

第4回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野県地方協議会

〔平成29年3月15日(水) 13時30分～15時30分
於) ホテル信濃路 2階 浅間〕

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議 題

1)平成28年度パイロット事業のとりまとめについて

2)平成29年度パイロット事業の実施等について

3)その他

①全国におけるパイロット事業の進捗等について

②農産品物流の現状等について

3. 閉 会

以 上

[配布資料]

○議事次第、委員名簿、対象集団構成名簿、出席者名簿、席次表

資料1 パイロット事業説明資料(PEC協会株式会社)

資料2 平成29年度パイロット事業の実施等について

資料3 地方協議会におけるパイロット事業の進捗について

資料4 農産品物流の現状

第4回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長野県地方協議会

委員名簿

- 小山 健 信州大学 名誉教授（工学部特任教授 工学博士）
- 水本 正 俊 一般社団法人長野県経営者協会 専務理事
- 佐々木 正 孝 長野県中小企業団体中央会 専務理事
- 古畑 一 彦 マルコメ株式会社 生産管理部 部長
- 山崎 邦 雄 全国農業協同組合連合会長野県本部総合企画部 部長
- 町田 正 樹 全日本運輸産業労働組合 長野県連合会 書記長
- 加藤 憲 治 日本通運株式会社 長野支店長
公益社団法人長野県トラック協会 副会長
- 朝場 宏 男 東信運送株式会社 代表取締役
公益社団法人長野県トラック協会適正化事業委員会 委員長
- 岡崎 直 人 厚生労働省 長野労働局長
- 江角 直 樹 国土交通省 北陸信越運輸局長

※ ○印は座長

[順不同、敬称略]

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

長野県地方協議会

パイロット事業対象集団構成名簿

[発荷主]

マルコメ株式会社

(生産本部生産管理部 部長 古畑 一彦 *)

[元請運送事業者]

長野通運株式会社

(代表取締役社長 宮崎 秀夫)

[下請運送事業者]

東信運送株式会社

(代表取締役 朝場 宏男 *)

[コンサル業務請負事業者]

P E C協会株式会社

(代表取締役 本多 亨 / 主任研究員 田中 正義)

* 印は長野県地方協議会委員

[順不同、敬称略]

第4回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長野県地方協議会

出席者名簿

- 小山 健 信州大学 名誉教授（工学部特任教授 工学博士）
- 水本 正 俊 一般社団法人長野県経営者協会 専務理事
- 佐々木 正 孝 長野県中小企業団体中央会 専務理事
- 古畑 一 彦 マルコメ株式会社 生産管理部 部長
- 山崎 邦 雄 全国農業協同組合連合会長野県本部総合企画部 部長
- 町田 正 樹 全日本運輸産業労働組合 長野県連合会 書記長
- 加藤 憲 治 日本通運株式会社 長野支店長
公益社団法人長野県トラック協会 副会長
- 朝場 宏 男 東信運送株式会社 代表取締役
公益社団法人長野県トラック協会適正化事業委員会 委員長
- 岡崎 直 人 厚生労働省 長野労働局長
- 齋藤 芳 久 国土交通省 北陸信越運輸局 自動車交通部長
（江角 委員代理）
- 宮崎 秀 夫 長野通運株式会社 代表取締役社長
- 本多 亨 P E C協会株式会社 代表取締役
- 田中正 義 P E C協会株式会社 主任研究員

※ ○印は座長

[順不同、敬称略]

第4回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野県地方協議会

平成29年3月15日(水) 13時30分から

ホテル信濃路 2階 浅間

席次表

※会社名に下線付きは、パイロット事業対象事業者。

スクリーン

事務局

信州大学 名誉教授
小山 座長

長野運輸支局 首席○
長野県トラック協会 専務○
長野労働局
労働基準部監督課
監督課長○
特別監督官○
北陸信越運輸局
自動車交通部貨物課
専門官○
長野運輸支局 専門官○

長野労働局長
岡崎 委員○

(一社)長野県経営者協会
専務理事
水本 委員○

長野県中小企業団体中央会
専務理事
佐々木 委員○

全国農業協同組合連合会
長野県本部 総合企画部部長
山崎 委員○

町田 委員
全日本運輸産業労働組合
長野県連合会 書記長

プレス席

北陸信越運輸局
自動車交通部長
齋藤 委員(代理)

日本通運(株) 長野支店長
加藤 委員

マルコム(株) 生産管理部部長
古畑 委員

東信運送(株) 代表取締役
朝場 委員

PEC協会(株)
本多 代表取締役

田中 主任研究員

関東農政局
経営・事業支援部

食品企業課長

長野労働局
労働基準部長

北陸信越運輸局
自動車交通部
貨物課長

長野運輸支局長

出入口

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

長野県地方協議会 パイロット事業説明資料

2017年3月15日

(株)ペック協会 田中 正義

【はじめに】

本報告書は、国土交通省北陸信越運輸局及び(株)ペック協会が締結したコンサルタント請負契約に基づき実施した、平成28年度「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けるパイロット事業」の北陸信越運輸局長野運輸支局管内の取り組みについて、報告をまとめたものである。

トラック運送業は、厳しい競争のなか、ドライバー不足、輸送ニーズの多様化などの環境変化に伴い、特にドライバーの長時間労働やコスト負担の問題が発生している。この課題解決の為に、荷主とトラック運送事業者が連携して取り組む必要があり、今回の事業を通して、これらの実証実験を行うものである。

【中間報告会で提案した3つの改善案について】

前回の報告会において3つの改善案を提案したが、いずれも私の調査に不備があり、実施には至りませんでした。提案内容と未実施の理由は、以下の通りです。

A) 横持ちドライバーの拘束時間について

早朝は搬入トラックが多いため、8時以前に横持ちトラック便が工場入口に待機していると、搬入トラック便の運転の支障になってしまう。（特に積雪時に顕著となる）

B) 長野通運株式会社川中島倉庫での積込み時間について

真因を明らかにしないまま、平準化を提案していた。机上論となっていたため、実証実験を行っても効果が出ないことが分かり、実証実験は行わなかった。

C) 荷降ろし時間の短縮

中間報告での説明では、栗橋DCがピッキングを行うタイミングが不明瞭だった。改めて調査を行った結果、栗橋DCでは、顧客からの受注を受けたその日にピッキングを行い、その後、長野通運からの便で補充していたことが分かった。

また、BCPの観点からも首都圏近郊に在庫を持たないことはリスクとなるため、荷主の意向と合わなかった。

【目次】

- I. 事業の概要
- II. 自己診断チェックリストによる調査の実施
- III. 現場訪問及びヒアリングの実施による現状分析
- IV. 問題点・改善内容
- V. 実証実験
- VI. 今後の課題

I . 事業の概要

【事業の概要】

1. 事業の目的

トラック運送業においては、総労働時間が長く、また、荷主都合による手待ち時間などの実態があり、トラック運送事業者のみの努力で長時間労働を改善することが困難な状況にあることから、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要がある。

このような状況を踏まえ、トラック運送業における取引環境・労働時間改善協議会におけるパイロット事業は、トラック運転者の長時間労働等の問題点・課題を改善する為の、発着荷主及び運送事業者を構成員とする集団が実施する実証実験であり、中央協議会が好事例を集め長時間労働改善ガイドラインを作成する為に、運送事業者の自主的な労働条件の改善を促し、取引環境・労働時間の改善を図ることを目的とする。

2. 事業内容

(1) 実施方法

- ①発荷主と運送事業者の各々の状況を相互に理解する為、話し合いを通して課題の選定及び取組みの具体化を行う。会議体を設置し、問題点の把握・改善方法の提案等と、各事業場への個別訪問による改善方法の実施状況確認等を交互に進める。
- ②発荷主が運送事業者に対して行っている発注方法が、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下、「改善基準告示」という。）の遵守状況に与える影響等を分析し、発荷主及び運送事業者に対し荷物の発注方法等の改善点等の助言・提案をする。また、実務体制をつくり、会議の日程調整や資料作成等を行う。
- ③発荷主の要望により、着荷主は選定しない。

(2) 自己診断チェックリストの作成・実施・分析

- ①トラック運転者の労働時間の実態、荷主等からの受注の現状、労働時間減少の隘路等を把握する為、自己診断チェックリストを作成し、対象集団に記入を依頼する。
- ②チェックリストの対象期間は1年とし、以下の項目等を盛り込む。
 - (a) 1日の拘束時間、1ヶ月の拘束時間、休息时间、運転時間（2日平均での1日当りの運転時間、2週間平均での1週間当りの運転時間）及び連続運転時間について、改善基準告示を遵守しているかどうか。
 - (b) 労働時間や拘束時間、特に手待ち時間の頻度や時間
 - (c) 労働時間や拘束時間、特に手待ち時間が長くなっている原因
 - (d) 発注方法の改善によりトラック運転者の労働時間等が改善されていると思われる事項

- ③内容を確認の上、チェックリストを回収する。
また、回収したチェックリストの内容から長時間労働の原因や抑制の阻害要因等について分析し、その結果を会議の検討資料として活用する。

(3) 会議の開催及び事業場訪問等における個別事業場に対する調査、助言等

- ①会議体による、下記の内容を基にした会議を開催する。
- (a) 本事業の趣旨の理解及びトラック運転者の労働時間の改善に対する気運の醸成を図る。
 - (b) 事業場訪問による結果分析やチェックリストにより把握したトラック運転者の労働時間の改善の為の荷物の発注方法等の問題点とその改善策に関する検討を行う。
また、チェックリストの分析結果を対象集団に周知する。

(c) 本事業の結果報告、今後の課題等を議論し、報告書をまとめる。

②少なくとも1回は事業場訪問をすることとし、訪問が短時間になるなど不十分なものにならないようにする。なお、事業場訪問の際は、下記に従って助言・提案を行う。

(a) トラック運転者の労働時間の実態、荷主が運送事業者に対して行っている発注方法等又は運送事業者が下請運送事業者に対して行っている発注方法等がトラック運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与えている影響等を把握するとともに、労働基準法や改善基準告示に関する助言・提案を行う。

- (b) 上記①における会議で検討された改善策の実施状況の確認、具体的な実施方法の助言・提案を行う。
- (c) チェックリストの分析結果と併せて、実情の分析、長時間労働の原因や抑制の阻害要因の分析をし、今後の改善方針を提案する。
- (d) その他必要と認められる場合には、助言・提案し、支援を行う。

(4) アンケートの実施

- ①本事業終了時までには、対象集団に対し、本事業が労働時間の削減、改善基準告示の遵守等の為に参考になったかどうかを確認するためにアンケートを作成し、対象集団に配付し、その後回収を行い、その結果を分析する。
- ②アンケートの項目を決める際には、事前に長野県地方協議会事務局と協議を行う。

