

平成30年度コンサルティング事業及び今後の協議会について

コンサルティング事業の実施

- 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
- 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（以下の16地域）

※実施地域 北海道、青森、秋田、東京、新潟、富山、静岡、愛知、岐阜、大阪、和歌山、広島、山口、香川、宮崎、鹿児島
- 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

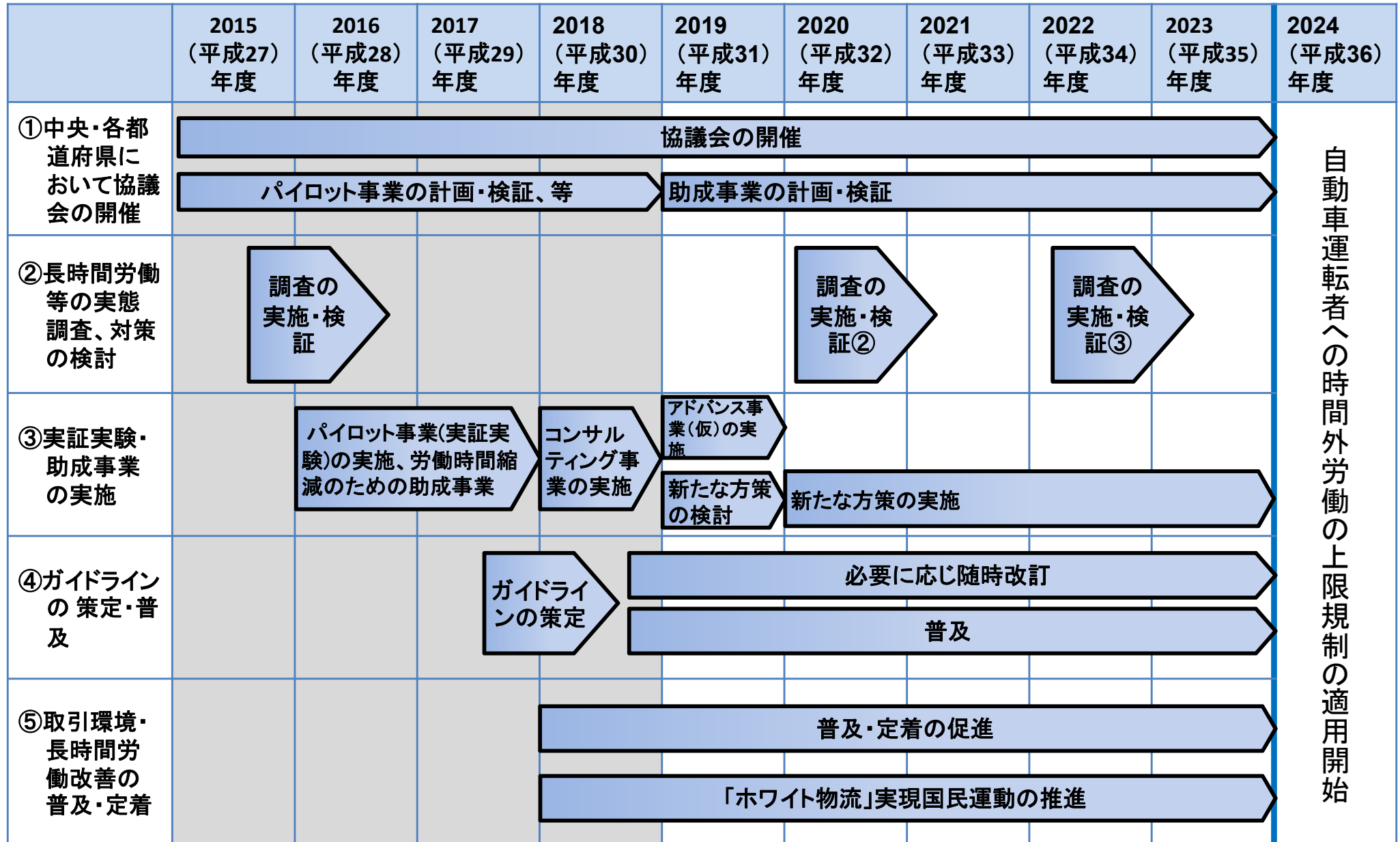
想定される取組み

- トラックドライバーによる荷役作業の負担軽減
- 中継輸送によるドライバーの拘束時間の削減
- モーダルシフトによる拘束時間の削減

「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30年度コンサルティング事業（実証実験）の実施集団選定状況

○15都道府県において対象集団が決定。青森においても実施に向け選定中。

都道府県	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
北海道	○	○	○	日用品
青森	△	△	△	
秋田	○	○	○	農産物
東京	○	○	○	一般雑貨
富山	○	○	○	住宅用建材
新潟	○	○	○	加工食品
静岡	○	○	△	自動車部品
愛知	○	○	○	日用品
岐阜	○	○	○	金属加工製品
大阪	○	○	○	紙パルプ
和歌山	○	○	—	機械製品
広島	○	○	○	加工食品
山口	○	○	○	加工食品
香川	○	○	○	加工食品
宮崎	○	○	○	青果物
鹿児島	○	○	○	食肉



※2023(平成35年)4月には、中小企業における月60時間超の時間外労働の割増賃金率引き上げ

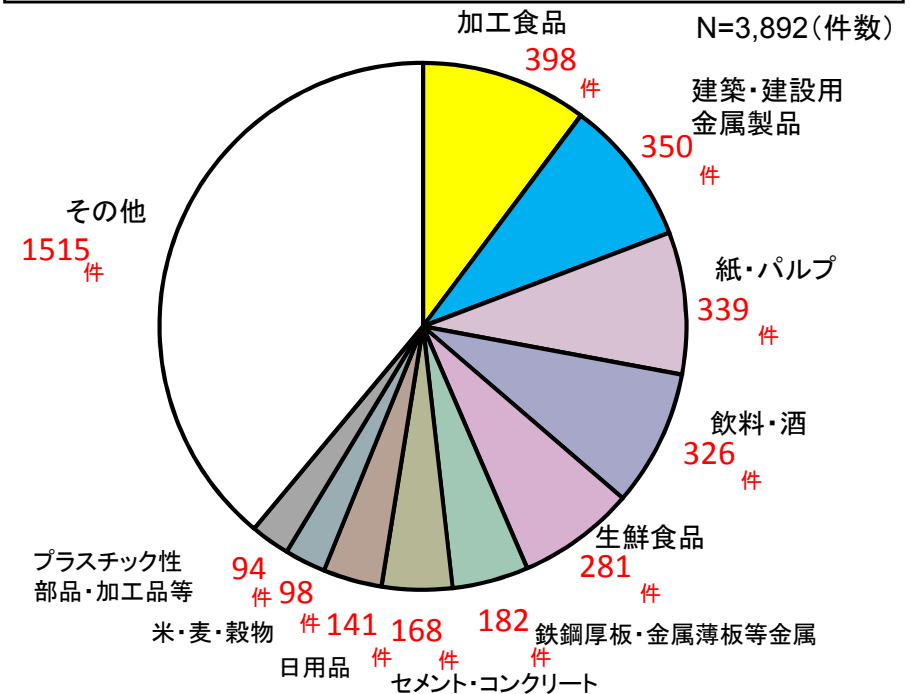
荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組の推進について

