

第11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10回トラック運送業の生産性向上協議会

令和元年10月9日（水）10時00分～12時00分
於）中央合同庁舎4号館 12階共用1208会議室

【議事次第】

I. 開会

II. 議題

1. 最近のトラック運送事業に関する取組について
2. 周知・要請事項について
3. 本協議会における今後の取組について

III. 閉会

【配布資料】

議事次第、委員名簿、配席図

資料1 最近のトラック運送事業に関する取組について

【国土交通省、厚生労働省、農林水産省】

資料2 周知・要請事項について

【国土交通省】

資料3 本協議会における今後の取組について

【国土交通省】

【資料1】

最近のトラック運送事業に関する取組について

自動車運送事業のホワイト経営の「見える化」検討会について

開催趣旨

運転者としての就職を希望する求職者が就職先を選ぶ際や、荷主等が取引先を選ぶ際に参考にすることができるよう、長時間労働の是正などの働き方改革を重視した「ホワイト経営」への自動車運送事業者の取組状況を「見える化」するため、認証制度の創設等について検討する。

構成

【有識者】

野尻 俊明 流通経済大学 学長(座長)
青山 佳世 フリーアナウンサー
中嶋 美恵 (一社)女性バス運転手協会 代表理事
瀧澤 学 社会保険労務士・行政書士
圓山 博嗣 (公財)交通エコロジー・モビリティ財団
交通環境対策部長

【事業者団体】

(公社)全日本トラック協会
(公社)日本バス協会
(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会

【労働組合】

全日本交通運輸産業労働組合協議会(交運労協)
全日本運輸産業労働組合連合会(運輸労連)
全国交通運輸労働組合総連合(交通労連)
日本私鉄労働組合総連合会(私鉄総連)
全国自動車交通労働組合連合会(全自交労連)

【行政】

厚生労働省労働基準局
国土交通省自動車局

認証制度のコンセプト(主なもの)

- ・トラック・バス・タクシーの「運転者」に特化した認証制度とする。
- ・認証項目は、労働条件や労働環境に関するものを中心とする。
- ・複数の段階を設ける。(1つ星、2つ星、3つ星)
- ・中立的な民間団体による運営とする。

スケジュール

平成30年度

- | | |
|-------|------------------------|
| 6月11日 | 第1回検討会(認証制度の基本的な考え方 等) |
| 9月19日 | 第2回検討会(認証項目・認証基準について) |
| 1月30日 | 第3回検討会(報告書案について 等) |

令和元年度

- | | |
|-------|--------------------------|
| 6月25日 | 報告書の公表、認証実施団体の公募開始 |
| 8月27日 | 認証実施団体として一般財団法人日本海事協会を選定 |
| 年度内 | 認証制度の募集開始(目標) |

「自動車運送事業のホワイト経営の『見える化』検討会」報告書【概要】

＜正式名称＞

「運転者職場環境良好度認証制度」
(愛称・認証マークは別途作成)

＜認証単位＞

事業者単位(都道府県単位も可)

＜認証項目＞

必須項目と加点項目より構成。約80項目。
認証項目は以下の6分類。

法令遵守等	労働時間・休日
心身の健康	安全・安心
多様な人材の確保・育成	自主性・先進性等

＜認証基準＞

一つ星 (☆)	二つ星 (☆☆)	三つ星 (☆☆☆)
業界上位50% 水準以上	業界上位25% 水準以上	業界上位12% 水準以上

- ・必須項目の全てを満たすこと
 - ・加点項目の合計点数が基準点を満たすこと
- ※「二つ星」「三つ星」は、「一つ星」取得の翌年度から申請可

＜認証の有効期間＞

2年間

＜認証の開始時期＞

令和元年度中の申請募集開始(目標)

＜審査方法＞

書類審査及び対面審査

＜審査結果の公表＞

プレスリリースの上、認証実施団体のホームページに公表

＜インセンティブ＞

- (例)・認証マークの車両、営業所等への掲示
- ・求人票への記載
 - ・ハローワークを通じた認証制度の周知
 - ・「ホワイト物流」推進運動を通じた認証トラック事業者の積極的活用の推進 等

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、令和6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とを分別して収受
- ＝「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

【令和5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

【令和5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



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

改正貨物自動車運送事業法〈荷主関連部分〉

荷主の理解・協力を得て、トラックドライバーの働き方改革・法令遵守を進められるようにするための改正が行われました

トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しており、我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないようにするためには、ドライバーの長時間労働の是正等の働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにする必要があります。

そのためには、荷主や配送先の都合による長時間の荷待ち時間や、ドライバーが労働時間のルールを遵守できないような運送の依頼等が発生させないことが重要であり、荷主の理解と協力が必要不可欠です。