③アンケートの集計・分析結果については、対象集団ごとにとりまとめ、結果を対象集団に送付する。

(5) 業務の打合せ

業務の打合せは適宜開催する。

(6) 実施状況の情報提供等

年度途中における本事業の実施状況について、協議会事務局へ情報提供及び長野県地方協議会等での報告等必要な協力を行う。

3. 実施スケジュール

第一回 打合せ

日時 2016年10月3日 15:30～

場所 マルコメ株式会社 会議室

第二回 現状確認

日時 2016年10月12日 13:00～20:00

場所 マルコメ株式会社 工場出荷場、長野通運株式会社

第三回 現状確認

日時 2016年11月4日 13:00～20:00

場所 マルコメ株式会社 工場出荷場、長野通運株式会社

第四回 現状確認

日時 2016年11月22日 11:00～17:00

場所 東信運送株式会社、長野通運株式会社

第五回 中間報告会

日時 2016年12月1日 9:00～

場所 長野県トラック会館 2階大会議室

第六回 現状確認

日時 2017年1月20日 14:00～16:00

場所 マルコメ株式会社

第七回 実証実験

日時 2017年2月6日 14:00～2月7日12:00

場所 長野通運株式会社

4. 対象集団

(1) 発荷主

会社名	マルコメ株式会社
所在地	長野県長野市安茂里883番地
資本金	1億円
売上高	410億4000万円（2016年3月期）
事業内容	家庭用・業務用みそ・即席みそ汁の製造販売 家庭用・業務用糍食品の製造販売
従業員数	436名
創業	1854年（安政元年）

(2) 元請運送事業者

会社名	長野通運株式会社
所在地	長野市桐原二丁目 1 番33号
資本金	授權資本金60,000千円 払込資本金22,500千円
営業種目	トラック扱一般貨物自動車運送事業 貨物運送取扱事業 JR貨物取扱（旧通運事業） 信越線北長野駅 荷造梱包業 他
創業	昭和25年6月

(3) 下請運送事業者

会社名	東信運送株式会社
所在地	長野県長野市若穂綿内305-7
資本金	24,000,000円
営業種目	運送業
創業	昭和32年6月14日
従業員数	74名
業績	年間 取扱事業（備車）5,000台 運送事業（自車）25,000台

Ⅱ．自己診断チェックリストによる調査 の実施

1. 発荷主自己診断チェックリスト記入結果

項目	発荷主
問2. 労働条件改善 に対する考え	荷主と運送事業者と一体で解決すべき
問3. ↓ の実績	取組を過去に行ったことがある
問4. ↓ の具体的取組	元請運送事業者、実運送業者との協議
問5. ↓ の運送事業者からの申し入れの有無	申し入れを受けたことはない
問6. 改善基準告示の認識	存在を知らない
改善基準告示の拘束時間、休憩時間、運転時間等の基準	知っている：2項目、知らない：3項目
問7. 委託運送事業者の改善基準告示遵守状況	概ね守られていると思う
問8. 守られていないと思う場合、その要因は	—
問9. 労働時間、拘束時間が長くなることの運送コストへの影響の認識	多少は影響がある
問10. そのコストの負担	発荷主と運送業者の双方で負担
問11. 荷主勧告制度の認識	おおよその内容を知っている
問12. 13. 荷役作業、附帯作業の担当及び依頼方法 : 積み込み	—
↓ : 荷卸し	—
↓ : 棚入れ	—
↓ : 仕分け	—
↓ : 検品	—
↓ : その他	—
問14. これまでの改善事例や意見	着荷主側で待機時間が慢性化している場合に営業より荷主側へ改善を依頼した。それでも厳しい場合、チャーター車を手配して対応するが、手配代はメーカーの負担となった。
問15. トラック運転者の労働時間等についての自由意見	着荷主側の待機が一番影響している。今後は着側の実態にも踏み込むべき。

2. 元請運送事業者自己診断チェックリスト記入結果

項目	運送事業者
問2. 労働時間管理の方法	デジタルタコグラフ及び運転日報で確認
問3. 改善基準告示の遵守状況	改善基準告示以内
①1ヵ月の拘束時間293時間以内	
②1日の拘束時間は13時間以内、 延長時でも16時間以内	すべて13時間以内
③1日の拘束時間15時間超えの頻度は2回/週以内	1週間に2回以内
④勤務間の休息时间8時間以上	継続8時間以上
⑤休息8時間以上を与えることが困難な場合、1回当り 継続4時間以上合計10時間以上分割して与えられる	休息時間を分割しているが継続4時間以上、合計10時間以上
⑥1日の運転時間は2日(始業~48時間)平均9時間以内	YES
⑦1週間の運転時間は2週間ごとの平均で44時間以内	YES
⑧連続運転時間は4時間以内、または4時間経過直後 30分以上の休憩等を確保	連続運転時間は4時間以内
問4. 遵守できていない(※がある項目)要因は	—
問5. 労働時間の状況	—
問6. 労働時間の問題	なし
問7. 労働時間改善の為の荷主企業の要協力事項	<ul style="list-style-type: none"> ・ 配送先(着荷主)の荷役時間の削減 ・ 配送先(着荷主)の荷役時間の解放
問8. 労働時間や拘束時間が長くなることの運送コストへの影響	—
問9. そのコストの負担は	—
問10. 労働時間短縮の改善事例	—

3. 下請運送事業者自己診断チェックリスト記入結果

項目	運送事業者
問2. 労働時間管理の方法	チャート紙で確認し業務日報に記入。運行状況を項目別にグラフ化。
問3. 改善基準告示の遵守状況	改善基準告示以内
①1ヵ月の拘束時間293時間以内	
②1日の拘束時間は13時間以内、延長時でも16時間以内	13時間を超える場合があるが、16時間を超えることはない
③1日の拘束時間15時間超えの頻度は2回/週以内	1週間に2回以内
④勤務間の休息时间8時間以上	継続8時間未満の場合がある(※)
⑤休息8時間以上を与えることが困難な場合、1回当り継続4時間以上合計10時間以上分割して与えられる	休息時間の分割を行っていない
⑥1日の運転時間は2日(始業~48時間)平均9時間以内	YES
⑦1週間の運転時間は2週間ごとの平均で44時間以内	YES
⑧連続運転時間は4時間以内、または4時間経過直後30分以上の休憩等を確保	運転開始後4時間以内に運転の中断があるが、その合計が30分未満の場合がある(※)
問4. 遵守できていない(※がある項目)要因は	ドライバーが指示どおりに運行しない
問5. 労働時間の状況	1日最長9時間。1週間最長54時間。連続運転最長5時間。1日の手待ち最長4時間。
問6. 労働時間の問題	・発荷主の出荷時間の遅れ、手待ち時間が発生 ・配送先(着荷主)の庭先での荷役 ・配送先(着荷主)で手待ち時間が発生
問7. 労働時間改善の為の荷主企業の要協力事項	・配送先(着荷主)での荷役時間の削減 ・配送先(着荷主)での手待ち時間の削減の口添え ・発荷主での物流施設の拡充と整備
問8. 労働時間や拘束時間が長くなることの運送コストへの影響	大いに影響がある
問9. そのコストの負担は	運送事業者が負担している
問10. 労働時間短縮の改善事例	積み合わせ輸送の場合、会社まで集荷をしてきてお互いに積替える。

4. 発荷主の自己診断チェックリスト分析結果

- (1) 発荷主は、トラック運転者労働時間の基準や問題を認識し、元請運送事業者と一緒に問題を解決する姿勢で臨んでいる。
また、労働時間が超過した場合のコストは発荷主と運送業者の双方で負担している。
- (2) 発荷主は、元請運送事業者が改善基準告示を全て遵守していると認識している。
- (3) 着荷主側で待機時間が慢性化している場合に営業より荷主側へ改善を依頼した。それでも厳しい場合、チャーター車を手配して対応するが、手配代はメーカーの負担となった。

5. 元請運送事業者の自己診断チェックリスト分析結果

- (1) 労働時間の実績はしっかり把握され、改善基準告示も満たしている。
- (2) 現在は、労働時間の問題は発生していない。
- (3) 配送先(着荷主)の荷役時間の削減と解放に関する着荷主での改善を望んでいる。

6. 下請運送事業者の自己診断チェックリスト分析結果

- (1) 労働時間の実績はしっかり把握されているが、改善基準告示を満足しないケースが発生している。
また、労働時間が超過した場合のコストは運送業者が負担している。
- (2) その要因は、ドライバーが指示通りに動かないこと、である。
- (3) 発荷主の出荷時間の遅れや、配送先(着荷主)の荷役時間の削減、配送先(着荷主)側での手待時間の発生について、改善を望んでいる。
- (4) 組み合わせ輸送の場合、会社まで集荷をしてきてお互いに積替えるといった工夫をしている。

Ⅲ. 現場訪問及びヒアリングの実施 による現状分析

1. 現場訪問回数

対象現場	発荷主	元請運送事業者	下請運送事業者
10月12日	○	○	—
11月4日	○	○	—
11月22日	—	○	○
1月20日	○	—	—
2月6日～7日	○	○	—

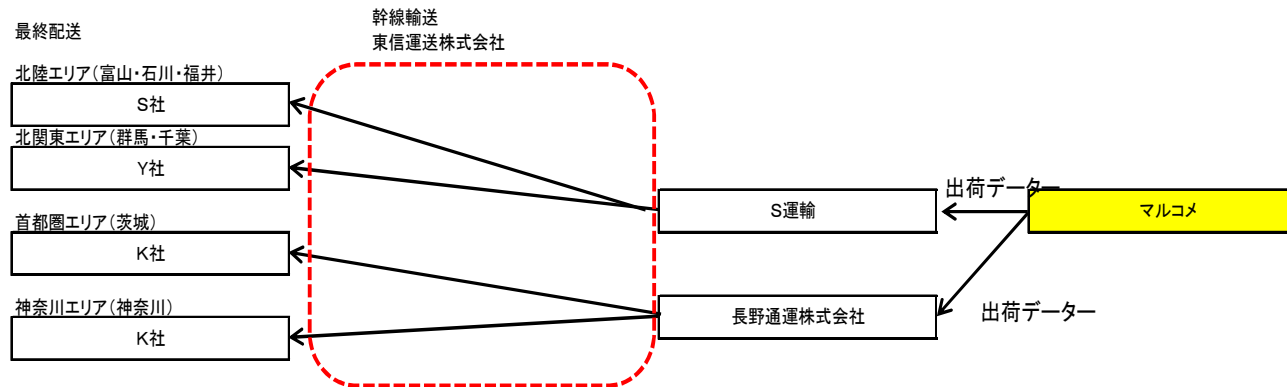
2. 発荷主側

(1) 管理方法（マルコメから全国の6拠点へ）

- ①マルコメ株式会社で生産された製品は、その日のうちに長野通運株式会社川中島倉庫へ横持ち移動される。
- ②マルコメ株式会社から長野通運株式会社川中島倉庫への横持ち移動のトラック便数は、1日約35台。2016年10月5日の生産実績では、トラック便32台（製品パレット数976枚）であった。
- ③長野通運から、全国6つの拠点に配送される。
- ④下請運送業者の東信運送が担当する向け先は、首都圏エリア（栗橋ディストリビューションセンター（以下栗橋DC））と神奈川エリア、北陸エリア、北関東エリアの4カ所。（下図「運送体制図」参照）