- 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	（公社）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6月29日に開催

第1回開催時の主な意見

- トラックドライバーは早く行って待機する習性があるため、荷主都合による荷待ち時間の定義が難しい。受付予約システムの導入が必要と考えている。
- パイロット事業でも好事例は必ず荷主の協力により実現している。サプライチェーンで真荷主と委託を受けた者がいる場合、真荷主でない方は改善に取り組もうとしない。サプライチェーン全体で待機時間の削減やパレット利用等の改善をしていくことが必要。
- パレットのサイズに違いがあり、11と12、それからビールパレットもある。また私有パレットの場合は持ち帰るためパレット間の積み替え作業が発生する。一貫パレチゼーションができると画期的に拘束時間が少なくなる。
- 時間指定（ジャストインタイム）と少量多頻度化は事業者の処理能力を越える要因になる。
- リードタイムを半日長くしたらどうなるだろうか、あるいは1日長くしたらどうなるのか、そういったことを検証できたらいいかと思う。
- 賞味期限の3分の1ルールの見直しもやって頂きたい。検品のルールも荷主、倉庫業者、トラック事業者バラバラである。
- 倉庫で問題になるのは貨物の集中波動。商流の締めの関係で月末か月初に集中しているがここを見直していきたい。
- 各流通における在庫をどうするか。在庫を持つのは悪だと言われている。在庫についてルール化し全体で考えていかないと、在庫を持たない方に進んでしまい、そのしわ寄せは物流事業者へ行くことになる。

トラック運送業の適正運賃・料金検討会について

○自動車局においては、トラック運送事業者の取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、平成27年度、厚生労働省と共同で、荷主も構成員に含めた「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を設置。

○同協議会における取引環境改善に向けた議論に先立ち、適正運賃・料金収受に関する議論の論点整理や方向性に関する助言を行うための場として、平成28年7月に「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を設置。

第4回検討会までの議論を踏まえ、平成29年8月4日に標準貨物自動車運送約款等を改正し同年11月4日に施行。

○平成29年12月20日に開催した第5回検討会以降、持続可能なトラック事業運営等のために必要なコスト構成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方策等について検討。

「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」委員

委員

【学識経験者】

- ・ 藤井 聡 京都大学工学部工学研究科教授（座長）
- ・ 野尻 俊明 流通経済大学学長
- ・ 苦瀬 博仁 流通経済大学流通情報学部教授
- ・ 柳澤 宏輝 弁護士（長島・大野・常松法律事務所）

【行政】

- ・ 平嶋 隆司 国土交通省自動車局貨物課長
- ・ 多田 浩人 国土交通省総合政策局参事官（物流産業）
- ・ 藤枝 茂 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
- ・ 伊奈 友子 経済産業省商務・サービスグループ物流企画室長
- ・ 宮浦 浩司 農林水産省食料産業局食品流通課長

オブザーバー

【荷主】

- ・ 上田 正尚 （一社）日本経済団体連合会産業政策本部長
- ・ 五十嵐克也 日本商工会議所流通・地域振興部長
- ・ 黒川 毅 日本機械輸出組国際貿易円滑化委員会委員長

【トラック運送業】

- ・ 坂本 克己 （公社）全日本トラック協会会長
- ・ 馬渡 雅敏 （公社）全日本トラック協会副会長

【労働組合】

- ・ 難波 淳介 全日本運輸産業労働組合連合会 中央執行委員長
- ・ 山口 浩一 全国交通運輸労働組合総連合 中央執行委員長

第7回 トラック運送業の適正運賃・料金検討会

日時：平成30年5月9日（水）13:00～14:30

場所：中央合同庁舎3号館 11階 特別会議室

主な議事内容

「持続可能なトラック運送機能を確保していく上での共通認識の醸成について」

上記議題について、各委員及びオブザーバーより下記のような意見があった。

- 運送事業者にコンプライアンス違反となる運行を強いることのないよう、ガイドラインを通じて荷主側に示す必要がある。
- コンプライアンス違反が運送事業者側だけの問題ではなく、違反の際には荷主側にどのような問題が生じるかを、手引き等を通じて荷主側にも問題意識を持たせるべきである。
- 荷主側から運送事業者にコンプライアンス違反となる運行を強いることのないよう、荷主勧告制度の実効性をあげていくとともに、独禁法・下請法の観点から他省庁とも連携して取り組みたい。
- 参入規制緩和・事後チェック型の運送業において、きちんとチェックを行えることが、コンプライアンス違反の事業者と、それに関与する荷主への対策に直結する。

上記の意見を踏まえ、荷主と運送事業者双方で持続可能なトラック運送機能を確保していく上での共通認識をもち、適切な取引環境をつくることができるように、手引き書を作成する予定。

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

開催趣旨

自動車運送事業(トラック・バス・タクシー事業)について、省庁横断的な検討を行い、長時間労働を是正するための環境を整備することを目的とした関連制度の見直しや支援措置に関する行動計画の策定及び実施を総合的かつ計画的に推進するため、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を開催する。

構成

議長：野上 浩太郎 内閣官房副長官
議長代理：牧野 たかお 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

検討の視点

1. 労働生産性の向上

- ・短い時間で効率的に運ぶ
- ・たくさん運んで、しっかり稼ぐ
- ・運転以外の業務も効率化 等

2. 多様な人材の確保・育成

- ・力仕事・泊まり勤務等からの解放
- ・誰でも働きやすい職場づくり
- ・免許を取る人を増やす 等

3. 取引環境の適正化

- ・荷主・元請の協力の確保
- ・運賃・料金の適正収受 等

スケジュール

平成29年6月29日 第1回 現状と課題、今後の進め方 等
8月28日 第2回 「直ちにに取り組む施策」の取りまとめ
平成30年2月20日 第3回 取組の進捗状況、政府行動計画の策定方針
5月30日 第4回 「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の決定 等

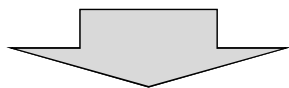
「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の概要