※「荷主」には着荷主や元請事業者も含まれます。

改正事項

① 荷主の配慮義務が新設されました

- 荷主は、トラック運送事業者が法令を遵守して事業を遂行できるよう、必要な配慮をしなければならないこととする責務規定が新設されました。

② 荷主への勧告制度が拡充されました

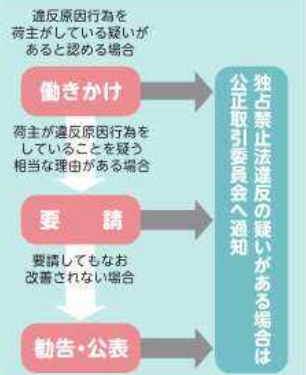
- 荷主勧告制度の対象に、貨物軽自動車運送事業者が追加されました。
- 荷主に対して勧告を行った場合には、その旨を公表することが法律に明記されました。

③ 違反原因行為をしている疑いがある荷主に対して、国土交通大臣が働きかけ等を行います

(令和5年度末までの時限措置)

- 国土交通大臣は、「違反原因行為」※(トラック運送事業者の法令違反の原因となるおそれのある行為)をしている疑いのある荷主に対して、関係省庁と連携して、トラック運送事業者のコンプライアンス確保には荷主の配慮が重要であることについて理解を求める「働きかけ」を行います。
- 荷主が違反原因行為をしていることを疑うに足る相当な理由がある場合には、「要請」や「勧告・公表」を行います。
- トラック運送事業者に対する荷主の行為が独占禁止法違反の疑いがある場合には、「公正取引委員会に通知」します。

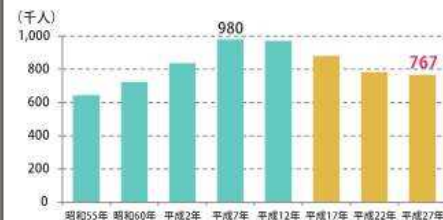
※違反原因行為の例



- トラック運送事業ではドライバー不足が深刻化しています。
- 我が国の国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、荷主側の理解と協力の下で、ドライバーの労働条件の改善等の働き方改革を進める必要があります。
- 荷主側でも、トラックドライバーの労働環境の現状や労働時間のルールをしっかりと把握し、トラック運送事業者がコンプライアンスを確保できるよう、必要な配慮をしなければなりません。

トラック運転者はピーク時より減少

道路貨物運送業における自動車運転従事者数の推移



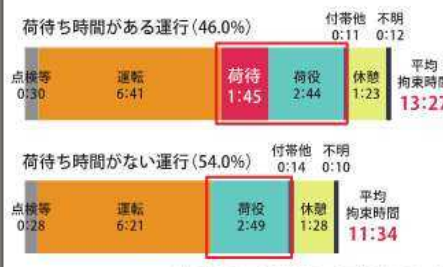
トラック運転者は高齢化

道路貨物運送業と全産業の年齢階級別就業者数構成比比較



長時間の荷待ち・荷役作業が発生

1運行あたりの平均拘束時間とその内訳



2時間を超える荷待ちが約3割

1運行あたりの荷待ち時間



トラック運送事業者はトラックドライバーに以下の労働時間のルールを守らせる必要があります、違反した場合は処分を受けることになります

● 労働時間のルール「改善基準告示」厚生労働大臣が定めた基準です

拘束時間 (始業から終業までの時間)	・1日 原則13時間以内 ・最大16時間以内(15時間超えは1週間2回以内) ・1か月 293時間以内
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	・継続8時間以上
運転時間	・2日平均で、1日あたり9時間以内 ・2週間平均で、1週間あたり44時間以内
連続運転時間	・4時間以内



詳しくは厚生労働省のHP (<https://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/040330-10.html>) をご覧ください。



1. 欠格事由の対象となる「密接関係者」の範囲 【省令・通達】

改正法において、欠格事由として、
「『許可を受けようとする者と密接な関係を有する者』（親会社等）が5年以内に許可の取消を受けている場合」が追加。

→ 「密接関係者」の具体的要件を規定

- 【例】・「許可を受けようとする者の議決権の過半数を所有していること」
・「申請者の株主と株主の構成が類似していること」 等

2. 許可時の審査の拡充 【通達】

新規参入の許可時の審査事項を拡充

- 【例】・申請前の行政処分歴を確認する期間を、従来の倍程度に延長する。（例：3ヶ月→6ヶ月等）
・資金計画に係る費用（人件費・燃料費・車両費等）を、より長期間を見込んで計上することを求める。

3. 事業計画の変更の際の審査の拡充 【省令・通達】

（1）事業用自動車の数に係る事業計画の変更

（現行）事業計画の変更は原則認可が必要である一方、「営業所に配置する車両数の変更」については、一律に事前届出。

→ 認可基準に適合しないこととなるおそれがある場合については、認可の対象とする。

- 【例】・最低車両台数（5両）未滿となる場合 ・一定規模以上の増車を行う場合
・法令遵守が十分でないおそれがあると認められる場合（密接関係者が5年以内に許可の取消しを受けている等）

