

# 第5回 トラック輸送における取引環境・ 労働時間改善 富山県地方協議会

平成29年1月11日（水）13時30分～  
於） 富山県トラック会館 役員室

## 【 議 事 次 第 】

### I. 開会

### II. 議題

1. パイロット事業の概要及び進捗状況について
2. 改善基準告示の遵守に向けた実態調査の結果について
3. トラック運送に係る取引条件改善に向けた取り組みについて
4. 平成29年度のパイロット事業の選定について
5. その他

### III. 閉会

## 【 配 付 資 料 】

・ 議事次第 ・ 委員名簿 ・ 配席図

- 資料1 富山県におけるパイロット事業の概要及び進捗状況について  
資料2 改善基準告示の遵守に向けた実態調査の結果について  
資料3 トラック運送業の取組状況  
資料4 農林水産省食料産業局から地方農政局への事務連絡  
資料5 平成29年度パイロット事業の選定について

第5回トラック輸送における取引環境・労働時間改善富山県地方協議会委員名簿・出席者名簿

構成別	氏名	所属・役職	備考
学識経験者	千々岩 力	高岡法科大学 大学長	
経済団体等	新庄 幹夫	富山県商工会議所連合会 常任理事・事務局長	
	佐藤 登	一般社団法人富山県経営者協会 専務理事	
	増川 茂則	富山県中小企業団体中央会 専務理事	
	梶原 真美	富山県消費者協会 事務局長	
荷主企業等	林 清淳	株式会社不二越 営業管理部物流管理センター長	
	西田 真一	YKKAP株式会社 生産本部ロジスティクス推進部供給企画室長	欠席
	広瀬 政明	三協立山 株式会社 三協アルミ社総合販売推進部総合販売推進課長	随行 奥田 晃史 三協アルミ社事業統括部
	秋永 吉男	中越パルプ工業株式会社 経営管理本部管理部副部長	
	小森 誠一	テイカ製菓株式会社 取締役購買物流本部長	
貨物運送事業者・団体等	小杉 紘平	一般社団法人富山県トラック協会 副会長 (魚津運輸株式会社 取締役会長)	
	勝山 功	一般社団法人富山県トラック協会 副会長 (三和運輸株式会社 取締役相談役)	随行 浦野 征一郎 専務取締役
	荒木 一義	株式会社荒木運輸 代表取締役社長	
	稲土 英博	一般社団法人富山県トラック協会 専務理事	
労働組合等	高柳 幸司	全日本運輸産業労働組合富山県連合会 執行委員長	随行 三浦 功 運輸労連書記長
行政機関	山崎 英生	厚生労働省富山労働局長	代理 紀伊 洋一 労働基準部長
	江角 直樹	国土交通省北陸信越運輸局長	代理 小池 克弘 富山運輸支局長

(順不同、敬称略)

## 富山県におけるパイロット事業の概要及び進捗状況について

### 1 パイロット事業対象集団（富山）

- 荷主企業：中越パルプ工業株式会社  
元請運送事業者：中越ロジスティクス株式会社  
下請運送事業者：港運輸株式会社  
※パイロット事業実施者：株式会社日通総合研究所

### 2 事業の実施状況

#### （1）第1回検討会（平成28年7月15日）

- ・日通総研より本事業の趣旨説明及び労働時間改善に向けた取組の必要性について説明
- ・労働時間に関する自己診断チェックリストを配付

#### （2）事業場訪問（平成28年8月22日及び9月1日）

- ・日通総研のアドバイザーが荷主企業・元請運送事業者、実運送事業者の3者を訪問し、チェックリスト回答票をもとに、業務内容の確認と改善対策の方向性について協議を実施

#### （3）第2回検討会（平成28年11月22日）

- ・業務内容の確認とヒアリングに基づく改善対策立案の方向性について協議を実施。

### 3 輸送状況（概要）

- ・荷主企業では一般消費者向けの商品となる紙を取り扱っている。
- ・工場内の作業時間は、8:30～16:30が基本だが作業状況により、若干の延長は行う
- ・荷の積込み場所は工場及び外部倉庫等を含めて高岡周辺に5ヵ所ある
- ・出荷先の範囲は全国だが、中心は東京・大阪・名古屋の消費地
- ・北陸圏の地場輸送もあり（全体の1割弱）
- ・元請運送事業者も自社トラックを保有しており、実運送事業者としても稼働している。
- ・協力会社60社、毎日80台程度の傭車を活用
- ・工場内の荷役作業と車両への積込み作業は、すべて元請運送事業者が行っている。