－「運び方改革」と安全・安心・安定(3A)の職業運転者の実現－

2018.5.30
関係省庁
連絡会議
決定

背景・現状

- ・トラック・バス・タクシーの運転者は、全職業平均に比べ、年間労働時間が1～2割長いにも関わらず、年間賃金は1～3割低い状況。
- ・2017年度の「自動車運転の職業」の有効求人倍率は、2.81倍と運転者不足が深刻。
(「職業計」は1.38倍)



物流の停滞や、生活交通路線の廃止・減便、観光客輸送への支障など、生じる恐れ。



政府行動計画の内容

○計画期間

計画の策定の日から自動車の運転業務に対する罰則付きの時間外労働の上限規制の適用開始（2024年4月1日予定）までの期間。

○数値目標

(目標1) 2023年度末までのできるだけ早い時期に全ての事業者が一箇月の拘束時間の限度及び休日労働の限度に関する基準を遵守している状態。

(目標2) 2024年度末までのできるだけ早い時期に全ての事業者の全ての運転者の時間外労働が年960時間以内となっている状態。

○取り組む施策の概要

以下のような観点から88施策を記載（別紙参照）

I. 長時間労働是正の環境整備

- (1) 労働生産性の向上
- (2) 多様な人材の確保・育成
- (3) 取引環境の適正化

II. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

○計画の実効性の確保

主に以下の指標をモニタリングしていく。

労働時間、賃金、運転者の需給、運転者の構成

働き方改革の実現に向けた方針

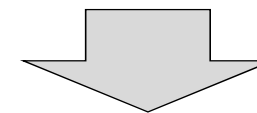
自動車運送事業の働き方改革の実現と運転者不足の解消には、**荷主企業や国民などの様々な関係者の理解と協力**が必要不可欠。

○荷主企業に対しては

- 以下の視点から改めて確認・点検を要請。
 - ・自社の業務運営が**運転者に過度の負担**を与えてしまっていないか。
 - ・**出荷量の偏りを平準化、入出荷を集約化**するなど、必要となるトラックの**稼働台数を節減**できないか。
 - ・運送事業者からの具体的な改善提案に対し、協議に応じているか。

○国民や企業には

宅配便の**再配達**の削減や**引越し時期の分散**について協力を要請。



我が国の自動車運送の現場を、**女性や高齢の運転者**も活躍しやすい、より**ホワイトな労働環境**に変えていき、**必要な運送サービスを安定的に確保**。

「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」の概要

ー長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセルー

～「運び方改革」と3 A（安全・安心・安定）労働の実現に向けた88施策～

2018.5.30
関係省庁
連絡会議
決定

自動車の運転業務への罰則付きの時間外労働の上限規制の導入（2024年4月予定）に向け、政府を挙げて以下の取組を強力に推進。

I. 長時間労働是正の環境整備

「★」を付した施策は、「直ちに取り組む施策」
（2017年8月）以降の追加施策

（１）労働生産性の向上

①輸送効率の向上【警・農・経・国・環】

- ・輸送分野別の取組の強化★
- ・長時間労働を是正するためのガイドラインの作成・見直し
- ・トラック予約受付システムの導入促進（荷待ち時間短縮）
- ・機械荷役への転換促進（荷役時間短縮）
- ・高速道路の有効活用（走行時間短縮）
- ・宅配ボックスの普及促進（再配達削減）
- ・ダブル連結トラックの導入促進（車両の大型化）

②潜在需要の喚起による収入増加【国】

- ・インバウンド需要の取り込み★
- ・タクシーの配車アプリを活用した新サービス導入

③運転以外の業務も効率化【国】

- ・IT点呼の更なる導入拡大★

（２）多様な人材の確保・育成

①働きやすい環境の整備【厚・農・国】

- ・女性ドライバー等が運転しやすいトラックのあり方の検討★
- ・中継輸送の普及促進（泊まり勤務を日帰り勤務に）
- ・機械荷役への転換促進（力仕事からの解放）（再掲）

②運転者の確保【警・厚・国】

- ・第二種免許制度の在り方についての検討
- ・大型一種免許取得の職業訓練の実施

（３）取引環境の適正化

①荷主・元請等の協力の確保【厚・農・経・国】

- ・「ホワイト物流」実現国民運動（仮称）の推進★
- ・輸送分野別の取組の強化★（再掲）
- ・引越運送における人手不足対策の推進★

②運賃・料金の適正収受【国】

- ・標準運送約款の改正趣旨の浸透促進★
- ・トラック事業者・荷主のコスト構成等への共通理解の形成促進★

II. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

①「働き方改革の実現に向けた
アクションプラン」の実現支援【国】
事業者団体による取組を支援

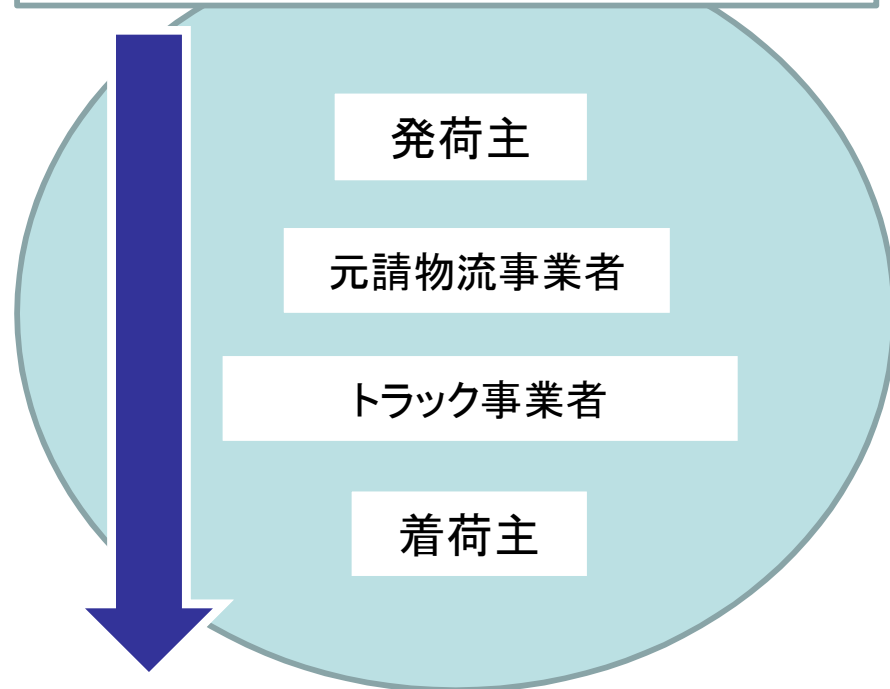
②ホワイト経営の「見える化」【国】
ホワイト経営に取り組む事業者の
認証制度の創設