（2）法令遵守能力の審査事項の拡充

事業規模の拡大となる認可申請（営業所の新設等）について、法令遵守の状況に関する審査を強化することとする。

- 【例】・貨物自動車運送適正化事業実施機関による適正化事業の結果等を踏まえ、法令遵守が十分に行われていないと認められるものでないこと。
・一定期間、自らの責による重大事故を発生させていないこと。 等

貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律の施行等に伴う
関係通達の改正案等について（概要）

1. 背景

「規制の適正化」、「事業者が遵守すべき事項の明確化」等を内容とする貨物自動車運送事業法の一部を改正する法律（平成 30 年法律第 96 号。以下「改正法」という。）の施行に伴い、及び改正法の趣旨を踏まえた法令遵守の徹底等を図るため、必要な通達の整備を行う。

2. 改正の概要

(1) 処分基準の見直し

改正法等を踏まえ、「貨物自動車運送事業者に対する行政処分等の基準について（平成 21 年 9 月 29 日付け国自安第 73 号・国自貨第 77 号・国自整第 67 号。以下「処分基準通達」という。）」、「貨物自動車運送事業者に対し行政処分等を行うべき違反行為及び日車数等について（平成 21 年 9 月 29 日付け国自安第 75 号・国自貨第 79 号・国自整第 69 号。以下「日車表通達」という。）」について、以下のとおり所要の改正を行う。

① 改正法により新設又は改正された事項の違反行為に対する処分量定として、以下の違反行為・量定を位置付ける。

- ・各営業所に配置する事業用自動車の数に関する事業計画変更認可違反：10 日車
※（現行）当該数に関する事業計画変更届出違反：警告
- ・自動車車庫の位置違反：10 日車
※（現行）事業計画変更認可違反、かつ、車庫の位置違反：20 日車
- ・車庫の規模の確保違反：10 日車
※（現行）事業計画変更認可違反、かつ、車庫の規模の確保違反：20 日車
- ・社会保険等の未納付：20 日車（新設）
- ・損害賠償の支払能力確保義務違反：20 日車（新設）

② 処分量定の 2 倍を上回らない範囲で加重することができる場合について、一定の輸送の安全確保義務違反のみを対象として規定しているところ、違反の内容が次のいずれかに該当する場合についても対象として明確化する等の改正を行う。

イ 違反行為若しくはこれを証する物を隠滅し、又は隠滅したと疑うに足りる場合の当該違反行為

ロ 違反事実が社会的影響のあるものである場合 等

③ 処分量定を軽減することができる場合について、一定の輸送の安全確保義務違反のみを対象として規定しているところ、違反行為を防止するために相当の注意及び監督が尽くされたことの証明があった場合についても対象として明確化する。

④ その他所要の改正

(2) 悪質な法令違反に関する早期改善の徹底

輸送の安全の確保に係る一定の悪質な法令違反が常態化しているおそれがあると認められる事業者に対し、早期に改善を促す仕組みを構築するため、以下の内容等について新たに運用を定めるとともに、関係通達について所要の改正を行う。

① 法令違反の是正に係る命令の発出

次のイ又はロに該当する場合には、通常貨物自動車運送事業法（以下「法」という。）第 33 条の規定に基づく行政処分（事業停止・車両停止）に加え、法第 23 条の規定に基づく輸送の安全確保の命令を発出することとする。

イ 処分基準通達 5（１）①～⑤に該当する違反行為があった場合（運行管理者・整備管理者の不選任等）

ロ 地方貨物自動車運送適正化事業実施機関が実施する巡回指導及び当該巡回指導後に地方運輸局が行う監査の結果により、乗務時間等告示（平成 13 年国土交通省告示第 1365 号）、点呼実施義務及び健康診断受診義務のいずれにも違反が確認された場合

② ①の命令違反に対する処分

①による命令の発出から一定期間後に実施する監査において、当該命令への違反が確認された場合は、法第 33 条に基づく許可の取消し処分を行うこととする。

③ その他

①による輸送の安全確保の命令を「貨物自動車運送事業法に基づく輸送の安全確保命令の発動基準について（平成 16 年 6 月 30 日付け国自総第 120 号・国自貨第 29 号）」に位置付けるとともに、②による許可の取消し処分について処分基準通達に追加する等の所要の改正を行う。

(3) 法第 64 条の規定に基づく荷主勧告制度における警告を行う事案の追加

「荷主勧告事務の細部取扱い等について（平成 29 年 6 月 30 日付け国自貨第 38 号）」について、以下のとおり所要の改正を行う。

- ① 貨物自動車運送事業者の法令違反行為に対して荷主の関与があるものと認められた場合等に発出する警告書の発出基準に、過去 3 年以内に、支社等の別、法令違反行為の種別を問わず、5 回の協力要請を受けた場合についても対象として追加する。

