取組の意向：改正運送約款を踏まえた今後の対応の意向