③労働時間管理の適正化の促進【国】
ICTを活用した運行管理の普及方策の
検討・実施★

④行政処分の強化【国】
新処分基準による行政処分の実施

- 運転者不足に対応し、我が国の産業活動や国民生活に必要な物流機能を安定的に確保するため、農林水産省、経済産業省、国土交通省等の関係省庁と荷主や物流事業者の関係団体、労働組合等が連携し、労働生産性の向上と、女性や高齢者を含む多様な人材が現場労働者として活躍できる労働環境の実現に取り組む運動を強力に推進する。
- 今後、関係者との調整を速やかに進め、本年秋頃までに「ホワイト物流」実現国民運動(仮称)の推進体制を立ち上げるとともに、順次、運動の拡大・深化を図っていくこととする。

～物流プロセス全体で取組を展開～



運動のイメージ

- 関係者にて調整の上、発・着の荷主、元請物流事業者等の関係者が、今後取り組むべき事項や具体的な推進方策をとりまとめ、公表・実施。

(取り組みイメージ)

トラック予約受付システムの導入
ドライバーの手荷役作業の軽減
下請は二次下請まで 等

- 好取組の情報発信・横展開
- 政府行動計画のフォローアップ結果を踏まえ、必要に応じ推進方策等を見直し。

農産物の物流について

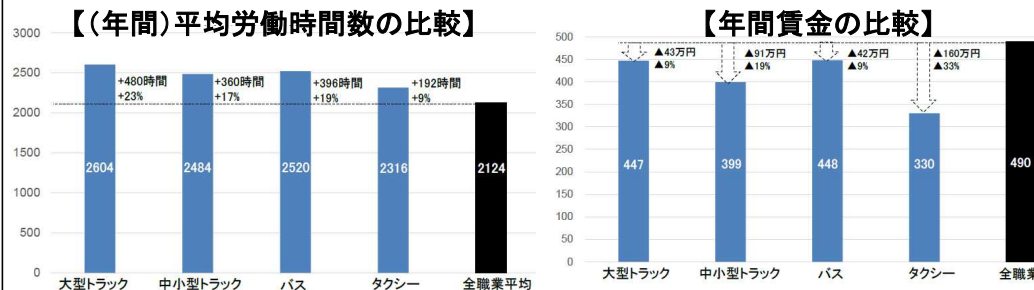
食料産業局 食品流通課

物流の現状と政府全体の動き

- トラックを含む自動車運送業では、長時間労働・低賃金で人手不足も深刻化。
- 政府では、関係省庁が集まって横断的な検討を行い、本年5月、自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画をとりまとめ。

自動車運送業の現状

- トラック・バス・タクシーの運転者は、全職業平均に比べ、年間労働時間が1～2割長いにも関わらず、年間賃金は1～3割低い状況。



- 平成29(2017)年度の「自動車運転の職業」の有効求人倍率は、全職業平均1.38に比べ、2.81倍と運転者不足が深刻。



物流の停滞のほか、生活交通・観光客輸送への支障のおそれ

政府全体の動き

- 「働き方改革実行計画」
(平成29年3月、働き方改革実現会議)
長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制を導入

- 働き方改革法案
自動車の運転業務にも、改正法施行の5年後から年960時間(=月平均80時間以内)の上限規制を適用

上限規制適用までの対策を関係省庁横断的に検討

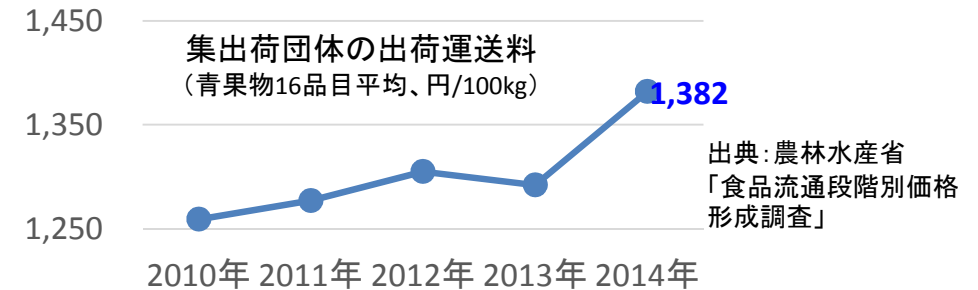
- 「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」(平成30年5月、関係省庁連絡会議)

- ①長時間労働是正の環境整備
・輸送効率の向上 ・荷主・元請等の協力の確保
- ②長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

農産品物流の現状

- 現状の**農産品物流は逼迫**しており、農業者からは思うように運べない、小ロットでは物流費が高くなるといった声が上がっている。
- 農産品流通は、生産構造や品目の特性、消費者ニーズ等に対応するため、全国から迅速に集分荷する**流通形態**に発展したが、それが**トラック輸送に大きな負荷**を与える要因ともなっている。

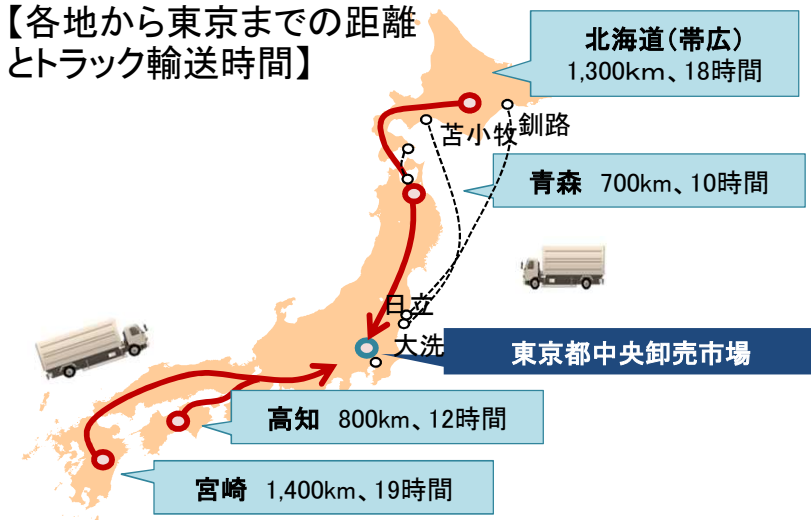
生産構造	品目特性	消費者ニーズ
◆ 生産量が天候等に左右される ◆ 品目が多く、ロットが小さい場合も ◆ 消費地の遠隔地に大産地が存在	◆ 腐敗や傷つき易い ◆ 多種多様な品種 ◆ 冷蔵等の温度管理が必要 ◆ 流通過程で荷姿が変わる場合も	◆ 鮮度、味を重視 ◆ 多頻度少量で購入 ◆ 多様化・細分化し豊富な品揃が必要



