

第5回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 新潟県地方協議会

平成29年3月23日（木）13時30分～
新潟県トラック総合会館 5階 501号室

【議事次第】

1. 開会

国土交通省北陸信越運輸局 斎藤自動車交通部長 挨拶

2. 議題

- (1) 新潟県地方協議会におけるパイロット事業について
 - ①平成28年度パイロット事業の報告について
 - ②平成29年度パイロット事業について
- (2) 地方協議会におけるパイロット事業の進捗について

3. その他

4. 閉会

厚生労働省 梅澤新潟労働局長 挨拶

【配付資料】

- 平成28年度パイロット事業 報告（概要）
- // コンサルタント報告 参考資料
- 平成29年度 パイロット事業対象集団事業者概要
- パイロット事業対象集団報告様式
- 地方協議会におけるパイロット事業の進捗について
- 下請等中小企業の取引条件の改善に向けて

第5回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善
新潟県地方協議会

委員名簿

(順不同、敬称略)

長 塚 康 弘	新潟大学 名誉教授 (交通心理学)
山 口 栄 二	経済産業省 関東経済産業局 産業部担当次長
早 福 弘	一般社団法人 新潟県商工会議所連合会 専務理事
本 間 哲 夫	一般社団法人 新潟県経営者協会 専務理事
名古屋 祐 三	新潟県中小企業団体中央会 専務理事
清 野 裕 之	全国農業協同組合連合会新潟県本部 管理部長
<u>金 川 貴 宣</u>	北越紀州製紙株式会社 新潟工場 事務部長
金 子 昌 弘	北星産業株式会社 取締役営業部長
高 杉 陽 子	特定非営利活動法人 新潟県消費者協会 事務局長
渡 辺 章 衛	全日本運輸産業労働組合新潟県連合会 執行委員長
小 熊 勇	日本労働組合総連合会新潟県連合会 副会長
小 林 和 男	中越運送株式会社 取締役社長
市 村 輝 男	長岡トラック株式会社 代表取締役社長
浅 間 博	公益社団法人 新潟県トラック協会 専務理事
梅 澤 眞 一	厚生労働省 新潟労働局長
江 角 直 樹	国土交通省 北陸信越運輸局長

※ 下線表示の方は、今回変更となった委員です。

第5回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善
新潟県地方協議会

出席者名簿

(順不同、敬称略)

	長塚 康弘	新潟大学 名誉教授 (交通心理学)
代理	渡辺 陽一	経済産業省関東経済産業局 産業部中小企業課下請代金検査官
代理	北山 晃也	一般社団法人 新潟県商工会議所連合会 事務局長
	本間 哲夫	一般社団法人 新潟県経営者協会 専務理事
代理	菊地 裕	北越紀州製紙株式会社 新潟工場 製品物流担当課長
代理	上山 賢	北星産業株式会社 営業部 課長代理
	高杉 陽子	特定非営利活動法人 新潟県消費者協会 事務局長
	渡辺 章衛	全日本運輸産業労働組合 新潟県連合会 執行委員長
代理	堀川 勝則	日本労働組合総連合会新潟県連合会 地方委員
	小林 和男	中越運送株式会社 取締役社長
	市村 輝男	長岡トラック株式会社 代表取締役社長
	浅間 博	公益社団法人 新潟県トラック協会 専務理事
	梅澤 眞一	厚生労働省 新潟労働局長
代理	斎藤 芳久	国土交通省 北陸信越運輸局 自動車交通部長

平成28年度パイロット事業 対象集団

発荷主 A社 執行役員 生産管理部長

運送事業者 ア社 代表取締役社長

コンサルタント 株式会社PEC協会 代表取締役 本多 亨

// 水凌 直弘 (水凌経営研究所合同会社代表)