## 4 配車について

(一般的な企業の場合)

発荷主と着荷主の間でどの程度の商品をいつまでに納入するかを決めた上で運送事業者に輸送の依頼がされる。

そのため、運送事業者は、時間指定で直接、商品を納品先に運ぶことを求められ、発・着荷主の都合にあわせるため、改善基準告示違反となる運転（休息時間が確保できない、手待ち時間増による拘束時間増など）につながるケースがある。

(本パイロット事業集团の場合)

消費各地域に荷主企業及び代理店が倉庫を確保しており、商品を直接納品先ではなく、消費地付近の倉庫に輸送できる環境を整備している。



車両台数に合わせるように出荷量を調整し、確保されている車両に製品を載せて出荷することができるため、無理なスケジュールでの輸送が生じない。

※実際の配車の流れ

- ①協力会社から翌日に利用可能な車両台数を申告してもらう
- ②営業から出荷オーダーが来る
- ③①と②の情報を突き合わせて、車両が足りない場合は営業と折衝して翌日到着でなくても良いものの輸送を遅らせる。また、出荷量が足りない場合は、倉庫等へのお荷量を増加してもらう
- ④出荷量と輸送可能量を適切にして輸送を実施する

## 5 ドライバーの労働時間効率化ポイント

(1) 荷主

- ・トラック輸送の積込み場所（倉庫）は5カ所で、それぞれ保管されている商品が異なる。1回の積込みは通常2カ所までだが、まれに3カ所、4カ所積みとなる場合がある。
- ・平ボディ車はシート掛けの時間が生じるため少し積込みにかかる作業時間が長くなる。
- ・出荷場所において作業時間が集中した場合に待ち時間が発生することがある。

(2) 運送事業者

元請・下請運送事業者双方ともドライバーに対して拘束時間や運転時間、休憩時間などの改善基準告示について説明をしているが、実際の運転の仕方、休憩の取り方はドライバーに任せている部分が多い。

## 6 改善の方向性（実施済み含む）について

### （1）荷待ち時間の短縮

#### ①荷役ホームの改修

車両荷台の横から荷役するホームが2つあるが、そのうちの1つは片側だけの荷役になるため、荷役時間が長くなりドライバーの荷待ち時間増につながる。

⇒両側から荷役できるようにホームを拡充



反対側からも積み込み作業ができるようにホームを拡充

#### ②バースの接車スペースの拡張

倉庫の前のスペースが狭く、車両を展開させる作業がスムーズにいかない状況

⇒入場門の場所を1.5mほど後退させてスペースを拡張し、車両が簡単に展開できるようにした。



バックで倉庫に進入するために、一旦、倉庫に対して直角に車両を向ける必要がある。縦方向のスペースがないと大型車両の取り回しができない

道路側のフェンスを後退させ、スペースを拡充

左の新しいコンクリートの部分を拡張



## (2) ドライバーの時間管理について

ドライバーの運転時間、休憩時間について現状はドライバーに任せている部分が多い

⇒改善に向けた取組として、まず下請運送事業者において運行経路・休憩場所等を予め指示した上でドライバーに運転させ、任せて運行させた場合と比較して拘束時間等に影響があるか検証してみることにする。