【農業者等の声】

- ◆ 現在も輸送は『ギリギリ』の状態で、台風や事故など何かあれば『運べない』状況。(JA関係者)
- ◆ 以前は複数箇所での荷下ろしができたが今年からは2箇所までと制限あり。(JA関係者)
- ◆ 地方では物流費が高い。小ロットでは送料の方が商品より高くなる場合も。(農業者)

【各地から東京までの距離とトラック輸送時間】



(点線：北海道からのトラック輸送形態(トラック→フェリー→トラック))
出典：農林水産省生産局「青果物流通をめぐる現状と取組事例」

トラック輸送の現状

- 農産品物流は、トラックによる輸送が大宗を占めているが、トラック業界は、長時間労働や低賃金等過酷な労働環境から深刻な人手不足の他、長時間労働の短縮等コンプライアンス遵守の要請が高まっている。

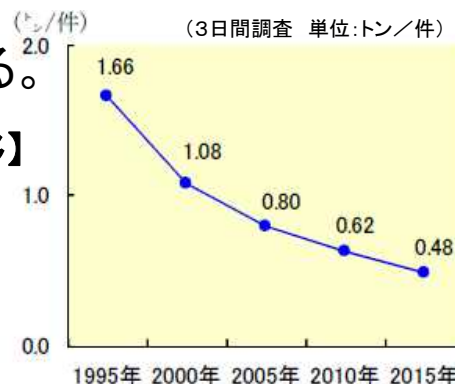
- 特に農産品の輸送は、

- ① 出荷量が直前まで決まらず、出荷待ち、荷下ろし待ち等の手待ち時間の長さや、長距離輸送による長時間の拘束
- ② 手積み手下ろし等の手荷役作業が多く、重労働
- ③ 突然の行き先変更や厳しい品質管理、厳格な到着時間など運行管理が難しい
- ④ 帰り荷がなかったり、小ロット多頻度輸送が求められる

等により、敬遠される場合がある。

【農水産品一件あたりの貨物量の推移】

出典：国土交通省「全国貨物純流動調査（物流センサス）」より 国土交通省物流政策課作成
※ 2015年は速報値。



【トラック業界の労働環境】

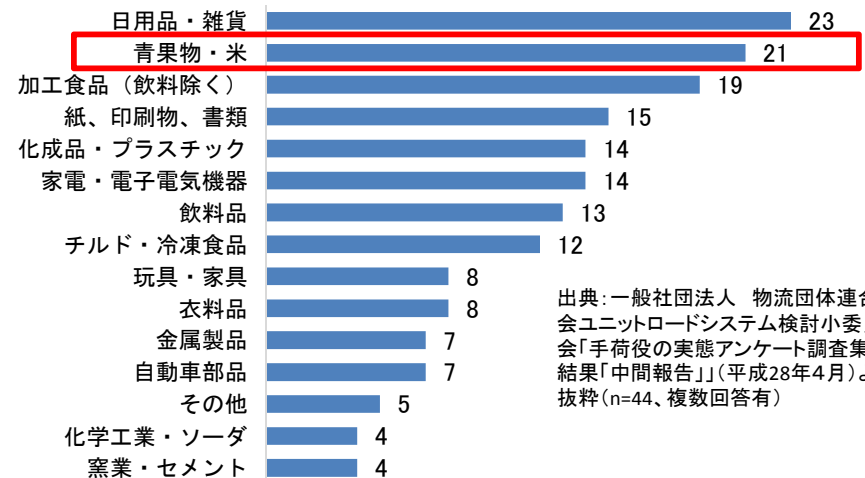
	道路貨物運送業	全産業
所得額	388 万円	489 万円
労働時間	2580 時間	2124 時間

出典：厚生労働省「平成27年賃金構造基本統計調査」

人材確保の実態	必要数が採用できない		必要数を採用できる	
	68.0%		32.0%	
人材不足による運行業務の支障の有無	通年にわたり支障	繁忙期のみ支障	通年にわたり支障なし	
	25.3%	44.5%	30.3%	

出典：(公社)全日本トラック協会実施の景況感調査(93回調査)における追加質問の集計により作成

【手荷役作業の多い品目】



出典：一般社団法人 物流団体連合会ユニットロードシステム検討小委員会「手荷役の実態アンケート調査集計結果「中間報告」」(平成28年4月)より抜粋(n=44、複数回答有)

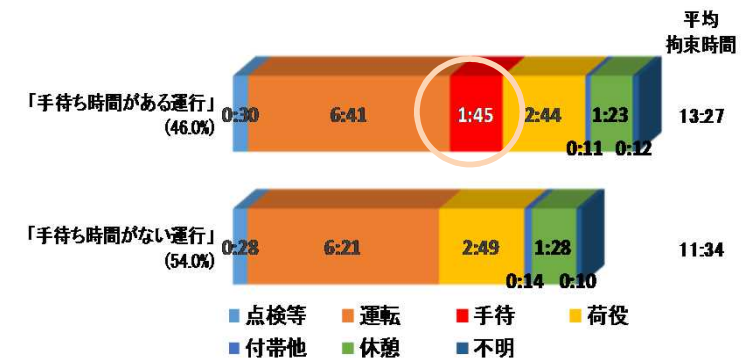
農産品物流の改善に向けた取組の方向性

- 今後も人手不足が深刻化する可能性があるなか、トラックドライバーの確保がさらに困難となり、**農産品の物流は、今後立ち行かなくなる可能性**がある。
- 今後とも、農産品の生産、出荷、流通、販売に携わる各関係者が、各々の事業の継続にとって不可欠な物流を安定的に確保するためには、**トラック輸送への負荷の軽減**、物流の効率化を図ることが必要である。

【農産品物流の改善により、各関係者が受けるメリット】

生産・出荷関係者	卸売関係者	小売関係者	物流関係者
○ 安定的な出荷や、通販等新たな販売に必要な物流の安定的な確保	○ 安定的な配送の確保		○ 長時間労働の軽減
	○ 安定的な集荷の確保	○ 安定的な商品の確保	○ 過重労働の軽減
			○ 人手不足の軽減
○ 物流コストの最適化			
○ 効率的な運用による収益性の改善、生産性の向上			