配 席 図

敬称略

厚生労働省
新潟労働局長
梅澤 眞一

新潟大学 名誉教授
長塚 康弘

国土交通省北陸信越運輸局
自動車交通部長
斎藤 芳久



一般社団法人 新潟県商工会議所連合会
事務局長 北山 晃也

一般社団法人 新潟県経営者協会
専務理事 本間 哲夫

北越紀州製紙株式会社 新潟工場
製品物流担当課長 菊地 裕

北星産業株式会社
営業部 課長代理 上山 賢

経済産業省関東経済産業局 産業部
中小企業課下請代金検査官 渡辺 陽一

中越運送株式会社
取締役社長 小林 和男

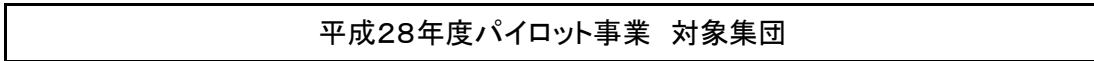
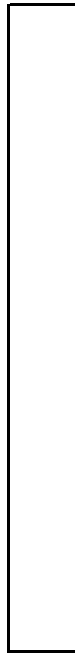
長岡トラック株式会社
代表取締役社長 市村 輝男

公益社団法人 新潟県トラック協会
専務理事 浅間 博

全日本運輸産業労働組合 新潟県連合会
執行委員長 渡辺 章衛

日本労働組合総連合会新潟県連合会
地方委員 堀川 勝則

特定非営利活動法人 新潟県消費者協会
事務局長 高杉 陽子

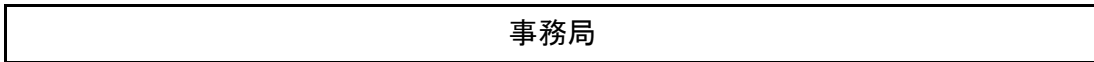


運送事業者
ア社 代表取締役社長

発荷主
A社 執行役員 生産管理部長

コンサルタント
株式会社PEC協会
代表取締役 本多 亨

コンサルタント
株式会社PEC協会 水凌 直弘
(水凌経営研究所合同会社代表)



厚生労働省新潟労働局
労働基準部 監督課長

国土交通省北陸信越運輸局
自動車交通部貨物課長

国土交通省北陸信越運輸局
新潟運輸支局首席運輸企画専門官

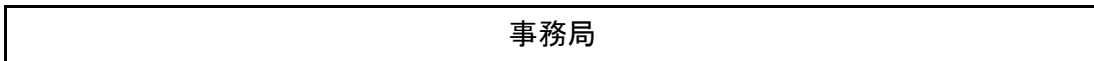
公益社団法人新潟県トラック協会
業務部長

羽賀 政昭

松岡 豊

竹村 康仁

高橋 進



厚生労働省新潟労働局
労働基準部監督課特別監督官

国土交通省北陸信越運輸局
自動車交通部貨物課専門官

国土交通省北陸信越運輸局
新潟運輸支局長

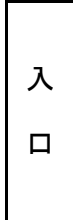
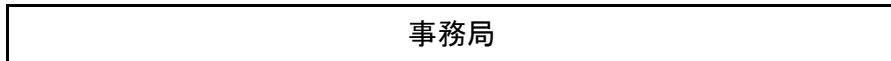
国土交通省北陸信越運輸局
新潟運輸支局 運輸企画専門官

久川 禎之

芦澤 千恵子

林 伸治

山田 一輝



平成28年度 パイロット事業 報告(概要)