## (3) 積み込み場所の集約化

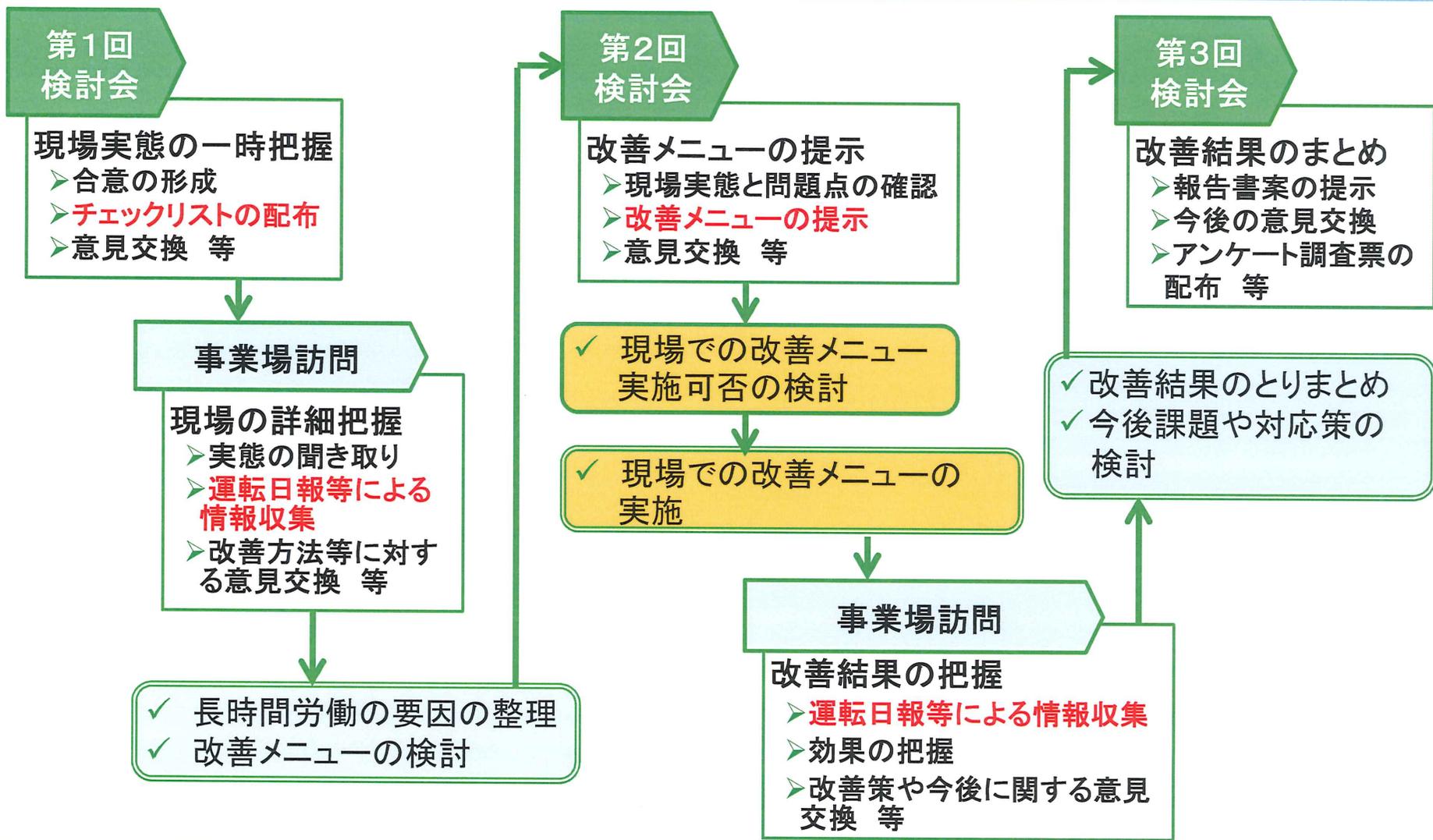
現在は工場・倉庫を複数まわってそれぞれ積み込み作業が発生しているが、「輸送する荷物を事前に特定の倉庫に保管しておく」「トラックのある場所（工場・倉庫）に商品を横持ち（生産工場から倉庫に商品を移動させること）する」といったことが可能かどうかについて検討会で議論されたが、いろいろな種類の商品を一つの倉庫に保管すると保管効率が低下するといった問題や横持ちの際に荷傷が生じた場合の責任の所在を整理する必要があるなど課題が多く、取り組むにしても中長期的な課題となるとの結論に至った。

## 7 今後のパイロット事業の流れ

- ・上記6「改善の方向性について」に基づき、既の実施した改善の取組に対する効果について可能な範囲で数値化し、取りまとめの報告書に反映。またドライバーの運行経路等の指定をした上で運行させ、拘束時間等削減の効果を検証する。
- ・日通総研による2回目の事業場訪問を実施し、改善結果の把握を行う
- ・年度内（3月末）までに改善結果を報告書の形で取りまとめ、パイロット事業の実施主体である厚生労働省に報告書が納入される。