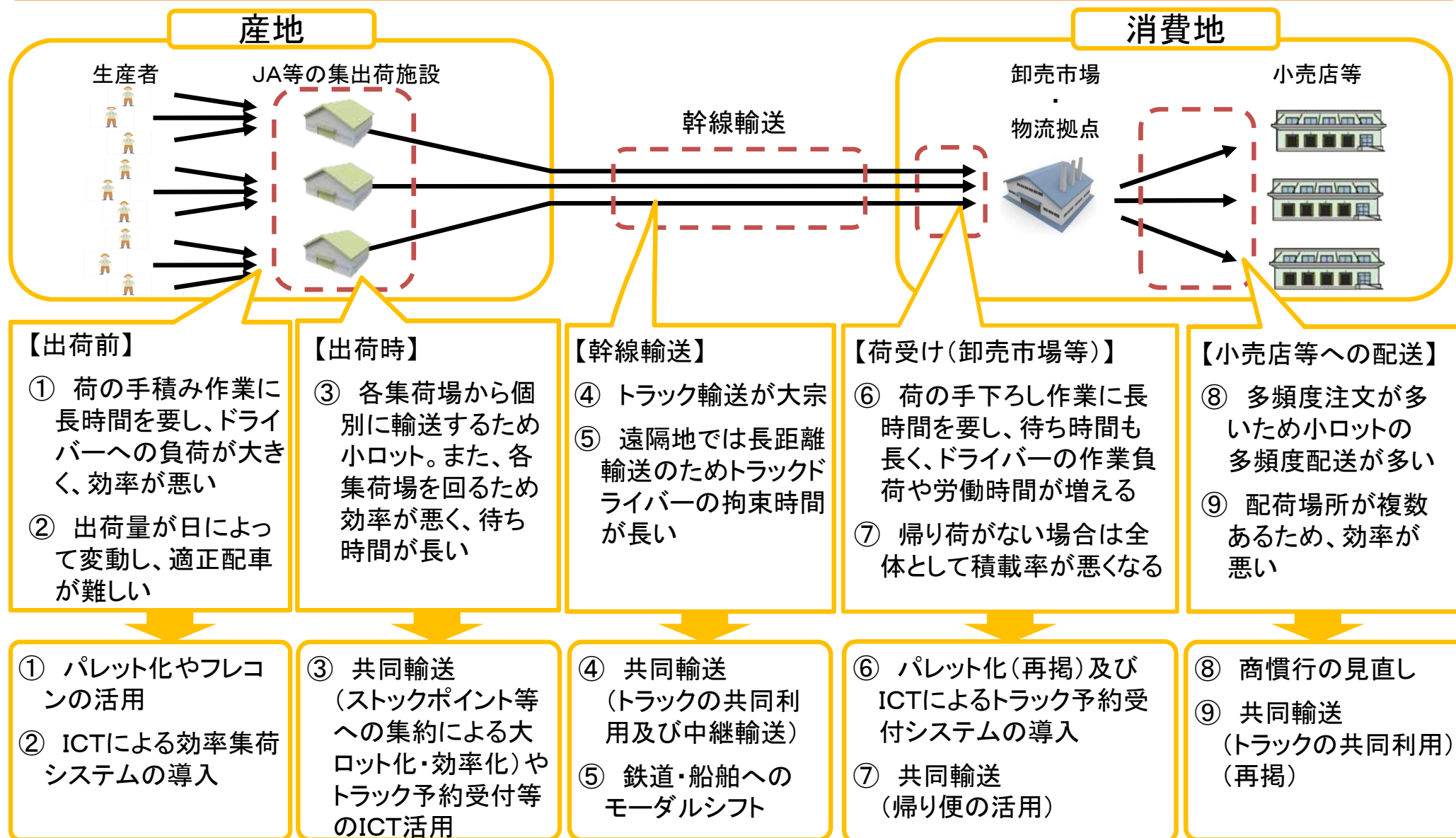
【輸送品別 拘束時間の内訳】



出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査（H27）」

農産品物流の課題と対応方策(イメージ)