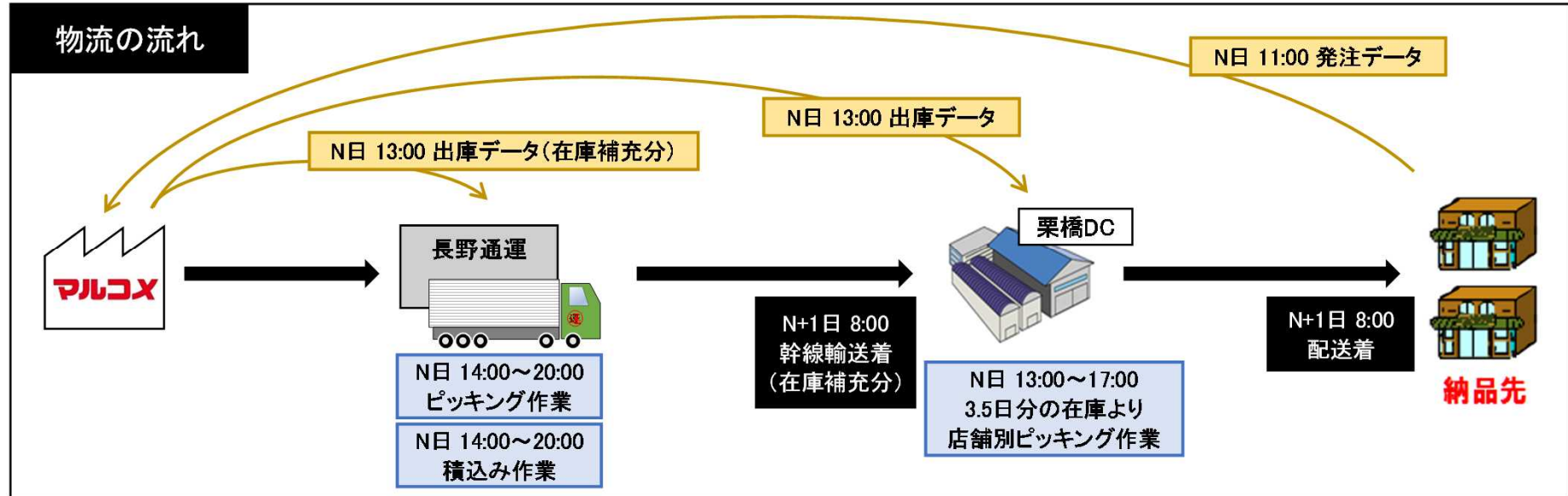
運送体制図

運送



(2) 管理方法 (マルコメから栗橋DCへ)

- ①得意先からの発注データの締めが、午前11時。
- ②締め後、マルコメにて発注データを13時までに作成。
- ③13時に、マルコメから栗橋DCに出庫データを送る。
栗橋DCでは、翌朝得意先に届けられるよう、ピッキングを開始。
- ④同じく13時に、マルコメから長野通運に補充用の出庫データを送る。



3. 運送事業者側

(1) 管理方法

- ①一日の出荷トラック便数は、約80台。
- ②在庫管理は、独自のシステム「まるうん1号・2号」あ
で管理。熟練者でなくとも、効率の良い庫内作業が可能。
- ③出荷に関する作業は、積込み作業とピッキング作業に
分かれる。(手順は次ページで説明)
 - A) 積込み作業とは、トラック便にフォークリフトで
積込むことを指す。
 - B) ピッキング作業とは、1品種1パレットにならない
細かい商品の積合わせを行うことを指す。
- ④ピッキング作業は時間がかかるので、原則積込み作業
の前に完了させておき、下屋下のロケーションに置く。
- ⑤マルコメからの出庫データが13時以降となるため、
午後にピッキング作業と積込み作業が集中する。
そのためピークに合わせて人員とフォークリフトを
用意している。

(2) 長野通運での出庫に関する作業の説明

A) 積み込み作業

ハンディターミナルの指示に従い、表示された棚に向かい、バーコードリーダーで品番を確認。トラックへと運ぶ。



B) ピッキング作業

下の写真のように、1パレットの中に複数の商品が混載されたパレットを、ハンディターミナルの指示どおり棚から棚からピッキングし、作製。完成後は下屋下に置き、ロケーションを登録する。



IV. 問題点・改善内容

1. 問題点

今回、全国6拠点の中から改善対象を「栗橋DCへの幹線輸送」とした。対象となるトラック便は、1日約10台。

栗橋DC方面は、マルコメからの出庫データが、長野通運に送られてくるのが13時以降となっている。このため、以下の二つの問題が発生している。

問題点①積込み開始まで、手待ち時間が発生

長野通運では、13時以降にならないと栗橋DC行きの積込み作業ができない。そのため、午前中にトラックが到着しても、手待ち時間となってしてしまう。

問題点②夕方に作業が集中し、積込み時間が長い

ピッキング作業は、積込み作業の前に完了していることが望ましい。しかし14時以降にピッキング作業が集中してしまい、積込み作業と同時進行になってしまうことで、積込み時間が長くなってしまう。

問題点①積込み開始まで、手待ち時間が発生

モノと情報の流れ

→ モノの流れ
- - - 情報の流れ

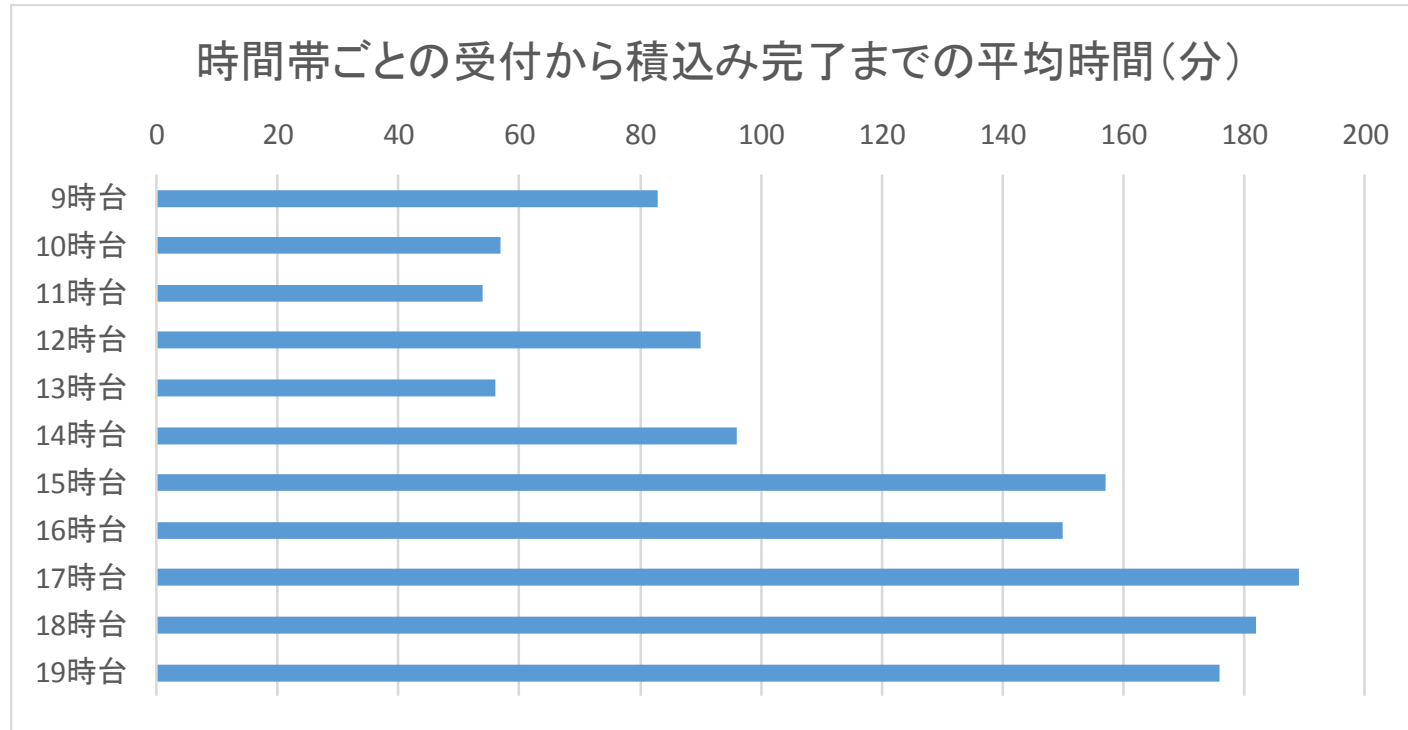
改善前		長野通運		東信運送	栗橋DC	得意先
日付	時間	マルコメ	ピッキング			
1日目	8:00	8:30-11:00				8:30-11:00
	9:00					
	10:00	受注				発注
	11:00	11:30-13:00				
	12:00	データ送信				
	13:00					ピッキング
	14:00			ピッキング	積込み	
	15:00					
	16:00					
	17:00				積込み	
	18:00				幹線輸送	
	19:00					
	20:00					
	21:00					
	22:00					
	23:00					** 方面配送
	0:00					
	1:00					
	2:00					** 方面配送
3:00						
4:00						
5:00					** 方面配送	
6:00						
7:00					** 方面配送	
2日目	8:00			荷降ろし		
	9:00					
	10:00					受入れ 入庫
	11:00					