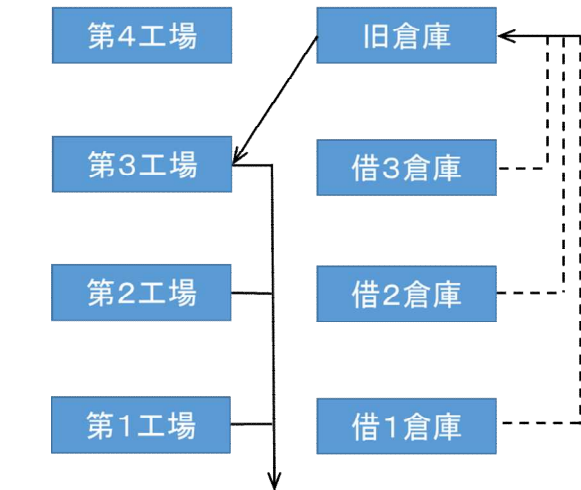
倉庫集約による積込待ち時間の短縮 新潟県

1. 実施者の概要

- 荷主企業: 発荷主A(食品メーカー)
新潟県に本社のある食品メーカーで全国の物流センター、卸・小売店に出荷
- 運送事業者: 運送事業者ア
新潟県に本社を置く。発荷主Aの工場から倉庫への運送・入庫、倉庫から出荷・運送を担当。
- 荷種: 食品(菓子)

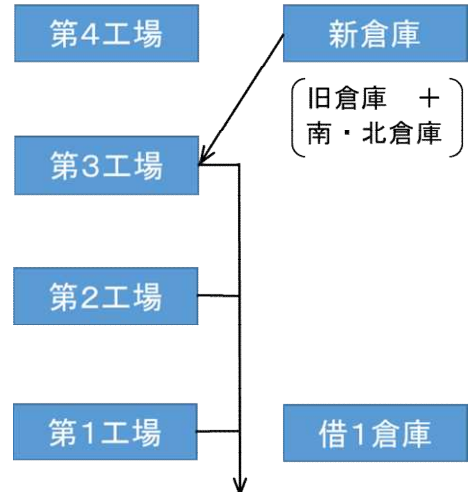
2. 事業概要

【before】



＜旧倉庫＞
出荷・倉庫入
兼用: 5バース

【after】



＜新倉庫＞
旧倉庫に加えて
出荷: 8バース
倉庫入: 2バース
増設

【成果】

	借3倉庫	借2倉庫	旧倉庫	各工場
バース数(出荷)	2	2	5	
指示有無	有	有	運転手判断	運転手判断
待機時間	40'	30'	5'	40'

	新倉庫 (旧倉庫+ 北・南倉庫)	各工場
バース数(出荷)	13	
指示有無	有	運転手判断
待機時間	0'	0'

1台当り
短縮時間
△115'

3. 課題

- ① 従来は、各倉庫を経由しなければならなかったが、バースが少ないことにより待機時間が発生していた。
- ② 複数拠点運送の場合は、荷卸順の関係で、複数回倉庫を回るか、または積み直し作業をする必要があった。
- ③ ①、②の状況であったことと、荷量の変動が大きいことにより、積込時間の基準が守られない状況にあった。
- ④ 優先される出荷作業の終了時間が読めず、大幅に遅れ、倉庫入れ作業はさらに遅れる状況となっていた。
- ⑤ 以上により、電話での情報取得、指示等、管理工数も大。

4. 事業内容

- ① 新倉庫を増設し、借り倉庫を廃止した。
- ② 増設倉庫で、新たに出荷:8バース、倉庫入れ:2バースを設置した。

5. 結果

- ① 工場及び借倉庫での待ち時間が大幅に減少した。
1台当りの待ち時間 $\triangleq 115'$ 削減
- ② 電話での情報のやり取り等、管理コストが軽減された。

6. 荷主企業のメリット

- ① 倉庫入れ・出荷作業の生産性向上、倉庫間横持ちの削減。
- ② 待機時間を含むドライバーの作業時間短縮。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 発荷主と運送事業者が、一体となって待ち時間低減に取り組んでいる。
- ② コストダウン効果も併せて企画している。