○農産品物流の主な課題に対し、関係者が連携して解決を図っていく必要がある。



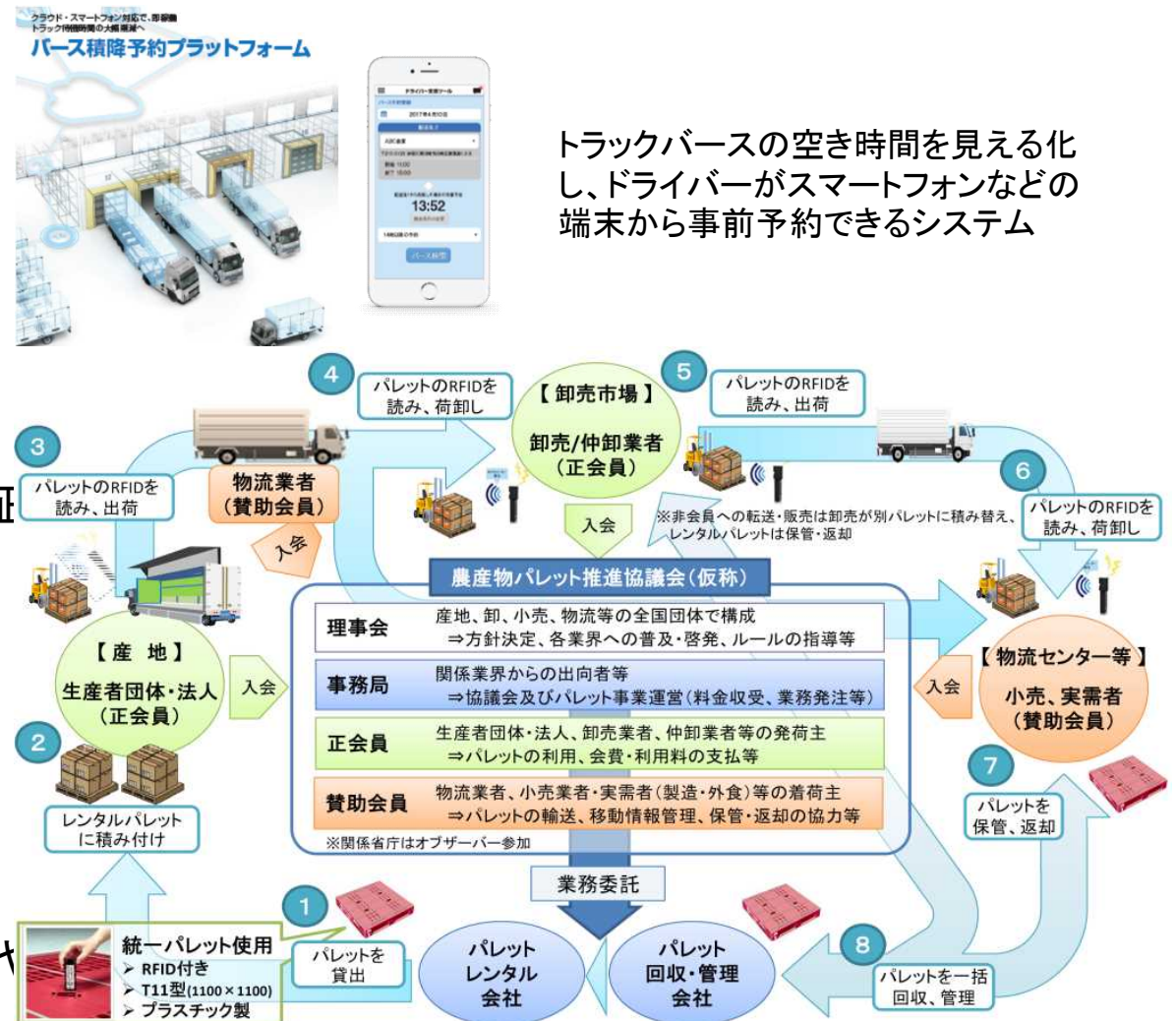
食品流通の課題解決に向けた検討方向

現状と課題

- 食品が円滑かつ効率的に流通するよう、ドライバーの「長時間の拘束」「荷役作業の負担」等を改善すべき。

検討方向

- ドライバーの「長時間の拘束」「荷役作業の負担」等の改善
 - ・ICTを活用した産地の効率的な集荷システムや物流センターへの到着予約システムの導入
 - ・パレット化・共同輸送
- 一貫パレチゼーションモデルの確立
 - ・産地・品目を選択してパレット物流を実証
 - ・RFID付きのパレットの個体管理により紛失・流用を防止
 - ・RFIDを通じた情報管理により流通状況が見える化
- 新たな輸送体系の推進
 - ・複数産地や異業種との共同集荷・配送システム等によるトラック輸送の高度化や新たな船舶輸送体制等の構築



食品流通の効率化

パレット化の取組の事例

- ホクレンでは、パレットの活用により、積み降ろし時間が1/2～1/3に短縮。配達先が2市場から3市場へ増加。
- 遠隔地の産地では、トラックの積載率を上げるため、未だパレット化率が低位。

ホクレン（農業協同組合連合会）の事例

- パレットレンタル業者や卸売市場等の出荷先と連携し、標準型パレットを活用し、フォークリフトによる積み降ろしを実現。
 - ① 標準型パレットをレンタルし、段ボールの手積み輸送をパレット輸送に切替え。
 - ② 標準型パレットに合わせて一部のダンボールサイズを変更。
 - ③ 特にパレット回収率が悪い取引先には個別訪問を行い、改善策を協議。
- 積み降ろし時間が1/2～1/3に短縮し、配達先が2市場から3市場へ増加。
パレット回収率が80%（2014年度）から95%（2016年度）へ改善。



パレット化の状況

- 生産者団体、市場関係者等からの聞き取りによれば、
 - ① 北海道、九州を中心とした遠隔地では、トラックの積載率を上げて物流経費を抑えるため、ベタ積みすることが多く、パレット化率は数%台と低い状況。
 - ② 関東近県では、パレット化が進んでいるものの、適切な利用、管理がなされているとは言いがたい状況も。

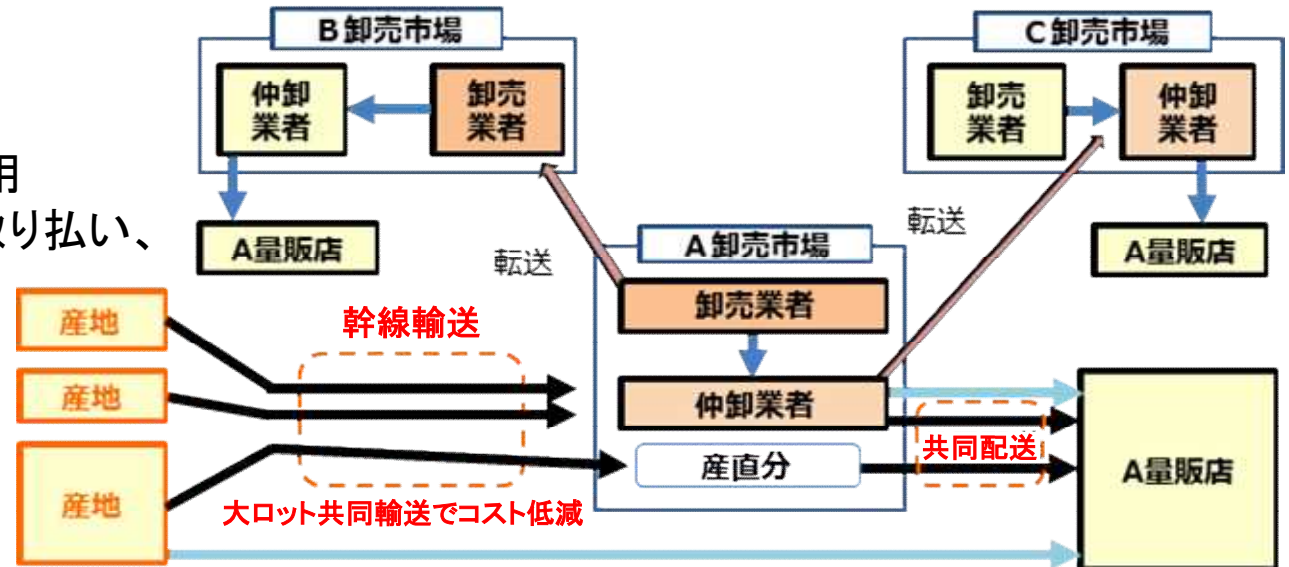
食品流通の課題解決に向けた検討方向

現状と課題

- 農産物の販売先は、直接販売、市場出荷等様々な販売ルートの中から選択。
- 物流は大ロットにまとめることが不可欠。

検討方向

- 卸売市場の物流拠点としての活用
 - ・卸売市場流通と産直等の垣根を取り払い、ハブとなる卸売市場に大ロット・低コストで輸送
 - ・周辺の卸売市場に転送
- 様々な販売ルートに見える化
 - ・生産者、卸売市場、バイヤーの3者による取引先開拓のためのマッチングサイト「アグリーチ」の活用
- 物流資源の「見える化」
 - ・農産物の物流拠点の実情を把握
 - ・他産業等の事例調査を通じて物流合理化施策の評価・改善等を実施



農産物の物流拠点の効率活用

【課題】

農産物のロット集約や効率的な集配送等に重要な卸売市場や民間の物流センター等の物流拠点について、稼働率が低い時間帯の存在、自動化・パレット化等の未浸透など、効率的な活用に課題

	2018 年度	2019 年度	2020 年度	2021～2023 年度	2024 年度
農産物の物流拠点の効率活用	農産物の物流拠点の調査・分析、評価指標の開発	物流拠点情報の「見える化」、施策評価・改善	物流拠点の合理的な活用方法等を横展開		上限規制の適用開始

