

「第6回北海道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」説明資料

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会 の進捗状況について」

平成29年3月17日

公益社団法人全日本トラック協会 常務理事 松崎 宏則



公益社団法人
全日本トラック協会
Japan Trucking Association



○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	○	○	○	業務用厨房機器
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

取り上げられている主な課題 ①荷待ち時間の解消 ②附帯作業の作業工程・時間 ③長時間運行

課題・取組例

1)集荷・配送の経路

- ・複数力所を巡回で集荷・配送を行うと、その都度待ち時間も発生、拘束時間が長期化
← 集荷・配送と市場までの幹線・長距離輸送を分けて効果検証

2)出荷情報

- ・当日にならないと出荷量や配送先が分からない。
← 運行依頼を一日前倒し、積み込み予定時間の事前連絡、出荷日を翌日回し

3)現場への到着時間の受付対応

- ・(窓口での)受付時間順になるので、必要以上に早めの受付になる ← 予約受付システムの活用

4)荷役作業

- ・手積み・手降ろししている ← パレット化
- ・荷の積み替えがある、配送先毎に仕分けされていない
← 製造ロット順から輸送車両順で荷積み、出荷アイテムとその他アイテムの分離による置き場所の工夫

5)附帯作業(検品、ピッキング)

- ・検品(順番待ち、検品に時間かかる) ← パレットに集約して検品
- ・ピッキング(導線が長い、場所が広域、) ← 配送先の店舗別にピッキング

6)施設面での制約

- ・バースが足りない ← バースの運用の柔軟化

7)その他

- ・KPIを設定する ← 平均待機時間の共有化
- ・着荷主とのパートナーシップ構築を目指す ← 実運送事業者と発荷主が共同で着荷主と定期的に協議

等



○ 各地方のパイロット事業及び「貨物自動車運送業の生産性向上に向けた調査事業」(荷主10業種ごとの業界特性と解決施策)を全国で共有し、次年度のパイロット事業に反映。

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

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の開催について

		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
関東	茨城	H27.7.24	H27.12.9	H28.3.17	H28.8.8	H28.12.6
	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	H29.3.23
	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	H29.3.23	
	長野	H27.7.30	H28.2.19	H28.12.1	H29.3.15	
	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	H29.3.8
	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	H28.8.29	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	H29.3.15

		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	H29.3.13
	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	H29.3.15
九州	福岡	H27.8.4	H27.12.11	H28.3.9	H28.9.12	H29.3.7
	佐賀	H27.8.11	H27.11.27	H28.3.22	H28.9.20	H29.3.14
	長崎	H27.8.10	H27.11.26	H28.3.15	H28.9.16	H29.3.8
	熊本	H27.8.6	H27.12.3	H28.3.14	H28.10.24	H29.3.16
	大分	H27.7.23	H27.12.4	H28.3.18	H28.9.23	H29.3.21
	宮崎	H27.8.6	H27.12.17	H28.3.14	H28.8.4	H29.2.28
	鹿児島	H27.8.5	H27.12.10	H28.3.15	H28.9.13	H29.3.13
沖縄	沖縄	H27.7.31	H27.12.17	H28.3.29	H28.6.17	H28.11.16

地方協議会における主な意見について

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回運送事業者を集ってもらい、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】

荷主向け業界専門紙への広告掲載について

荷主の皆様、トラックドライバーの労働条件改善にご理解・ご協力をお願いします!

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。

① 1運行あたりの荷積み・荷卸しの際の待ち時間(※1)

3時間超 15.1%

2～3時間 13.6%

② 全取引に占める無償の付帯作業(検品・仕分け等)のある取引の割合(※2)

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社の下請等中小企業の取引に関する実態。

調査結果はこちら <http://www.mlit.go.jp/common/001138839.pdf>



トラック運送業界では、荷主の皆様、行政(厚生労働省・国土交通省等)、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無償の付帯作業を解消するためには、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無理・無駄のない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。

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
後援 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 (平成28年11月～12月)

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
醸界タイムス	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		織研新聞	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
ゴムタイムス	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。

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

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

荷主に広くアピール

トヨタや日産、三菱が荷主都合による荷積みや荷卸しで無駄に時間を費やす手待ち時間のうち、3時間以上待てば日産が全体の15・1%を占めることが明らかに。トヨタの過重労働軽減を目指して全日本トラック協会と国土交通省、厚生労働省が実施した実態調査結果で、全ト協では調査結果をもとに、現状を荷主に広くアピールするほか、全国で実施する実証実験を通じて日産の労働時間軽減に結び付けていく考えだ。

初めてとなる実態調査は昨年9月に全国のトラックドライバー約5000人を対象に、1週間の運行実態を明確化した。労働条件の改善が目的で、広範囲な調査により現状の課題を明確にするのが狙いだ。全国および各都道府県に設置する「トラック輸送主コンサルタン」が一体となって改善を図る実証実験を開始した。ドライバーの長時間労働軽減には荷主、着荷主を交えた改善が欠かせない調査結果によると手待ち時間の平均は1時間45分で、2

018年度に取の手とめる方針だ。トヨタは、計画と実際の間にずれが生じている。018年度に取の手とめる方針だ。トヨタは、計画と実際の間にずれが生じている。

全ト協は、実態把握と同時に今年度からは個別への改善をめぐり、全国48都道府県で運送事業者と荷主、コンサルタンが一体となって改善を図る実証実験を開始した。ドライバーの長時間労働軽減には荷主、着荷主を交えた改善が欠かせない調査結果によると手待ち時間の平均は1時間45分で、2