午前中に長野通運に到着しても、積込み作業ができないため、手待ちが発生。

手待ちとなり、待機中のトラック便



問題点②夕方に作業が集中し、積込み時間が長い



上のグラフは、トラック便が長野通運に入場し受付をしてから、積込み完了するまでの、1時間ごとの平均時間を表している。

このグラフから、午前中の平均時間が約70分であるのに対し、15時以降は約160分かかっている。

2. 改善内容

マルコメから長野通運に出す出庫データを、1日前倒しする。これにより、2つの問題点に対する改善が可能となり、さらなる効果も期待できる。

改善内容①

長野通運への出庫データが1日前倒しされることで、長野通運に到着したトラック便は、手待ちなく積込み作業に入ることができる。

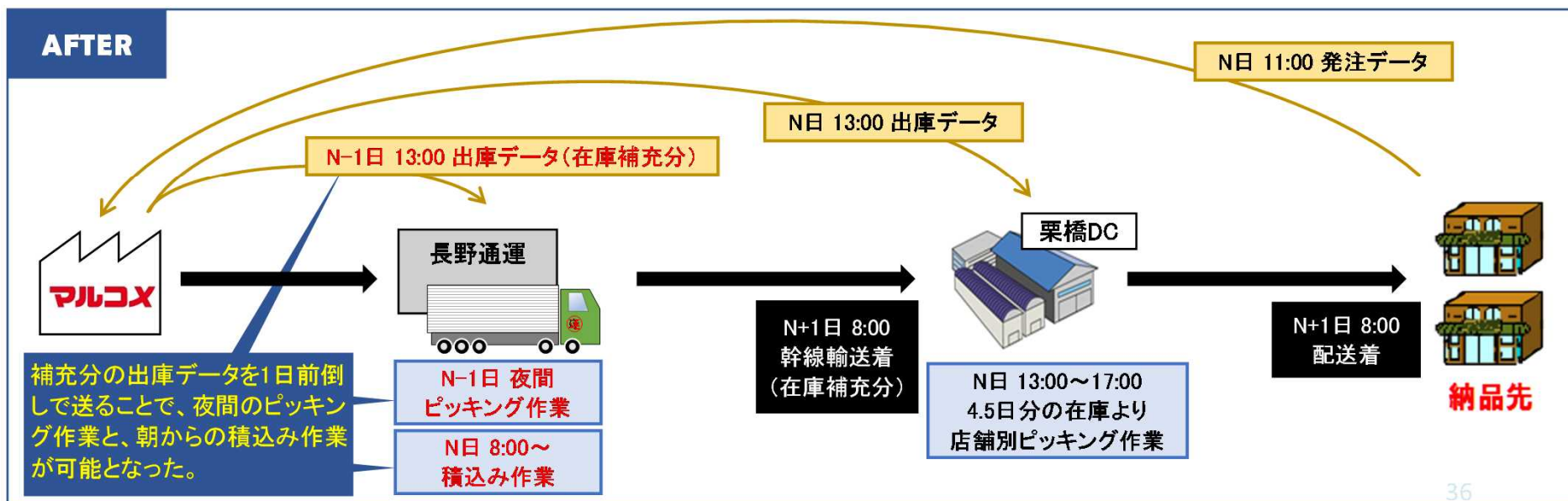
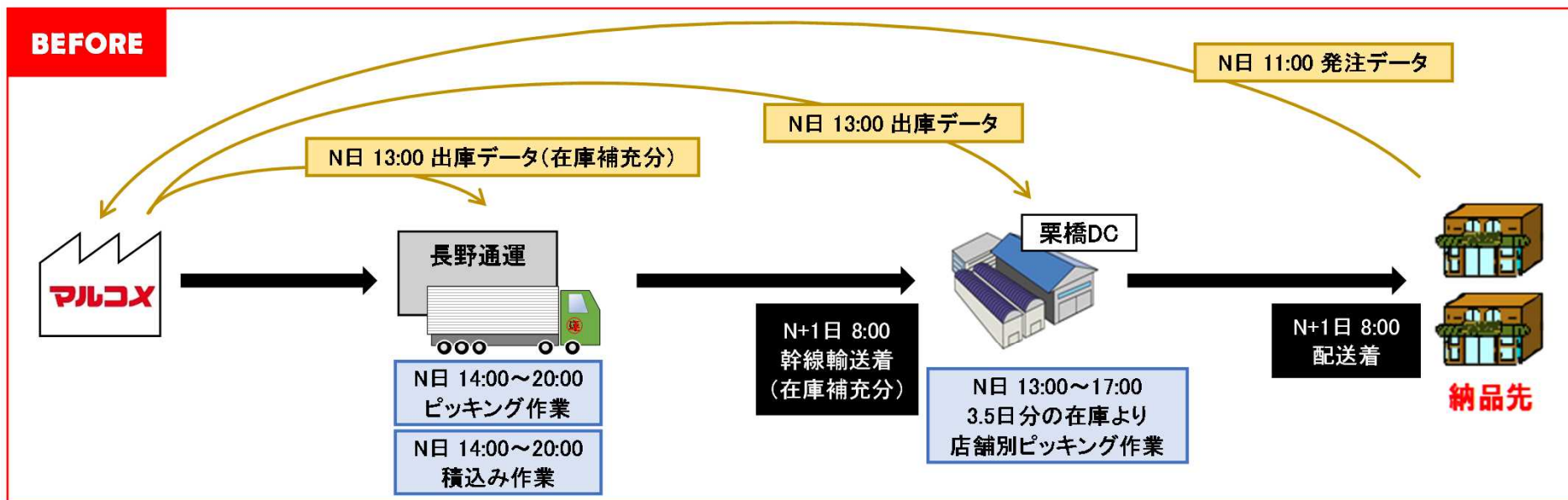
改善内容②

前日の夜間にピッキング作業を行う。積込み時にはピッキング作業が完了しているので、積込み時間が短縮される。

改善内容③

ピッキング作業と積込み作業が平準化されることで、フォークリフトを5台削減できる。また、同時に積込み作業を行う台数が削減できるため、安全性が向上する。

補足資料：改善前と改善後の工程フローの比較



V. 実証実験

1. 【改善テーマ】

マルコメから長野通運への出庫データを1日前倒しにする

(1) 改善実施日

2017年2月6日16:00～2月7日11:30

(2) 実施内容

- ①ピッキング作業を夜間に行い、作業に何分かかかるか検証する。
- ②夜間にピッキングが完了している状態で、トラック便に入場してもらい、受付から積込み完了までの時間を検証する。

(3) 実証実験の結果

- ①正パレット（1パレット500kg×16パレット）を準備した。
結果：下屋下に16パレット準備するのに50分かかった。

②受付から積込み完了までの時間

10:00 トラック便受付

10:56 積込み開始

11:16 積込み完了、出発

結果 受付から積込み完了まで、46分と

①と②の結果から、出庫データを1日前倒しすることによる効果が実証できた。

写真：積込み作業の様子



VI. 今後の課題

1. 今後の課題

今回の改善により、右図のように改善された。しかし、着荷での問題点が残っている。

問題点①

早く到着しても荷降ろしができず手待ち時間が発生している。

問題点②

荷降ろし時、積替え作業が発生しており、荷降ろしに90分から2時間かかっている。

今後、着荷側での手待ち時間削減をテーマとして活動していく。



平成29年度パイロット事業の実施等について
(事務局提案等)

- 本協議会としては引き続き、発荷主・マルコメ株式会社、元請運送事業者・長野通運株式会社、下請運送事業者・東信運送株式会社とし、ここに今年度の実施結果を踏まえ新たに着荷主を選定して対象集団に加え、継続して課題検証にあたり、深掘りまたは新たな成果を期待すべく次年度パイロット事業を実施する。
- 着荷主の選定は、スーパーその他の納品先ではなく、DC（ディストリビューションセンター）を想定。次年度契約によるコンサル業者を含めた対象集団構成において、相手方の協力の取りつけその他諸条件などを勘案協議し選定した者を着荷主とする。
- 次年度コンサル業者は、厚生労働省予算による事業実施を見込む。平成29年2月15日付けで入札公告済み。（次頁のとおり。）
- 来年度の長野県地方協議会の開催予定は、着荷主の選定がなされた後の事業実施計画段階の5月から6月の間で1回、事業実施中間の9月から10月の間で1回、事業とりまとめ段階の翌年2月から3月の間で1回の、計3回を見込む。

入札公告(トラック運転者労働条件改善事業)

入札公告

次のとおり一般競争入札(総合評価落札方式)に付します。

平成29年2月15日

支出負担行為担当官
厚生労働省労働基準局
労災管理課長 志村 幸久

1 調達内容

- (1) 調達件名及び数量
トラック運転者労働条件改善事業 一式
- (2) 調達案件の仕様等 入札説明書及び仕様書による。
- (3) 履行期間 平成29年4月17日(予定)から平成30年3月25日まで
- (4) 履行場所 支出負担行為担当官が指定する場所
- (5) 入札方法

入札金額は総価を記入すること。

落札者の決定は、総合評価落札方式をもって行うので、下記3(2)に定める期日までに、提案書類等を提出すること。

落札者の決定に当たっては、入札書に記載された金額に当該金額の8%に相当する額を加算した金額(当該金額に1円未満の端数があるときは、その端数金額を切り捨てるものとする。)をもって落札価格とするので、入札者は、消費税に係る課税事業者であるか免税事業者であるかを問わず、見積もった契約金額の108分の100に相当する金額を入札書に記載すること。

2 競争参加資格

- (1) 予決令第70条の規定に該当しない者であること。なお、未成年者、被保佐人又は被補助人であつて、契約締結のために必要な同意を得ている者は、同条中、特別の理由がある場合に該当する。
- (2) 予決令第71条の規定に該当しない者であること。
- (3) 平成28・29・30年度厚生労働省競争参加資格(全省庁統一資格)において、「役務の提供等」で、A、B又はC等級に格付されている者であること。
- (4) 次の各号に掲げる制度が適用される者にあつては、この入札の入札書提出期限の直近2年間(オ及びカについては2保険年度)の保険料について滞納がないこと。
 - ア 厚生年金保険
 - イ 健康保険(全国健康保険協会が管掌するもの)
 - ウ 船員保険
 - エ 国民年金
 - オ 労働者災害補償保険
 - カ 雇用保険
- (5) 資格審査申請書又は添付書類に虚偽の事実を記載していないと認められる者であること。
- (6) 経営の状況又は信用度が極度に悪化していないと認められる者であること。
- (7) 厚生労働省から指名停止の措置を受けている期間中の者でないこと。
- (8) その他予算決算及び会計令第73条の規定に基づき、支出負担行為担当官が定める資格を有する者であること。