ストックポイントの活用（実例を踏まえたイメージ）

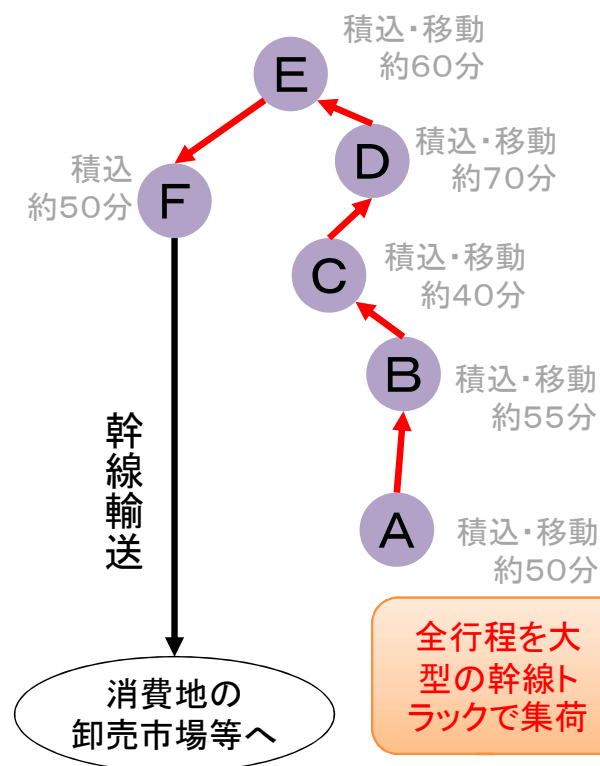
- 出荷される野菜を、産地ストックポイントに集約し、首都圏などの消費地に輸送。
- 各集荷場所の荷物を集約することにより、集荷にかかるコストを削減。

【ストックポイントを活用しない場合】

各集荷場所を巡回して、小ロットの荷を積み込むため、作業時間が長時間

【試算（東北を想定）】

○集荷コスト(幹線トラック) 約28,200円
(集荷時間の合計 約325分)

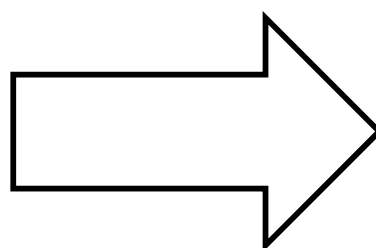


【ストックポイントを活用する場合】

各集荷場所からストックポイントに集荷し、大ロット輸送と作業時間の短縮によりコストを抑制

【試算（東北を想定）】

○集荷コスト(集荷トラック) 約26,350円(約7%減)
(集荷時間の合計 約465分)



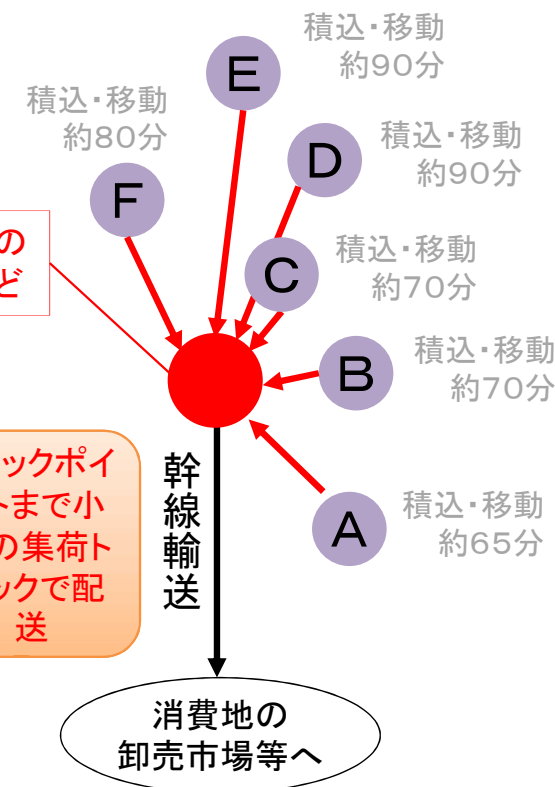
産地のメリット

ドライバーの拘束時間が短縮。運送事業者の負担を軽減し、輸送力を確保。

ストックポイントまでの輸送には、熟練を要しない。

※既存施設の有効活用など

ストックポイントまで小型の集荷トラックで配送



平成31年度概算要求について

- 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。

①「ホワイト物流」実現国民運動(仮称)の展開について

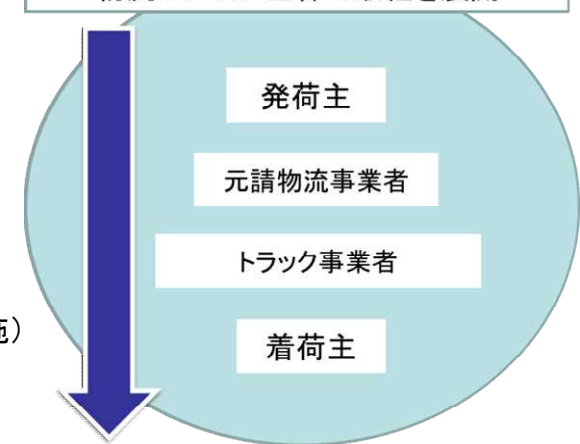
<事業概要>

- 国土交通省、荷主所管省庁、荷主や物流事業者団体、労働組合等が連携し、労働生産性の向上と多様な人材が現場労働者として活躍できる労働環境の実現に取り組む「ホワイト物流」実現国民運動を実施。

(具体的な取組内容)

- 荷主等に対する「「ホワイト物流」実現国民運動」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)

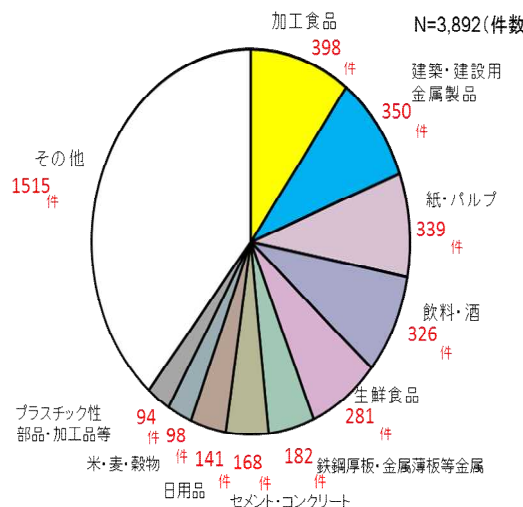
～物流プロセス全体で取組を展開～



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。



30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)

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



荷主側がそれぞれ他社製の予約受付システムを導入しているため、A運送は別のアプリケーションを使って予約しなければならず、ドライバーの負担が大きい。

A運送は1つのアプリケーションで全荷主の予約ができるため、ドライバー負担軽減を実現。