# パイロット事業の進め方とスケジュール感

5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月 12月 1月 2月 3月



# 改善基準告示遵守に向けた実態調査

資料 2

## 調査の目的等

- 27年9月実施のトラック輸送実態調査結果において、トラック運転者の労働時間のルール(改善基準告示)が、守られていない実態が多数あった。
- 1運行の拘束時間が16時間を超える運行が25.1%、休息期間8時間未満の運行が38.6%。全国を上回る。
- 長距離運行で高い割合。基準を遵守するために何が必要か、実態をさらに分析する必要がある。

## 調査対象・方法

平成28年8月～11月 (一社)富山県トラック協会会員事業者 12社に、同協会職員がヒアリングを行った。貨物自動車運送適正化事業における巡回指導において、改善が必要な事例について、指導とあわせて事業者の了解のうえ行ったもの。

## 調査内容

- ・固定的、定期的な運行で、「拘束時間の超過」「休息期間の不足」等、改善基準が守れない事例についてヒアリング
- ・守れない原因
- ・基準を守る運行にするために変更すべき点
- ・それ(改善)に必要な措置、課題など

### 【上記の運行事例の基礎データも収集】

- ・運送区間、方面 ・輸送品類 ・高速道路利用
- ・積込み、荷卸し時間等 ・手待ち時間
- ・荷役時間 ・拘束時間 ・休息期間 など

## ●トラックドライバーの労働時間のルール「改善基準告示」

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

※個々の運行について、「1日の最大拘束時間」「休息期間」「連続運転時間」の基準を満たさない事例を調査した

## 【調査した運行12事例の概要】

- ・関東方面8事例(800km~1200km)、近畿2事例(750~940km)、静岡1事例(約900km)、九州1事例(約2050km) ※いずれも往復の距離。
- ・1事例を除き、行きの運送に加えて帰りの運送を組み合わせ。
- ・全て、休息期間の不足及び1日の最大拘束時間の超過の事例

## 【改善基準が守れない原因等】

- ・積込みの時刻が遅い
- ・積込み又は荷卸し時間が長い
- ・2カ所の荷卸しや積込みでそれぞれに待機時間等がかかる
- ・着地の時間が早い時刻に設定されているため、休息がとれない
- ・早朝から着荷主の順番待ち、待機
- ・帰り荷の場所までの回送距離が長い
- ・高速道路が使えない(料金収受できない)
- ・運行指示不徹底(連続して休まない)
- ・運行のダイヤ設定が不適切 など

## 【改善措置】

- ・積込(荷卸)時間の短縮、積込終了時刻の前倒し
- ・積込場所の分散を集約
- ・高速道路利用のため荷主負担の交渉
- ・運行ダイヤの見直し、指示の徹底 など

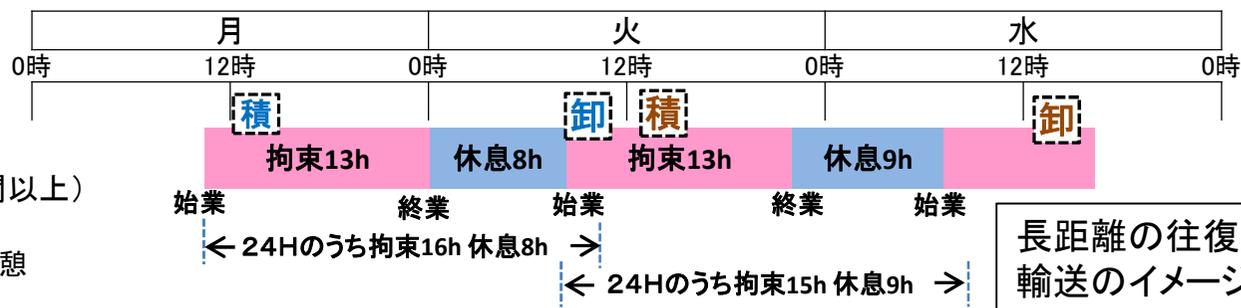
## 【課題など】

- ・積込の改善は荷主側の問題もあり、解決できない
- ・積込場所の集約には設備投資が必要
- ・高速料金の荷主負担が理解をもらえない(荷主側としては運賃に含んでいる)
- ・荷卸しの改善を発荷主に申し出るが実現しない
- ・自社での帰り荷の確保、情報に限界