3. 今後のスケジュール（予定）

通達発出：令和元年 10 月中旬～下旬

施 行：令和元年 11 月 1 日

トラック事業における働き方改革の推進

令和2年度概算要求: 200百万円(155百万円)

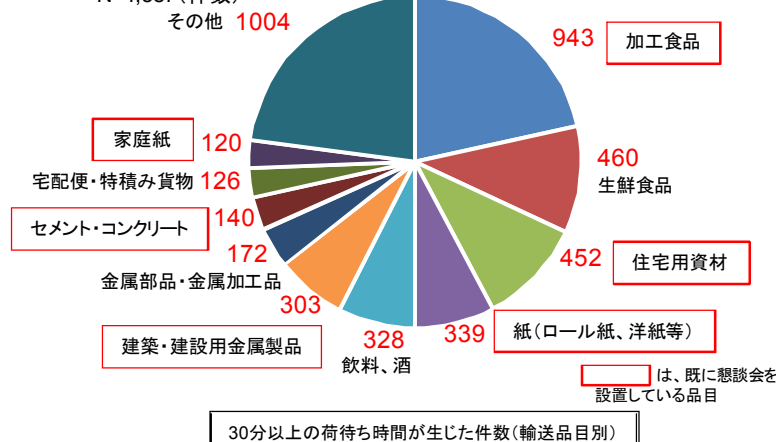
- トラック運送事業は他の産業に比べて長時間労働、低賃金の状況にあり、ドライバー不足が深刻な課題。
- このため、労働生産性の向上、多様な人材の確保・育成、取引環境の適正化等に資する事業を実施し、働き方改革による労働条件改善を推進する。

<事業概要>

- トラック輸送における物流の生産性向上やトラックドライバーの長時間労働の改善のためには、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把握や改善策の検証が不可欠。
- ① 荷待ち件数が特に多い分野で設置した輸送品目別懇談会(加工食品、建設資材、紙・パルプ)において得られた改善策や好事例を全国に展開するとともに、必要に応じて引き続き、課題解決のための検討・検証を実施。
 - ② メーカー(製)、中間流通・卸(配)、小売(販)のサプライチェーン全体での生産性向上が求められるその他の輸送品目についても、課題把握や改善策の検討・検証を実施。
 - ③ 地方においても協議会等を活用し、各地方の実態を踏まえた改善策を検討・検証するとともに、改善策や好事例の普及・浸透を図る。

①輸送品目別の取組の強化

N=4,387(件数)



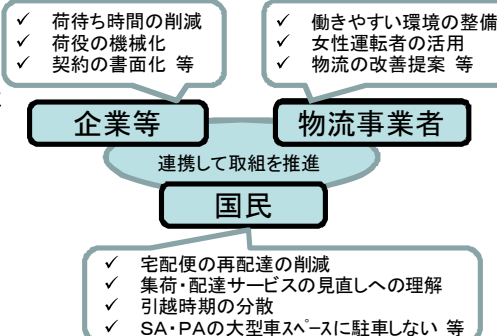
②「ホワイト物流」推進運動の展開

<事業概要>

- 深刻化する運転者不足に対応し、産業活動等に必要な物流を安定的に確保するため、荷主、物流事業者等関係者が連携して強力に推進。

(具体的な取組内容)

- 荷主・物流事業者の取組事例の集約及びセミナー等による展開
- 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
- ポータルサイトの運営 等

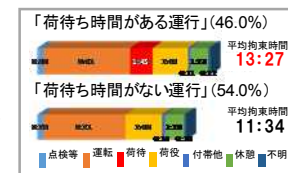


③長時間労働の是正に向けた調査事業

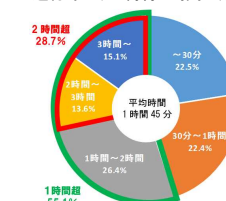
<事業概要>

- トラック運送事業の実態調査(荷待ち・荷役・労働時間など)

- ドライバーの働き方改革を進め、コンプライアンスが確保できるようにするためには、長時間の荷待ち等を発生させないことが重要。
- デジタルタコグラフの荷待ち記録のプローブデータを用いて荷待ちが多く発生している地域を推定
- 令和元年6月から乗務記録への記載が義務付けられた荷役作業時間等の状況を把握するための調査を実施