1台1人ピッキング+中間ストアによるピッキング時間(ピッキング完了待ち)の短縮

新潟県

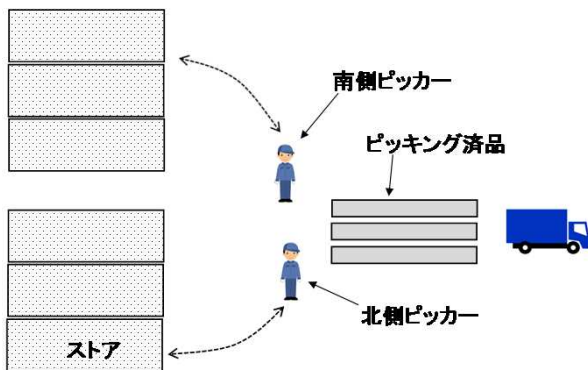
1. 実施者の概要

- 荷主企業:発荷主A(食品メーカー)
新潟県に本社のある食品メーカーで全国の物流センター、卸・小売店に出荷
- 運送事業者:運送事業者ア
新潟県に本社を置く。発荷主Aの工場から倉庫への運送・入庫、倉庫から出荷・運送を担当。
- 荷種:食品(菓子)

2. 事業概要

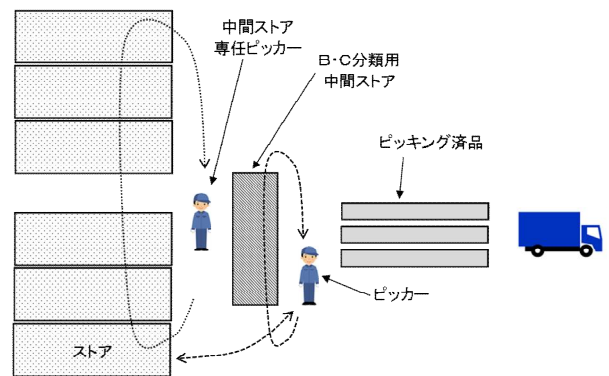
<今年度の取組み内容:途中>

【before】



原則、北・南各1人計2人でピッキング作業を行うことになっているが、実際には1人で作業するケースが頻発しており、これが遅れにもつながっている。

【after】



- ・「1人トラック1台分のピッキング作業」+「中間ストア」方式にする。
- ・中間ストア=A B C分析によるB・C分類itemを対象とする。ここからピッキングすることで時間短縮を図る。

【成果】 <疑似モデル実験結果より>

「中間ストアを用いた1台分1人ピッキング方式」のモデル実験結果 = $\triangle 46\%$ (15分12秒)の時間短縮を前提にすると、ピッキング最遅時間の平均は現行の69%に短縮できる。

3. 課題

- ① ピッキング開始・完了遅れにより積込開始・完了遅れが発生している。
- ② 原則、北・南各1人計2人でピッキング作業を行うことになっているが、実際には1人で作業するケースが頻発しており、これが遅れにもつながっている。
- ③ ピッカーによってピッキング作業能率に差がある。
- ④ 1台当り2人のコントロールが必要となる。

4. 事業内容

- ① トラック1台当り1人でピッキングする方法にする。
1人にすることで責任範囲が明確となり、今後の能率UP、ミス防止、生産性向上が期待できる。
- ② 量の少ないB・C分類については、中間ストアを設け運搬距離を短くする。

5. 結果

- ① 中間ストアの設置でピッキング最遅時間が平均で△31%(15分)短縮されることが確認出来た。

6. 荷主企業のメリット

- ① 今までにも改善を行ってきたが、今回の改善実験を通して、さらなる効率化に向けた問題意識の高揚につながった。
- ② トレースシステムの導入に合わせて継続的に改善を進める。

7. 結果に結びついたポイント

まだ疑似モデルでの実験に留まる。現在、発荷主で商品トレースシステム導入を準備中であり、これが導入されるとロケーション管理、中間ストアの管理が容易となる。このシステム導入と抱き合わせて実行予定である。