## 【拘束と休息】

拘束時間と休息期間は表裏一体  
1日(24時間)  
= 拘束(16時間以内) + 休息(8時間以上)

※拘束時間 = (運転 + 荷扱い + 手待ち) + 休憩  
※1日とは始業時刻から起算して24時間



長距離の往復  
輸送のイメージ







①富山県内 → 茨城県つくば市	サッシ
②常陸大宮市 → 富山県内	雑貨

総走行キ<sub>ロ</sub>1040km

**事例4**

改善基準の不適：  
 ● 休息期間の不足(分割の場合、1回4H以上で合計10H以上)等  
 (原因) 積込時刻が遅く、途中の積替え時刻までの時間が不足

改善前

1日目	時刻	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
	地点名等																	営業所	一般道	積込	県内					
	拘束時間																									
	休息期間																									
2日目	時刻	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
	地点名等				高速道	積替	五霞	高速道	つくば	休憩	一般道		休憩		積込	常陸大		一般道								
	拘束時間																									
	休息期間																									
3日目	時刻	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
	地点名等				一般道		休憩	高速道	休憩	荷卸	県内	一般道														
	拘束時間																									
	休息期間																									

【必要な措置】 積込時刻を早めてもらう。行きの荷卸しと帰りの積込の間に休息を入れる。  
 【課題など】 早い時間に積込むには、製品が完成していることが条件

改善後

1日目	時刻	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
	地点名等																	営業所	一般道	積込	県内					
	拘束時間																									
	休息期間																									
2日目	時刻	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
	地点名等				高速道	積替	五霞	高速道	つくば						一般道	積込	常陸大		一般道							
	拘束時間																									
	休息期間																									
3日目	時刻	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	
	地点名等						一般道	高速道		荷卸	県内	一般道	営業所													
	拘束時間																									
	休息期間																									

合計で10H以上を確保



①富山県内 → 福岡県八女市 サッシ

②北九州市 → 福井市 家具

総走行キ<sub>ロ</sub>2050km

### 事例5

改善基準の不適:

- 休息期間の不足、一日最大拘束時間の超過(16H超)
- (原因) 輸送距離が長い(総走行距離2,000km超)

改善前

時刻	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1日目																								
地点名等												営業所	一般道	積込	県内		高速道		休憩		高速道		休憩	高速道
拘束時間																								
休息期間																								
2日目																								
地点名等		高速道						八女市	高速道	積込	北九州										高速道			休憩
拘束時間																								
休息期間																								
3日目																								
地点名等		高速道							荷卸	福井	一般道	休憩	一般道		営業所									
拘束時間																								
休息期間																								

#### 【改善の方法】

- ① 行き帰りともに、翌々日の到着とし、5日間の行程とする
- ② 2人乗務とする(特例で一日の最大拘束時間を20Hに延長、休息期間を4Hに短縮)
- ③ 中間(500km程度)地点に物流拠点を設け、乗り換えや積み替えを行う

資料 3

第 9 回下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議資料

平成 2 8 年 1 2 月 6 日

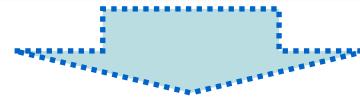
# トラック運送業の取組状況

---

平成 2 8 年 1 2 月 6 日

## 〈要請理由〉

- 第8回下請取引条件改善に関する関係府省等連絡会議における野上官房副長官からの締めくくり発言によるご指示を踏まえ、トラック運送業においても「自主行動計画の策定」に向けた取組について検討を開始。
- トラック運送業については、荷主との取引だけでなく、下請多層構造など元請と下請における運送事業者間の取引条件の改善に向けた取組みを進めていただくことを目的に、平成28年11月22日(火)、根本国土交通大臣政務官よりトラック運送業界団体に対し、今年度内を目処に「トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画」策定の要請を行った。