1運行あたりの荷待ち時間の分布



- 生産性向上に向けたIT機器に関する調査事業

【資料2】 周知・要請事項について

これまでの取組

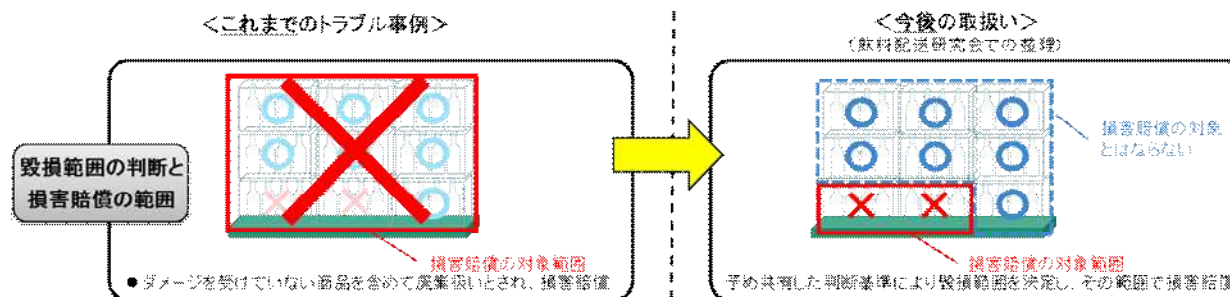
【課題・背景】

飲料配送中に荷崩れ等が発生し、貨物に毀損が生じた場合、毀損が生じていないものを含めて運送事業者が損害賠償を求められるなど、飲料配送に関わる関係者間でトラブル等が発生。

【取組概要】

- 飲料配送研究会における議論を踏まえ、「飲料配送研究会報告書」をとりまとめ（R1.7.26）。
- 国土交通省自動車局では、運送事業者が使用する「標準貨物自動車運送約款」における飲料配送に係る取扱いを明確にするための「適用細則」を定め、運送事業者等へ通知（同上）。

上記報告書及び適用細則において、例えば以下のように、貨物の毀損に係る損害賠償は当該毀損の範囲内で発生することが基本であること等を明確化。



※ このほか、飲料の包装資材の傷み具合が、包装資材の機能上等问题ない場合は出荷可といった判断基準の例を明確化。

今後の取組

- ✓ これまでも運送事業者向けの説明会等の場を活用して上記施策の周知等を実施。
- ✓ 今後、以下のような取組を進めることにより運送事業者・荷主双方に対する施策の浸透を図る。

① 運送事業者や荷主等（※）により構成される協議会におけるフォローアップ（年2回）

- ⇒ **本年10月に協議会を開催**した上で、**秋頃に書面化の浸透状況等に係る調査**を実施。
- ⇒ **来年1・2月頃に再度協議会を開催**し、調査結果を踏まえ、**更なる浸透**を図る。

② 経産省、農水省、国税庁と連携し、荷主を集めた説明会等における周知

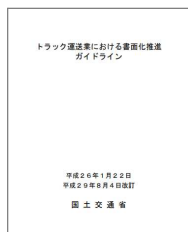
- ⇒ **本年10月以降全国10ブロックで実施** → 発・着荷主双方に対して丁寧に説明

③ 経産省、農水省の各局長等の定期的な情報共有・意見交換会の開催

トラック運送業の取引の適正化について

これまでの取組

「トラック運送業における 書面化推進ガイドライン」 【H26.1策定】



⇒ 契約の書面化を推進し、適正な運賃・料金収受を促進

「標準貨物自動車運送約款」 の改正 【H29.11施行】



⇒ 「待機時間料」等を料金として規定

「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」【H30.12策定】



⇒ 運送に必要なコストを示し、運送事業者・荷主の共通理解を醸成

「貨物自動車輸送安全規則」 の改正 【H29.7, R1.6施行】



⇒ 荷待ち時間や附帯業務を「乗務記録」の記載対象に

「ホワイト物流」推進運動の展開 【H30.12〜】



⇒ 荷主、一般国民向けに輸送の効率化等と呼びかけ

- 真荷主に対して契約を書面化した者： **約80%**
- 改正後の標準約款に基づき運賃を設定した者： **約83%**
- 約款改正を踏まえ、真荷主との間で取引を見直した者： **約50%**
- 「ホワイト物流」に協力する旨の行動宣言をした荷主： **約550者**

今後の取組

- ✓ これまでも運送事業者向けの説明会等の場を活用して上記施策の周知等を実施。
- ✓ 今後、以下のような取組を進めることにより運送事業者・荷主双方に対する施策の浸透を図る。

① 運送事業者や荷主等（※）により構成される協議会におけるフォローアップ（年2回）

- ⇒ 本年10月に協議会を開催した上で、秋頃に書面化の浸透状況等に係る調査を実施。
- ⇒ 来年1・2月頃に再度協議会を開催し、調査結果を踏まえ、更なる浸透を図る。

② 経産省、農水省と連携し、荷主を集めた説明会等における周知

- ⇒ 本年10月以降全国10ブロックで実施

③ 経産省、農水省の各局長等の定期的な情報共有・意見交換会の開催

【資料3】

本協議会における今後の取組について

「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」 令和元年度 輸送品目別検討テーマ及びアドバンス事業