地方協議会におけるパイロット事業の進捗について

「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」における 平成28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	○	○	○	フードサービス機器
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

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

山梨県パイロット事業 【荷待ち時間短縮等による拘束時間の削減】

実施集団

- 発荷主(食品メーカー)、運送事業者、着荷主(流通センター)、荷種：食料品

課題

- ✓ 着荷主の流通センターでの受付開始時にトラックが集中し、順番待ちによる手待ち時間が長い。
- ✓ 発荷主側で行うパレット積みが発荷主側では収容困難なため、手下ろしする手間が生じている。

現状分析

コンサルタントと対象集団による第1回検討会を10月に実施。

また、流通センターへの現地確認を実施したうえで当該集団における運送取引の実態を把握。

<参加集団>

- 発荷主(食品メーカー)
- 運送事業者
- 着荷主(流通センター)

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、コンサルタントによる課題の洗い出しをもとに、第2回検討会にて課題の解決方法を検討。

<課題>

- 手待ち時間関係
 - 流通センター到着後、受付開始時間前にトラックが集中し、搬出作業の順番待ちにより多大な手待ち時間が発生。
- 荷役作業関係
 - 発荷主側では積載効率を重視したパレット積みを行う一方、流通センター側ではサイズの収容不可能なため、手下ろしを強いられている状況。

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>

- 手待ち時間の短縮
 - 流通センターで試験運用中の「受付予約システム」を活用し、予約した時間帯に搬出を行うことにより、手待ち時間の短縮を図る。
- 荷役作業のパレット化
 - 統一したパレット積みを実施し、流通センターでの手下ろしをパレット下ろしへ変更することにより、荷下ろし時間の短縮を図る。

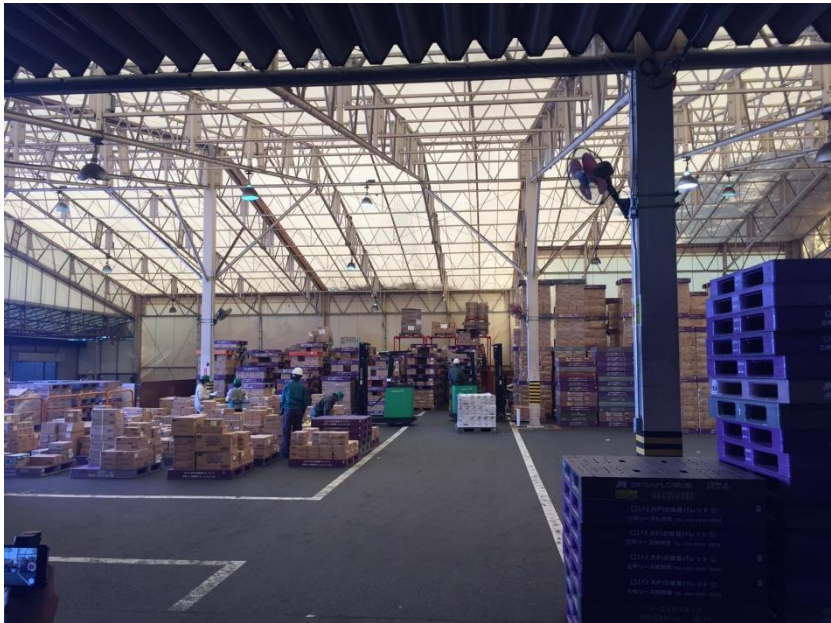
実験結果検証

← 10~11月 →

1月頃

2月以降

着荷主（流通センター）の手下ろし作業場



富山県パイロット事業 【拘束時間の削減】

実施集団

- 発荷主(中越パルプ工業(株))、元請運送事業者(中越ロジスティクス)、下請運送事業者(港運輸(株))、着荷主(中越パッケージ(株))、荷種：紙・パルプ

課題

- ✓ 出荷場所において作業が集中した際に発生する荷待ち時間の短縮

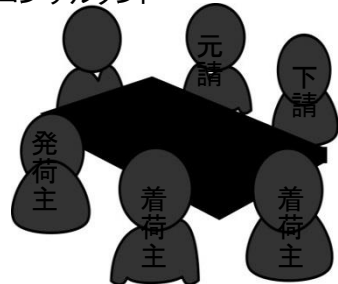
①現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、チェックリストや現場状況を元に当該集団における運送取引の実態を把握。