3 提案書類の提出場所等

- (1) 入札説明書の交付場所、提案書類の提出場所及び本入札に関する問い合わせ先

〒100-8916 東京都千代田区霞が関1-2-2
厚生労働省労働基準局監督課自動車労務改善係 小岸
電話03-5253-1111 内線5547

- (2) 提案書類の提出期限

平成29年3月21日（火）16時00分

（3）提案書類の提出方法

原則、上記（1）まで直接提出（持参）すること。

郵送（書留郵便に限る。）も可とするが、上記（1）あてに提案書類の提出期限までに到着するように送付しなければならない。未着の場合、その責任は参加者に属するものとし、期限内の提出がなかったものとみなす。

なお、電報、ファクシミリ及び電子メールによる提出は認められない。

4 入札書の提出場所等

（1）入札書の提出場所及び契約条項を示す場所

〒100-8916 東京都千代田区霞が関1-2-2
厚生労働省労働基準局労災管理課経理係 吉田
電話03-3253-1111 内線5445

（3）入札説明会の日時及び場所

平成29年2月23日（木）14時10分
於：中央合同庁舎第5号館12階労働基準局会議室（第2会議室）

（4）入札書の提出期限

平成29年3月21日（火）16時00分

5 開札の日時及び場所

平成29年3月29日（水）10時10分

於：中央合同庁舎第5号館厚生労働省入札室

6 電子調達システムの利用

本案件は、電子調達システムで行う。なお、電子調達システムによりがたい者は、支出負担行為担当官に申し出た場合に限り紙入札方式に変えることができる。

7 その他

（1）契約手続きにおいて使用する言語及び通貨 日本語及び日本国通貨に限る。

（2）入札保証金及び契約保証金 免除

（3）入札者に要求される事項

この入札に参加を希望する者は、上記2の競争参加資格を有することを証明する書類を平成29年3月21日（火）10時00分までに提出しなければならない。また、上記証明書類とあわせて暴力団等に該当しない旨を記した支出負担行為担当官が指定する誓約書を提出しなければならない。

入札者は、支出負担行為担当官から当該書類に関し説明を求められた場合は、これに応じなければならない。

(4) 入札の無効

本公告に示した競争参加資格のない者の提出した入札書、入札者に求められる義務を履行しなかった者の提出した入札書、その他入札の条件に違反した者の提出した入札書は無効とする。

また、入札に参加した者が、上記(3)の誓約書を提出せず、又は虚偽の誓約をし、若しくは誓約書に反することとなった場合は、当該者の入札を無効とする。

(5) 契約書作成の要否 要

(6) 落札者の決定方法

予算決算及び会計令第79条の規定に基づいて作成された予定価格の制限の範囲内であり、入札説明書等で指定する技術等の要件のうち必須とされた項目の最低限の要求要件をすべて満たしている提案をした入札者の中から、入札説明書等で定める総合評価落札方式の方法をもって落札者の決定をする。ただし、落札者となるべき者の入札価格によっては、その者により当該契約の内容に適合した履行がなされないおそれがあると認められるとき、又はその者と契約を締結することが公正な取引の秩序を乱すこととなるおそれがある著しく不相当であると認められるときは、予定価格の制限の範囲内の価格をもって入札した他の者のうち、総合評価点の最も高い者を落札者とすることがある。

(7) 手続きにおける交渉の有無 無

(8) その他 詳細は入札説明書による。

なお、契約締結日までに国の予算（暫定予算を含む。）が成立していない場合は、契約締結日は予算が成立した日以降とする。また暫定予算となった場合は、契約内容等について変更が生じる可能性や、本事業に係る予算の決定状況によって仕様の内容について変更が生じる可能性があるため、その際は双方で別途協議する。



トラック運転者労働条件改善事業に係る仕様書

1 趣旨・目的

トラック運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあり、労働基準関係法令や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）違反が高水準で推移し、また、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い職種となっているなど、その労働条件及び安全衛生の確保・改善を一層推進することが喫緊の課題となっている。これらの背景として、荷主との関係から労働時間の短縮が進まないこと、多重的な請負構造から適切な運行管理がなされていない等の問題があげられる。

このような状況を踏まえ、トラック運転者の労働条件改善事業として、発着荷主、元請貨物自動車運送事業者（以下「元請運送事業者」という。）及びその元請運送事業者の下請運送事業者（1次、2次下請等を含む）を含めた協議会を設置するとともに、自動車運行管理アドバイザーによる個別指導等を通じ、運送事業者自らの努力と荷主の協力を得て、長時間労働の抑制を行うことにより、過重労働による健康障害を防止し、安全衛生の確保・向上等を図ることを目的とする。

2 事業の項目・内容

トラック運転者労働条件改善事業として、具体的には以下を行う。

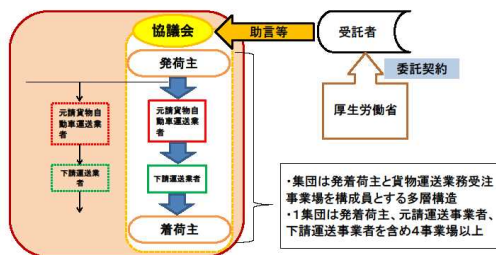
なお、別添の「<参考>トラック運転者労働条件改善事業の流れ（イメージ図）」を参考にすること。

(1) 対象集団の決定

発着荷主、荷主からの運送を直接依頼される元請運送事業者及びその元請運送事業者からさらに直接依頼をされる下請運送事業者といった多重的な請負構造を有している一連の集団を1集団（以下のイメージ図を参照）とし、厚生労働省が提供する事業場の情報に基づき、全国で20集団を決定すること。

なお、4事業場以上で構成される集団毎に協議会を設置する。必ずしもすべての請負関係にある貨物自動車運送事業者を集団に含める必要はないこと。

<参考> 多重的な請負構造を有している集団イメージ図



(2) 自動車運行統括管理チーフアドバイザーの選任（1名）

本事業全体の統括・管理を行わせるため、自動車運行統括管理チーフアドバイザーを1名選任すること。

(3) 自動車運行管理チーフアドバイザーの選任（4名）

5集団ごとに下記（7）アの協議会の運営を統括し、その管理、調整、支援等の統括・管理を行わせるため、自動車運行管理チーフアドバイザー（以下「チーフアドバイザー」という。）を選任し、下記アの業務を行わせる。チーフアドバイザーは、運送業界の経営、労働基準関係法令、改善基準告示等に深い知識や経験を有する、下記イの要件を満たす者から選任する。

なお、チーフアドバイザーを選任するに当たっては、その候補者を厚生労働省に示し、当該候補者が要件を満たしていることについて厚生労働省の確認を得ること。

ア チーフアドバイザーの業務

(ア) 年間スケジュールの作成

トラック運転者労働条件改善事業の年間スケジュールを策定すること。

なお、スケジュールを決める際には事前に厚生労働省と協議を行うこと。

(イ) 自己診断チェックリストの作成・実施・分析

下記（5）を参照すること。

(ウ) 打合せ会議

下記（6）を参照すること。

(エ) 協議会

下記（7）アを参照すること。

(オ) アドバイザーとの協議・相談

事業を円滑に進めるため、下記（4）の自動車運行管理アドバイザーと適宜協議・相談を行いながら事業を運営すること。

(カ) 事業場訪問結果の分析

下記（7）イを参照すること。

(キ) アンケートの実施

下記（8）を参照すること。

(ク) 報告書の作成

下記（10）を参照すること。

イ チーフアドバイザーの選任要件

(ア) 運送業についてのフィールドワークを行っている研究者、大学の教職にある者

(イ) 発注者の経営的な立場と労働基準法や改善基準告示等の法令等に精通しており、労働基準法や改善基準告示等を遵守するための知識を有している者

(ウ) 上記（ア）、（イ）と同等以上の高度な専門性を有すると認められる者

ウ 選任数等

チーフアドバイザーは5集団に対して最低1名選任すること。

チーフアドバイザーが異なる5集団や下記（4）の自動車運行管理アドバイザーを兼任すること（複数の協議会のアドバイザーとなることを含む。）は妨げない。ただし、その結果、協議会の運営が不適切になったり、下記（7）イの事業場訪問が短時間になるなど不十分なものとならないようにすること。

(4) 自動車運行管理アドバイザーの選任（40名）

発着荷主が元請運送事業者に対して行っている発注方法等又は元請運送事業者が下請運送事業者に対して行っている発注方法等が、自動車運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与えている影響等を分析し、荷の発注方法等の改善点等の指導・助

言を行わせるため、自動車運行管理アドバイザー（以下「アドバイザー」という。）を選任し、下記アの業務を行わせる。アドバイザーは、労働基準関係法令、改善基準告示等に深い知識や経験を有する、下記イの要件を満たす者から選任する。

なお、アドバイザーを選任するに当たっては、その候補者を厚生労働省に示し、当該候補者が要件を満たしていることについて厚生労働省の確認を得ること。

ア アドバイザーの業務

(ア) 自己診断チェックリストの回収

下記（５）ウを参照すること。

(イ) 打合せ会議

下記（６）を参照すること。

(ウ) 協議会

下記（７）アを参照すること。

(エ) チーフアドバイザーとの協議・相談

事業を円滑に進めるため、適宜チーフアドバイザーと協議・相談を行いながら事業を運営すること。

(オ) 事業場訪問

下記（７）イを参照すること。

イ アドバイザーの選任要件

(ア) 労働基準関係法令・改善基準告示について知識を有し、道路貨物運送業における経営面の理解・知識がある社会保険労務士の資格を有する者

(イ) トラック業界の労務管理の実務経験が５年以上あり、道路貨物運送業における経営面の理解・知識がある貨物自動車運送事業法第 18 条に規定する運行管理者の資格を有する者

(ウ) トラック業界の労務管理の実務経験が 10 年以上あり、道路貨物運送業における経営面の理解・知識がある者

(エ) 上記（ア）～（ウ）と同等以上の高度な専門性を有すると認められる者

ウ 選任数等

アドバイザーは協議会ごとに 2 名選任すること。アドバイザーが複数の協議会を担当することは妨げないが、その結果、下記（７）イの事業場訪問が短時間になるなど不十分なものとならないようにすること。

(5) 自己診断チェックリストの作成・実施・分析

ア 目的等

チーフアドバイザー及びアドバイザーが協議会を構成する事業場における自動車運転者の労働時間の実態、荷主等からの受注の現状、労働時間減少の隘路等を把握する。

チーフアドバイザーは自己診断チェックリスト（以下「チェックリスト」という。）を作成し、第 1 回協議会（下記（７）ア（ア））で協議会を構成する事業場に配付するとともに、アドバイザーの 1 回目の事業場訪問（下記（７）イ（ア））までにチェックリストを記入するよう依頼すること。なお、チェックリストの作成に当たっては前年度のチェックリストを参考とすること。