○47都道府県の地方協議会における検討テーマ及びアドバンス事業の実施品目が決定。（一部調整中）

○地方協議会における検討テーマの荷種の内訳は、加工食品24件、紙・パルプ15件、建設資材11件となっている。

協議会	検討テーマ	アドバンス事業
北海道	紙・パルプ	紙・パルプ(段ボール)
青森	紙・パルプ	
岩手	加工食品	
宮城	紙・パルプ	
秋田	加工食品	加工食品
山形	加工食品	
福島	建設資材	
茨城	建設資材	
栃木	紙・パルプ	紙・パルプ(洋紙・板紙)
群馬	加工食品	
埼玉	(調整中)	
千葉	建設資材	
東京	(調整中)	紙・パルプ(洋紙・板紙)で調整中
神奈川	加工食品	
山梨	加工食品	
新潟	加工食品	
長野	加工食品、紙・パルプ、建設資材	
富山	建設資材	
石川	加工食品	
愛知	加工食品	加工食品
静岡	紙・パルプ	
岐阜	加工食品、紙・パルプ、建設資材	
三重	紙・パルプ	紙・パルプ(家庭紙)
福井	加工食品、紙・パルプ、建設資材	

協議会	検討テーマ	アドバンス事業
大阪	加工食品 紙・パルプ 建設資材	紙・パルプ 建設資材
京都		
兵庫		
滋賀		
奈良		
和歌山		
広島	建設資材	建設資材
鳥取	建設資材	
島根	加工食品	
岡山	紙・パルプ	
山口	加工食品、建設資材	
徳島	紙・パルプ	
香川	紙・パルプ	
愛媛	加工食品、紙・パルプ	
高知	加工食品	
福岡	加工食品	
佐賀	加工食品	
長崎	加工食品	
熊本	紙・パルプ	農産物
大分	加工食品	
宮崎	加工食品	
鹿児島	加工食品	
沖縄	加工食品	

今年度の検討事項（加工食品）

昨年度に設置した「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（以下、「加工食品懇談会」という）」では、加工食品物流の問題点・課題として様々な意見が提示され議論を行ってきた。

平成31年3月に開催した前回懇談会においては、特に以下の4つの施策について、「ホワイト物流」推進運動なども活用しながら関係者による取組の促進を図ることとしつつ、コード類の標準化やガイドラインの整備等も含めて、引き続き検討を行うと整理。

- ・受発注条件の見直し（リードタイムの延長、事前出荷情報の提供、波動の平準化、需給調整在庫の確保）
- ・荷待時間の削減（先着順から予約制への変更、時間指定の柔軟化）
- ・荷役時間の削減（バラ積み貨物のパレット化、パレットサイズの統一、外装段ボールサイズの見直し）
- ・検品時間の削減（3分の1ルールの見直し徹底、年月日表記から年月表記への変更、
事前出荷情報の提供とQRコード等への情報の組み込み、
統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化）

今年度の検討の進め方について(加工食品)

1. 本年度のアウトプットのイメージ(案)

- ① 関係者による取組を推奨する項目のリスト等から構成される「加工食品物流における「ホワイト物流」推進ガイドライン」(仮称)及び取組の検討に役立つ情報をまとめた参考資料集を作成する。
 - 「ホワイト物流」推進運動ポータルサイトで公開。
 - 加工食品の製造、卸売、小売、物流等の関係者に対し、取組の検討と「ホワイト物流」推進運動の自主行動宣言への反映を要請する。
 - 本ガイドラインを活用し、来年に迫る東京2020オリンピック・パラリンピック大会期間中の対応を含め、荷主と運送事業者の協力による物流効率化のための取組の検討・実施を要請する。
- ② 今後、標準化を進めていくことが期待される事項について取りまとめる。
 - 令和2年度以降、関係団体等に対し、標準化やその検討を働き掛けていく。

2. 他の検討会等との役割分担

「持続可能な加工食品物流検討会」等の他の検討の枠組みで議論されている取組については、その検討成果を活用することなどにより、本懇談会との重複を避けることとする。

今年度の懇談会(紙・パルプ)の進め方(案)

1. 今年度のアウトプットのイメージ

- ドライバー不足が深刻化する中、国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、懇談会での議論や実証実験等の結果を踏まえ、紙・パルプ分野のサプライチェーン全体での物流改善に向けた取組を促進していくため、取組メニュー例、検討にあたっての手順・留意事項、参考となる取組事例等をまとめた『紙・パルプ分野における「ホワイト物流」推進ガイドライン』（仮称）を作成。