<参加集団>

発荷主 中越パルプ工業(株)
元請運送事業者 中越ロジスティクス
下請運送事業者 港運輸(株)
着荷主 中越パッケージ(株)
ほか 関東エリア

コンサルタント



8～9月

②課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題>

- ・出荷場所において作業が集中した場合に待ち時間が発生。
- ・実際の運転の仕方、休憩の取り方はドライバー任せしている部分が多い。
- ・積み込み(倉庫)が原則2カ所、まれに3、4カ所となる場合がある。

<解決手段>

荷待ち時間の短縮

- ・荷役ホームの改修
- ・バースの接車スペースの拡張

ドライバーの時間管理

- ・運行経路、休憩場所等をあらかじめ指示することで拘束時間等に影響確認

積み込み場所の集約化※

- ・横持ちと出荷の輸送に分割し、積み込み作業時間等を短縮

(※中長期的な課題)

③実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験>

- 荷役ホームの改修
両側から荷役できるようにホームを拡張



- バーススペースの拡張



- ドライバーの時間管理

ドライバーに任せの場合との管理する場合との違いを検証

～2月頃

④実験結果検証

月以降

地方協議会での主な意見

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

【適正運賃收受】

- 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。【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回運送事業者に集まってもらい、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】

下請等中小企業の取引条件の改善に向けて

平成28年12月
公正取引委員会
中小企業庁



1. 取組の背景

- 経済の好循環を実現するためには、下請等中小企業の取引条件を改善していくことが重要です。
- こうした問題意識の下、政府を挙げて下請対策の強化に取り組むこととし、平成28年12月14日、関係法令の運用強化を行うこととしました。

2. 下請法運用基準の改正(公正取引委員会)

- 繰り返し見られる行為、問題ないと認識しやすい行為等を中心に、違反行為事例を大幅に増加しました(66事例から141事例へ)。
- ＜主な追加事例＞
 - ・下請代金の額から一定額を差し引くこと【減額】
 - ・量産品と同単価での補給品の発注【買ったたき】
 - ・合理性のない定期的な原価低減要請【買ったたき】
 - ・型・治具の無償保管要請【不当な経済上の利益提供要請】

3. 振興法・振興基準の改正(中小企業庁)

- 望ましい取引慣行の定着に向けて、以下のような基準を定めました。
 - ①親事業者は、原価低減要請を行うに当たっては、客観的な経済合理性や十分な協議手続きを欠く要請と受け止められないことがないよう、合理性の確保に努める。
 - ②親事業者は、取引対価の見直し要請があった場合には、人手不足や最低賃金の引き上げ等に伴う労務費上昇について、その影響を十分に加味して協議する。
 - ③金型、木型などの型の保管に関して、双方が十分に協議した上で、必要事項を明確に定める。親事業者の都合により保管を求める場合は、必要な費用は親事業者が負担する。

4. 下請代金の支払について(中小企業庁・公正取引委員会)

- 大企業から率先して、以下のような取組を進めることを要請しました。
 - ①下請代金の支払いはできる限り現金で。
 - ②手形等による場合は、割引料等を下請事業者負担させることがないよう、下請代金の額を十分に協議する。
 - ③手形サイトは120日(繊維業においては90日)を超えてはならないことは当然として、将来的に60日以内とするよう努める。

5. 今後の政府の取組

各種調査等により、取組の進捗状況を確認しながら必要な措置を講じていきます。