イ 項目

チェックリストには、少なくとも以下の項目を盛り込むこととし、チェックリストの対象期間は直近 1 年間とすること。

また、チェックリストの項目を決める際には、事前に厚生労働省と協議を行うこと。

(ア) 1 日の拘束時間、1 か月の拘束時間、休息期間、運転時間（2 日平均での 1 日

当たりの運転時間、2 週間平均での 1 週間当たりの運転時間）、連続運転時間について、改善基準告示を遵守しているかどうか

(イ) 労働時間や拘束時間、特に荷待ち時間の頻度や時間

(ウ) 労働時間や拘束時間、特に荷待ち時間が長くなっている原因

(エ) 発注方法の改善により自動車運転者の労働時間等が改善されると思われる事項

ウ アドバイザーは 1 回目の事業場訪問時に内容を確認の上、チェックリストを回収すること。

また、チーフアドバイザーは、アドバイザーと協力の上、アドバイザーが回収したチェックリストの内容から長時間労働の原因や抑制の阻害要因などについて分析し、その結果を第 2 回協議会（下記（７）ア（イ））の検討資料として活用すること。

(6) チーフアドバイザー及びアドバイザーによる打合せ会議の開催

上記（１）により選定した集団毎に、チーフアドバイザー及びアドバイザーによる打合せ会議を行い、対象集団の概要、下記（７）の協議会の進め方、発注方法が自動車運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与える影響等について、各協議会を開催する前に 1 回以上打ち合わせを行うこと。

(7) 協議会の設置及び個別事業場に対する調査、指導等

ア 上記（１）により選定した集団毎に、発着荷主、元請運送事業者及び下請運送事業者が参加する協議会を設置し、下記（ア）～（ウ）の内容を基にした協議会を年 3 回開催すること。なお、協議会を担当するチーフアドバイザー及びアドバイザーは開催される都度、当該協議会に必ず出席しなければならない。

(ア) 第 1 回協議会では、本事業の趣旨の理解及び自動車運転者の労働時間の改善に対する気運の醸成を図り、上記（５）のチェックリストを配付すること。

(イ) 第 2 回協議会では、アドバイザーの事業場訪問の結果分析や上記（５）のチェックリストにより把握した自動車運転者の労働時間の改善のための荷の発注方法等の問題点とその改善策に関する検討を行うこと。また、チェックリストの分析結果を協議会を構成する事業場に周知すること。

(ウ) 第 3 回協議会では事業の結果報告、今後の課題等を議論し、協議会ごとの報告書を取りまとめること。

イ アドバイザーは、協議会を構成する全ての事業場を第 1 回と第 2 回の協議会の間に 1 回、第 2 回と第 3 回の協議会の間に 1 回の計 2 回訪問すること。

なお、訪問の際は下記（ア）、（イ）に従って指導・助言を行うこと。

(ア) 1 回目の事業場訪問では、自動車運転者の労働時間の実態、発着荷主が元請運送事業者に対して行っている発注方法等又は元請運送事業者が下請運送事業者に対して行っている発注方法等が自動車運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与えている影響等を把握するとともに、労働基準法や改善基準告示に関する指導・助言を行うこと。

また、荷主、元請運送事業者及び下請運送事業者に配付した上記（５）のチェックリストを回収すること。

(イ) 2 回目の事業場訪問では、第 1 回・第 2 回協議会で検討された改善策の実施状況の確認、具体的な実施方法の指導・助言を行うこと。

(ウ) その他必要と認められる場合には、具体的な実施方法の指導・助言等必要な支援を行うこと。

(エ) チーフアドバイザーは、アドバイザーの個別事業場への 1 回目及び 2 回目の訪問後、アドバイザーと協力の上、チェックリストの分析結果と併せて、実情の分析、長時間労働の原因や抑制の阻害要因の分析、今後の指導方針の検討等を行うこと。

(8) 事業目標及びアンケートの実施

ア 本事業終了時まで、本協議会に参加した事業場に対し、本事業が労働時間の削減、改善基準告示の遵守等のために参考になったかどうかを確認するために、アドバイザーがアンケートを作成し、第3回協議会において協議会に参加する全事業場に配付し、その後回収を行い、アドバイザーと協力の上その結果を分析すること。

イ アンケートの項目を決める際には、事前に厚生労働省と協議を行うこと。なお、アンケートの作成に当たっては前年度のアンケートを参考にすること。

ウ アンケートの集計・分析結果については、協議会ごとに取りまとめ、結果を協議会に参加する全事業場に送付すること。

(9) 実施状況の情報提供等

厚生労働省の指示するところにより、年度途中における本事業実施状況について、厚生労働省及び関係都道府県労働局労働基準部監督課等への情報提供および、会議等での報告等必要な協力を行うこと。また、「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(※)」(以下、「地方協議会」という。)との連携を十分に図り、地方協議会での議論・意見等を踏まえて本事業を実施するため、上記(7)「協議会の設置及び個別事業場に対する調査、指導等」に当たっては、協議会や事業場訪問に都道府県労働局労働基準部監督課等の地方協議会の関係行政機関等を同席・同行させる等により、参加事業場に対して、地方協議会の議論・意見等も踏まえた改善策の検討・提案等を行い、かつ、その実施を積極的に促すこと。そのため、本事業の実施に当たっては関係都道府県労働局労働基準部監督課と十分に連携を図って実施すること。

※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

トラック運転者の取引環境と労働時間の改善を目的として、平成27年に47都道府県に設置された会議。荷主、事業者、学識、行政(厚生労働省、国土交通省等)等の関係者が一体となって、トラック運転者の長時間労働の抑制等の実現のための具体的な環境整備等を図るべく、議論を進めている。

(10) 報告書の作成

上記(1)から(8)までの実施状況について具体的に記述した報告書を作成すること。なお、報告書においては協議会、個別指導及び自己診断チェックリストなどを通じて収集した改善策の取組事例及びアンケートの集計・分析結果を盛り込むこと。

また、当該報告書の概要版(1協議会についてA4・2~4頁程度)を作成すること。なお、概要版の作成に当たっては、公とすることを前提に、記載内容についてあらかじめ各事業者等関係者の承諾を得ておくこと。

(11) 成果物の提出

上記(10)で作成した報告書については、平成30年3月25日までに厚生労働省(労働基準局監督課)に納入すること(報告書100部、概要版500部)。また、都道府県労働局労働基準部監督課にも配付すること(各都道府県労働局(47局)にそれぞれ、報告書5部、概要版200部)。併せて、成果物に係る電子データ(使用ソフトについては事前に厚生労働省と調整を行うこと。)をCD等に記録し、厚生労働省本省に2部提出すること。

報告書及び概要版等の成果物に係る著作権等一切の権利は厚生労働省に帰属するものとする。

(12) 事務局の設置

協議会の日程調整や資料作成等のため、事務局を設置すること(詳細は別添の<参考>「トラック運転者労働条件改善事業の流れ(イメージ図)」の「事務局」を参照)。

事務局には事務補助員を2名以上配置すること。

3 委託に関する条件等

(1) 著作権について

本事業により作成・変更・修正される報告書等の著作権(著作権法第21条から第28条に定めるすべての権利を含む。)は、受託者が本件の契約の従前より権利を保有していた等の明確な理由によりあらかじめ提案書にて権利譲渡不可能と示されたもの以外、厚生労働省が所有する現有資産を移行等して発生した権利を含め、すべて厚生労働省に帰属するものとする。また、厚生労働省は、納入された報告書等の複製物を、著作権法第47条の2の規定に基づき、複製、翻案すること及び当該作業を第三者に委託し、当該者に行わせることができるものとする。

(2) 機密の保持等

受託者は、本件の履行に際し知り得た内容を第三者に漏らし、又はこの契約の目的以外に利用してはならない(契約完了後もこの義務を負うものとする。)

また、本委託業務遂行のため提供を受けたすべての資料等について、コピーしていた場合などは、受託者の責任で適正に廃棄すること。

(3) 環境保護

環境保護の観点から、可能な限り「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」(平成12年法律第100号)(いわゆるグリーン購入法)に基づいた製品を導入すること。

(4) 再委託の禁止

本事業の再委託については、以下のとおりとする。

ア 業務の全部を再委託することは禁止する。

なお、再委託とは、本来受託者自ら行うべき業務の一部を効率性、合理性等の観点から例外的に外部発注するものであり、契約目的を達成するため遂行する一連の業務に付帯して印刷、リーフレットの配送等を外部の専門業者に発注することは、再委託には当たらないものとする。

イ 本事業の総合的な企画及び判断並びに進行管理及び、上記2(1)~(10)、(12)については再委託してはならない。

ウ 契約金額に占める再委託契約金額の割合は、原則2分の1未満とする。

エ 業務の遂行において再委託を行う場合には、あらかじめ厚生労働省の承認を受けることとする。再委託先又は再委託を行う業務の範囲を変更する場合も同様とする。

(5) 費用負担等

ア 個別訪問による指導の実施に係る費用、資料作成費等の一切の費用については、すべて受託者の負担とする。(委託費からの支出)

イ 受託者が、本事業の費用として計上することができる経費は、本事業の実施に必要な経費に限られており、本事業の目的・性質になじまない経費を本事業の費用に計上することはできない。

ウ 委託者は、精算時に受託者の支出を精査し、不適切と認めた場合、その経費については支出しない。

エ 本事業に係る費用のうち契約額を超える額については、受託者の負担とする。

(6) 認定取消等に関する報告

女性活躍推進法に基づく認定など提案書類等に記載した事項について、認定の取消などによって記載した内容と異なる状況となった場合には、速やかに厚生労働省労働基準局監督課へ届け出るものとする。

4 実施期間

平成 29 年 4 月 17 日（予定）から平成 30 年 3 月 25 日まで

なお、契約締結日までに国の予算（暫定予算を含む。）が成立していない場合は、契約締結日は予算が成立した日以降とする。また暫定予算となった場合は、契約内容等について変更が生じる可能性や、本事業に係る予算の決定状況によって仕様の内容について変更が生じる可能性があるため、その際は双方で別途協議する。