- ➡ 本ガイドラインについては、「ホワイト物流」推進運動とも連動して、紙・パルプの製造、卸売、小売、物流等のサプライチェーンの関係者に広く周知。
- 本ガイドラインを活用して、来年に迫る東京2020オリンピック・パラリンピック大会期間中の対応を含め、荷主と運送事業者の協力による物流効率化のための取組の検討・実施を要請。

2. 検討の進め方

●第1回懇談会（令和元年6月25日）

- ・ これまでの議論等を踏まえた現状・課題の整理
- ・ 今年度の進め方について

●第2回懇談会（令和元年秋ごろ）

- ・ 実証実験等の実施状況の報告・共有

●第3回懇談会（令和2年2月ごろ）

- ・ 実証実験等の結果の報告
- ・ ガイドライン（案）の提示

ガイドラインの策定

令和元年7月～

課題の内容に応じて、以下を実施

実証実験

課題解決に資すると考えられる取組みを試行的に実施し、効果等を検証する

実態調査

課題の発生箇所・発生件数等の実態を調査し、課題の「見える化」を図る

ヒアリング・アンケート

先進的な取組を行っている事業者等からのヒアリングや、消費者等に対するモニター調査等を行い、取組みに当たってのポイントや課題等を把握する

反映

今年度の懇談会(建設資材)の進め方(案)

1. 今年度のアウトプットのイメージ

- ドライバー不足が深刻化する中、国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、懇談会での議論や実証実験等の結果を踏まえ、建設資材分野のサプライチェーン全体での物流改善に向けた取組を促進していくため、取組メニュー例、検討にあたっての手順・留意事項、参考となる取組事例等をまとめた『建設資材分野における「ホワイト物流」推進ガイドライン』(仮称)を作成。
 - ➡ 本ガイドラインについては、「「ホワイト物流」推進運動とも連動して、建設資材の製造、加工、商社・卸売(小売)、物流、施工事業者等のサプライチェーンの関係者に広く周知。
 - 本ガイドラインを活用して、来年に迫る東京2020オリンピック・パラリンピック大会期間中の対応を含め、荷主と運送事業者の協力による物流効率化のための取組の検討・実施を要請。

2. 検討の進め方

● 第1回懇談会(令和元年7月8日)

- ・ これまでの議論等を踏まえた現状・課題の整理
- ・ 今年度の進め方について

● 第2回懇談会(令和元年秋ごろ)

- ・ 実証実験等の実施状況の報告・共有

● 第3回懇談会(令和2年2月ごろ)

- ・ 実証実験等の結果の報告
- ・ ガイドライン(案)の提示

ガイドラインの策定

令和元年7月～

課題の内容に応じて、以下を実施

実証実験

課題解決に資すると考えられる取組みを試行的に実施し、効果等を検証する

実態調査

課題の発生箇所・発生件数等の実態を調査し、課題の「見える化」を図る

ヒアリング・アンケート

先進的な取組を行っている事業者等からのヒアリングや、消費者等に対するモニター調査等を行い、取組みに当たってのポイントや課題等を把握する

反映

新たな方策について

ご議論いただきたい内容

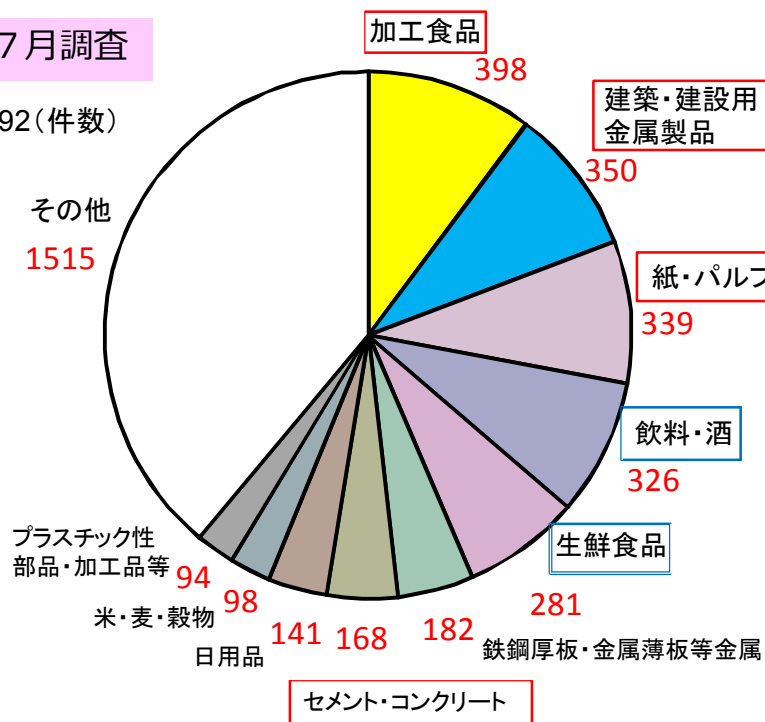
- 平成29年7月に実施した荷待ち時間実態調査において、30分以上の荷待ち時間が生じた件数が多い品目（加工食品、建設資材、紙・パルプ）について懇談会を立ち上げて、課題整理や改善策について検討を行っているところ。
- 平成30年11月に実施した荷待ち時間の実態調査では、すでに懇談会を立ち上げている加工食品、建設資材、紙・パルプの各品目については、依然として30分以上の荷待ち時間が生じた件数が多いことから、引き続き課題解決のための方策について検討・検証を実施する。
- また、上記2度の調査において、荷待ち時間が生じた件数が多かった「生鮮食品」及び「飲料、酒」について、次年度以降の「新たな方策」として懇談会を立ち上げ、課題整理や改善策の検討を実施することとしたい。