5 必要な参加資格

次の資格を満たす者であること。

- (1) 予算決算及び会計令（以下「予決令」という。）第 70 条の規定に該当しない者であること。
なお、未成年者、被保佐人又は被補助人であって、契約締結のために必要な同意を得ているものは、同条中、特別の理由がある場合に該当する。
- (2) 予決令第 71 条の規定に該当しない者であること。
- (3) 平成 28・29・30 年度厚生労働省競争参加資格（全省庁統一資格）において、「役務の提供等」で、A、B 又は C 等級に格付されている者であること。
- (4) 次の各号に掲げる制度が適用される者にあつては、この入札の入札書提出期限の直近 2 年間（才及びカについては 2 保険年度）の保険料について滞納がないこと。
ア 厚生年金保険 イ 健康保険（全国健康保険協会が管掌するもの） ウ 船員保険
エ 国民年金 オ 労働者災害補償保険 カ 雇用保険
- (5) 資格審査申請書又は添付書類に虚偽の事実を記載していないと認められる者であること。
- (6) 経営の状況又は信用度が極度に悪化していないと認められる者であること。
- (7) 厚生労働省から指名停止の措置を受けている期間中の者でないこと。
- (8) 過去 1 年以内に厚生労働省所管法令違反により行政処分を受けていないこと。ただし、労働基準関係法令違反（※）により労働基準監督機関から使用停止等命令を受けたが、是正措置を行い「使用停止等命令解除通知書」を受理している場合には、この限りではない。
- (9) 過去 1 年以内に厚生労働省所管法令違反により送検され、この事実を公表されていないこと。
- (10) 過去 1 年以内に厚生労働省所管法令に基づく公表制度により、又は違法な長時間労働や過労死等が複数の事業場で認められた企業として、平成 29 年 1 月 20 日付け基発 0120 第 1 号厚生労働省労働基準局長通達「違法な長時間労働や過労死等が複数の事業場で認められた企業の経営トップに対する都道府県労働局長等による指導の実施及び企業名の公表について」記 3 に基づく企業名の公表をされていないこと。

※労働基準関係法令については以下のとおり。

労働基準法、労働安全衛生法、最低賃金法、賃金の支払の確保等に関する法律、
家内労働法、作業環境測定法、じん肺法、炭鉱災害による一酸化炭素中毒症に関する特別措置法

6 閲覧資料

希望者は、平成 24 年度から 27 年度までの「トラック運転者労働条件改善事業」報告書、及び平成 28 年度の「トラック運転者労働条件改善事業」において作成されたチェッ

クリスト、アンケートの閲覧をすることができる。

なお、閲覧を希望する場合は、厚生労働省が定める期間、場所、方法において閲覧することができることとする。

7 引継ぎ

取組事例集及び平成 24 年度から平成 28 年度までの「トラック運転者労働条件改善事業」報告書については監督課から受託者に提供する。

8 仕様書に対する疑義等

この仕様書に疑義が生じた場合は、以下の連絡先まで問い合わせること。

なお、仕様の内容に変更が生じた場合は、受託者と監督課で別途協議する。

連絡先

厚生労働省労働基準局監督課 自動車労務改善係

Tel : 0 3 - 5 2 5 3 - 1 1 1 1 （内線 : 5 5 4 7）

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。

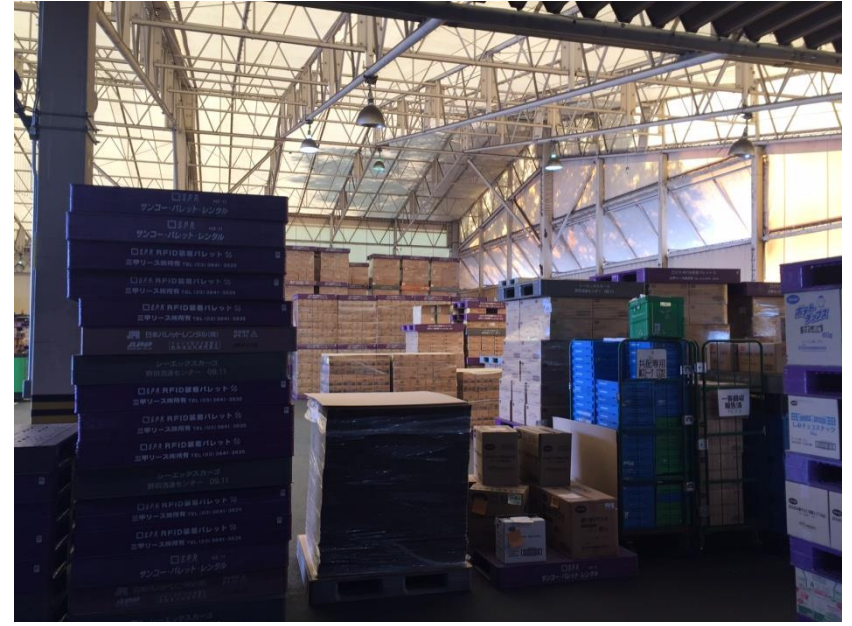
実験結果検証

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

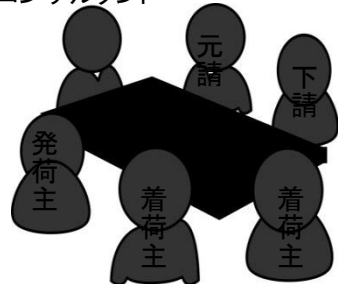
①現状分析

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、必要な運賃が收受できていない。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ているが、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】

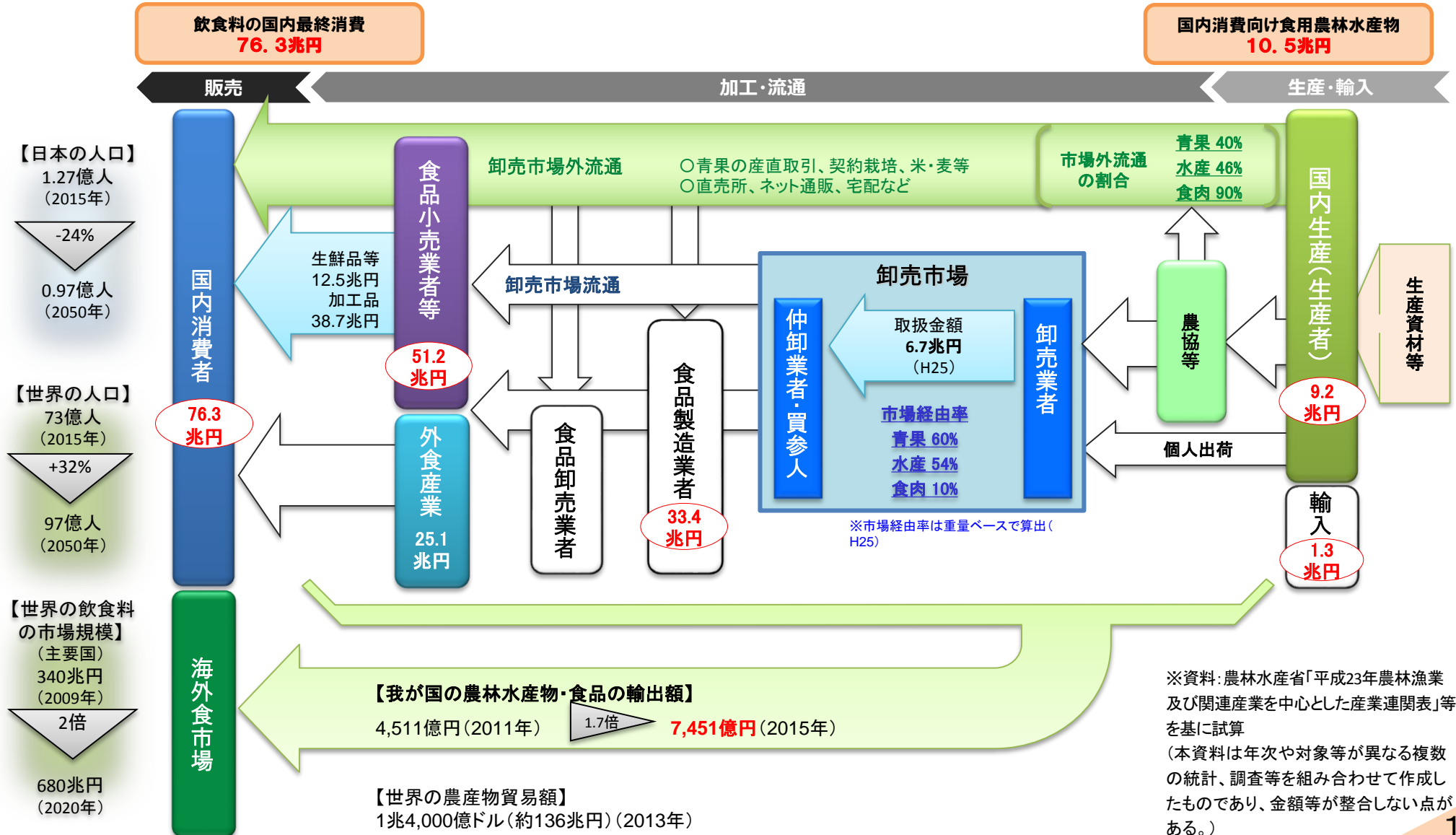
農産品物流の現状

平成28年12月

農林水産省
食料産業局

農林水産物・食品の流通構造

○ 農林水産物・食品の流通・加工構造を、現在の食料需給や消費の実態に合わせていくことが課題。



我が国の農産品の流通構造

- 現在の農産品の流通構造は、多種多様で腐敗しやすい等の農産品の特性や、小規模で天候に左右される等の生産構造、気温に左右され、多様化・細分化した消費構造などにきめ細かに適応していく形態として発展。
- 近年、食料需給や消費の実態等がさらに変化する中、流通構造の変化にあわせて物流を考える必要。

■農産品の特性や生産、消費の構造に対応した流通構造

農産品の特性	生産構造	消費構造
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 腐敗しやすく保存できない品目が多い ◆ 軟弱で潰れたり傷つきやすい品目が多い ◆ 多種多様な品種が存在 ◆ 味や形状等の品質が均一になりにくい ◆ 容積と重量の関係(比重)は様々 ◆ 冷蔵等の多温度帯の輸送が必要な場合も 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 生産量や出荷量が天候や気象条件により変動 ◆ 約130万の農業経営体 ◆ 農業者の平均年齢67歳 ◆ 生産現場へのIT導入の遅れ ◆ 出荷規格が多種多様 ◆ 大消費地まで長距離輸送を要する産地も存在 ◆ 葉物等は年間通じて出荷、穀類等は1年1作で保管し順次出荷 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 少量を多頻度で購入 ◆ 気温や流行等で消費量が変動 ◆ 鮮度、味を重視 ◆ 見た目も判断材料 ◆ 品揃で購入先を選択 ◆ ニーズが多様化・細分化(品種、品目、サイズ、容量、加工度合い等) ◆ 消費の二極化、根強い低価格志向

流通構造
<ul style="list-style-type: none"> ◆ 多段階流通で関係事業者数が多く、競争が激しい(農協:約2640、卸:約1300社、仲卸:約6200社、加工卸:約2.3万社、小売:約23.4万社) ◆ 全国の様々な産地から、多種多様な品目を迅速に集分荷し、鮮度を確保する必要 ◆ 多頻度・小ロット、短納期で小売へ配送し、鮮度・品揃えを確保する必要 ◆ 直売所、ネット販売等の直接販売形態が近年発達 ◆ 保存できる品目は卸売市場経由が少なく、専門卸等が小売等へ流通 ◆ サプライチェーンが長距離

農産品等の物流の状況

- トラック等の実車時の積載率は6割程度。他方、地域によっては農産品の物流において需給のミスマッチが生じている、また、トラックドライバー不足等によるコスト増加の指摘もある。
- 共同配送やIT活用等による物流の効率化により、農産品流通におけるコスト削減等を行い得るのではないか。

■ 農産物の物流に係る現場や関係者の意見等

- 他社の荷物の混載や、市場や顧客のトラックを共同利用するなどして、物流コストの削減や、人材不足に対応するなど、他業者とも協議していきたい。(JA青年組織員)
- 地方では物流費が高い。小ロットなので宅配では送料の方が商品より高くなる場合も。共同で動かせる物流ネットワークができれば動きの幅が広がるのでは。(農業女子プロジェクト参加者)
- トラック業界は異変が起きている。運転手が全く不足し、輸送関係が大変な問題に。出荷先と検討しているが、パレット輸送かコンテナ輸送が出来ないか模索しているところ。(JA組合長)

■ トラック等の実車時の積載率

項目	日本	英国	ドイツ	デンマーク
実車時の積載率	59% (2014年)	約60% (2007年)	約60% (2007年)	約40% (2008年)

(参考) 品目別の貨物輸送量 (H26、営業用トラック等)

品目	輸送トン (千トン)	割合
穀物	28,124	1.0%
野菜・果物	44,314	1.5%
その他農産品	15,536	0.5%
畜産品	31,931	1.1%
水産品	28,333	1.0%
食料工業品	328,815	11.2%
木材	82,048	2.8%
砂利・砂・石材	225,028	7.7%
金属	163,595	5.6%
機械	212,368	7.2%
石油製品	157,699	5.4%
日用品	211,520	7.2%
動植物性飼・肥料	42,378	1.4%
取り合せ品	456,663	15.6%
その他	906,010	30.9%
計	2,934,361	100.0%

食品関連
約16%

食品関連以外
約84%

【出典、資料等】

- 自動車輸送統計調査票より国土交通省にて算出
- 輸送トン数は、貨物自動車輸送した貨物の重量をトンで表した数である。
- 食料工業品は、製造食品、飲料、その他の食料工業品(調味料類、でんぷん類、酵母、動物性製造食品、飲料水、たばこ等)

【出典、資料】

- 日本:自動車輸送統計調査票より国土交通省にて試算
- 英国、ドイツ、デンマーク: Load factors for freight transport (European Environment Agency, 2010)

我が国の農産品物流の課題

- 高齢化、ドライバー不足等によりトラック業界の厳しさが増す中、輸送条件の厳しい農産品は、運賃の上昇やトラックの確保自体が困難となる可能性があり、生産者の所得低下による生産量の減少、ひいては流通業者の集荷や販売の確保が困難となるなど、深刻な影響を及ぼすおそれ。
- このため、農産品物流の効率化等による輸送条件の改善や物流コストの削減が必要だが、物流の問題は出荷から小売までのサプライチェーン全体に渡り相互に関連しているため、生産段階等の個別の取組ではなく、流通の各段階が連携した取組が必要。

■農産品の物流に係る各段階ごとの課題(主に青果物)

課題	生産・出荷段階	卸売段階	小売段階
時間	◆出荷量、出荷先の決定が遅く、 出発時刻が変動	◆入荷時間の集中、順番待ちの拘束 ◆荷揃いが遅く、出発時刻が遅延	◆納品時間の厳格な要求 ◆入荷時間の集中、順番待ちの拘束 ◆多頻度小ロット配送の要求
量	◆出荷量の変動(可載量とのミスマッチ) ◆小ロット(トラック確保困難)	◆入荷量、配送量の変動 ◆帰り荷がない	◆多頻度小ロット配送の要求 ◆帰り荷がない
資材	◆ダンボール出荷、パレット不使用	◆オリコン、パレットの紛失	◆オリコン、パレットの紛失、 ダンボール廃棄負担
付帯作業	◆手積み負担大	◆手降ろし、手積み負担大	◆手降ろし負担大
輸送	◆出荷先が変動	◆他市場への転送	
その他	◆直販等の宅配便利用は送料が割高 ◆細分化した出荷規格への選別・調整	◆遠隔地からの長距離輸送	

流通構造の「見える化」環境整備事業

平成28年度補正予算額：50百万円

全国の卸売市場や特徴ある多様な流通業の取引情報等を「見える化」し、生産者が有利な販売ができるよう販売先等を容易に比較・選択できる環境の整備を支援します。

生鮮食品流通の課題

我が国の生鮮食品の流通は、卸売市場経由が主流であるが、

- 各卸売市場の機能・サービスや委託手数料に関する情報伝達の不足
 - 多様な流通を行う事業者の情報が得にくい
- 等、生産者が販売先を容易に比較・選択できる環境が整っていない。

生産者が販売先等を容易に比較・選択できる環境の整備を支援します。

支援内容

➢ 卸売市場流通の「見える化」

卸売市場における売買価格情報や委託手数料等の様々な情報を基に生産者が容易に出荷先を比較・選択できるシステムの構築を支援

➢ 多様な流通の「見える化」

生産者の有利販売のために全国の特徴ある多様な流通業の取引条件等を調査するとともに、生産者が容易に事業者を選択し、アクセスすることができるシステムの構築を支援

農林水産省

補助

民間団体等

- 卸売市場流通の「見える化」
- 多様な流通の「見える化」

流通構造の「見える化」によりコスト削減や農産物の有利販売が自律的に進む環境づくりが促進

どこに販売するとより有利な条件で取引できるかな？



■卸売市場

○〇市場 A青果	委託手数料 8.0%	コードチェーン対応
××市場 B青果	委託手数料 8.5%	コンテナ出荷・加工対応

■全国の特徴ある多様な流通業

ネット通販 〇〇社	数量契約 低マージン	高値買取 高値販売
宅配 ××社	数量・価格は交渉	個性的な品目を 高値買取

※公開する項目はイメージ

農産品物流対策関係省庁連絡会議の設置について

平成28年11月29日
関係省庁申し合わせ

農産品物流対策関係省庁連絡会議構成員

第1 趣旨

農林水産業・地域の活力創造プラン（平成28年11月29日農林水産業・地域の活力創造本部決定）に基づき、農業者の所得向上に資する流通・加工構造の確立に向けた取組の一環として、農産品物流の効率化によるコスト削減等の取組を政府一体となって推進する必要がある。

このため、「農産品物流対策関係省庁連絡会議」を設置し、農産品物流の課題や実現すべき姿に係る認識を共有するとともに、関係者が取り組むべき方策等を総合的に検討し、連携して効果的な対策を実行する。

第2 構成

連絡会議の議長は、農林水産省食料産業局長とし、関係省庁の局長等で構成する。ただし、議長は、必要があると認めるときは構成員を追加し、または関係者に出席を求めることができる。

第3 主な検討内容等

農産品物流の現状、課題及び実現すべき姿の認識を共有するとともに、農産品物流を改善し、農業者の所得向上等に資する以下の方策等について、関係省庁で調査・検討し、とりまとめを行う。

- 1 物流効率化等の測定指標及び国内外の農産品物流の現状
- 2 パレットや折り畳みコンテナによる出荷・運搬
- 3 ICTを活用した共同配送等
- 4 他業種との物流の共同利用
- 5 トラック輸送から鉄道・船舶輸送に切り替えるモーダルシフト
- 6 多頻度小ロット配送や短いリードタイムでの納品等の商慣行の改善 等

第4 運営

- 1 連絡会議に幹事を置く。幹事は、関係行政機関の職員で議長の指定した官職にある者とする。
- 2 連絡会議は非公開とする。なお、連絡会議の配布資料及び議事概要については、構成員の了解を得た後、農林水産省のホームページにより公表する。
- 3 連絡会議の事務局は、関係省庁の協力を得て、農林水産省食料産業局食品流通課が行う。

（参考）スケジュール案

- ・12月 : 第1回 連絡会議（立ち上げ等）
- ・1～2月：数回開催
- ・3月 : 中間とりまとめ

（議長）

農林水産省 食料産業局長

（構成員）

農林水産省 生産局長

農林水産省 経営局長

農林水産省 政策統括官

経済産業省 商務流通保安審議官

国土交通省 物流審議官

国土交通省 自動車局長

農林水産業・地域の活力創造プラン（平成28年11月）

抜 粋

V 具体的施策

6. 更なる農業の競争力強化のための改革

- ① 生産者が有利な条件で安定取引を行うことができる流通・加工の業界構造の確立
 - ・ 農業者が、各種流通ルートについて、手数料や取引条件等を比較して選択できる環境を整備。また、農産物の物流について、パレット化やICTを活用した共同配送等の効率化によるコスト削減の取引を推進

農業競争力強化プログラム（平成28年11月）

抜 粋

2 生産者が有利な条件で安定取引を行うことができる流通・加工の業界構造の確立

(1) 生産者に有利な流通・加工構造の確立

現在の食料需給・消費の実態等を踏まえた効率的・機能的で農業者と消費者双方がメリットを受けられる流通・加工構造を確立するため、以下のとおり取り組む。

その際、農林水産省、経済産業省をはじめ政府一体となって取り組む。

- ⑦ 国は、民間のノウハウを活用して、農業者が各種流通ルートについて、手数料や取引条件等を比較して選択できる環境を整備する。

また、農産物の物流については、パレット化やICTを活用した共同配送等の効率化によりコストを削減する等の取組を推進する。

- ⑨ 上記改革を推進するため、農産物の流通・加工に関し、国の責務、業界再編に向けた推進手法等を明記した法整備を進める。

第1回 農産品物流対策関係省庁連絡会議

議事次第

日時：平成28年12月21日（水）

14：30～15：30

場所：食料産業局第1・2会議室

1. 開会

2. 議題

- (1) 農産品物流対策関係省庁連絡会議の設置
- (2) 農産品物流の現状と課題
- (3) 今後の進め方
- (4) その他

3. 閉会

第2回 農産品物流対策関係省庁連絡会議

議事次第

日時：平成29年1月26日（木）

14：00～16：00

場所：食料産業局第1・2会議室

1. 開会

2. 議題

- (1) 業界団体・民間企業からのヒアリング
- (2) その他

3. 閉会