30分以上の荷待ち時間が生じた件数（輸送品目別）

 は、既に懇談会を設置している品目
 は、今後懇談会設置を検討する品目

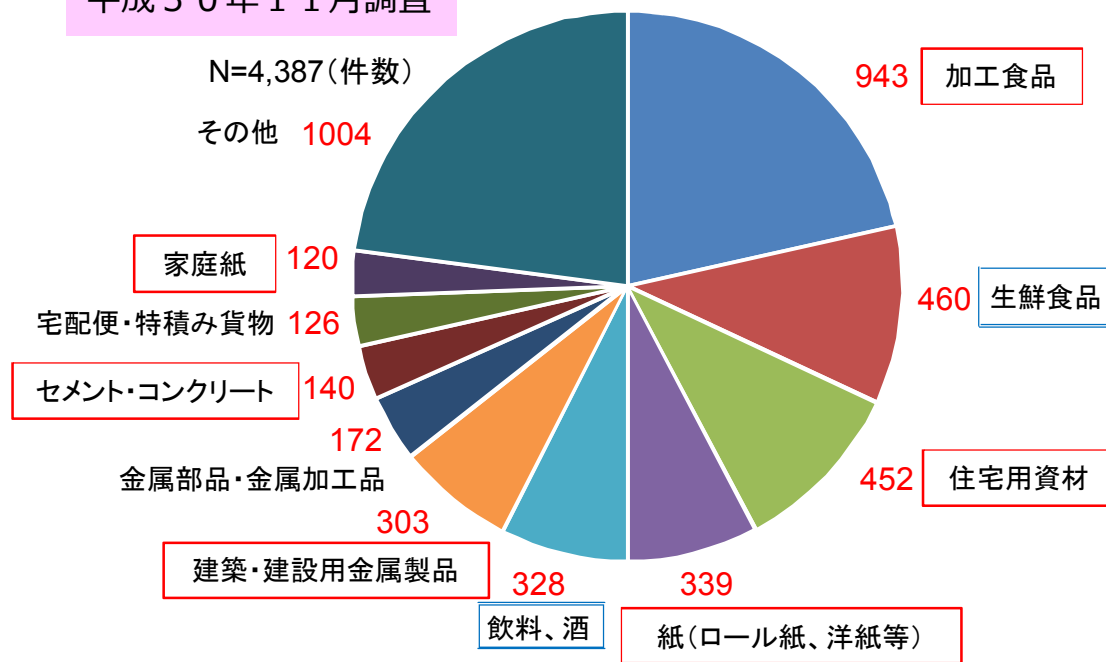
平成29年7月調査

N=3,892(件数)



平成30年11月調査

N=4,387(件数)



令和6年度からの時間外労働規制の適用に向け、今後、中央協議会及び地方協議会においてどのような論点を中心に議論して取り組みを進めていくべきか。

想定される論点

- ① パイロット事業（28・29年度）、コンサルティング事業（30年度）、アドバンス事業（31年度）と毎年実証事業を行い、多くの事例が積み重ねられた。今後、これらの事業から得られた改善策を全国の荷主や運送事業者に対して効果的に展開・浸透させていくためには、どのような取組が必要か。
また、中小事業者や着荷主に対して中央協議会や地方協議会での取組を周知するためには、どのような方法が有効か。
（全国でのセミナー等の開催以外の効果的な周知方法の検討 等）
- ② これまでの実証事業のフォローアップが必要ではないか。また、どのような観点でフォローアップすべきか。
（過去の実証事業のうち、主要な事業の取組み後の状況等をヒアリング 等）
- ③ 地方協議会において、荷主との連携を強化するためにはどのような取組が必要か。
（荷主企業所管省庁や個別の荷主企業の地方協議会への参画 等）
- ④ 全国の荷主や運送事業者が自主的に課題改善に取り組むために、地方協議会はどのような役割を果たしていくべきか。
（地域ごとの課題や主要な品目に関する重点的な協議会運営の検討 等）
- ⑤ その他、中央協議会及び地方協議会でとりあげるべき議題はあるか。