## 〈要請のポイント〉

- ・アベノミクスを一層加速し、「経済の好循環」の流れをより確かにすることが重要。
- ・元請下請における運送事業者間を含め、トラック運送業における取引条件の改善は喫緊の課題。
- ・また、トラック運送業の下請多層構造にも課題があると認識。
- ・元請事業者となる大手運送事業者が率先して取組を進めることが重要。
- ・今年度内を目途に自主行動計画の策定を要請
- ・なお、取引条件の改善について、関係省庁を通じ、荷主の方々にも働きかける。

## 出席者

### 【国土交通省】

根本 幸典 国土交通省大臣政務官  
 藤井 直樹 国土交通省自動車局長  
 堀家 久靖 国土交通省大臣官房審議官 他

### 【全日本トラック協会】

(公益社団法人全日本トラック協会物流ネットワーク委員会)  
 齋藤 充 日本通運株式会社 代表取締役副社長  
 全日本トラック協会物流ネットワーク委員会委員長

植松 満	日本通運株式会社	執行役員
森 日出男	ヤマト運輸株式会社	取締役常務執行役員
内田 浩幸	佐川急便株式会社	取締役CSR推進部長
日比野利夫	西濃運輸株式会社	専務取締役執行役員
中田 晃	西濃運輸株式会社	執行役員
山本 浩史	福山通運株式会社	常務執行役員
赤松 毅	トナミ運輸株式会社	常務取締役
福本 秀爾	公益社団法人全日本トラック協会	理事長

- トラック運送業における取引条件の改善に当たっては、荷主への理解と協力が必要不可欠。
- このため、根本国土交通大臣政務官から関係省庁に対し、以下の「具体的な取組」を踏まえた取り組みを進めていただくよう荷主企業に対する働きかけを要請。



## 【関係省庁への協力要請】

- 12月1日(木)15:20～ 於:農林水産省 国土交通省根本大臣政務官より、農林水産省細田大臣政務官に対し要請
- 12月6日(火)10:00～ 於:経済産業省 // 経済産業省松村副大臣に対し要請

## 「具体的な取組例」

### ○ 価格決定方法の適正化

- ・ 一律〇%減の原価低減要請や燃料価格等の変動分が考慮されない価格決定の禁止
- ・ トラック運送業者との十分な協議を踏まえた運賃・料金の決定

### ○ コスト負担の適正化

- ・ 仕分け・検品等の附帯作業や荷待ち待機等、運送以外の業務に係る費用については、運賃とは別のものとして契約上明確化
- ・ 着荷主側の荷待ち待機に関する費用について、発荷主と着荷主との間で契約上明確化

### ○ 契約の相手方・方法の適正化

- ・ 運行管理者の選任、最低保有台数の維持、社会保険・労働保険の加入等の法令を遵守しない事業者との取引の禁止
- ・ 運送契約締結に当たっては書面化を原則とし、附帯業務や荷待ち待機、高速道路料金等の支払いについても明記

### ○ 長時間労働の削減

- ・ 待ち時間、特に着荷主側における荷待ち時間の解消に向けた取組への理解と協力（トラック事業者との面談等による課題の具体的な把握等）
- ・ トラックドライバーの長時間労働の改善に向け、発荷主が中心となって着荷主及びトラック事業者との間で定期的に協議する等、荷主とトラック事業者の協力体制の確立

# トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会について

- 取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、事業者等により構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を中央及び全都道府県に設置。
- 労働基準法の改正案において、月60時間超の時間外労働に対する割増賃金率引上げ（25%→50%）の適用が平成31年4月からとされていることを踏まえ、検討及び好事例の横展開等の取組みを平成30年度中までに実施。
- 平成28年度は、(1)長時間労働削減に向けたパイロット事業 及び (2)適正運賃・料金収受に向けた議論の深化を実施予定
- 「トラック運送業の生産性向上協議会」と合同開催。

## 「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」委員

### 【学識経験者】

野尻 俊明 流通経済大学学長（座長）  
 齊藤 実 神奈川大学経済学部教授  
 松島 茂 東京理科大学大学院イノベーション研究科教授

### 【労働組合】

平川 則男 日本労働組合総連合会 総合政策局長  
 村上 陽子 日本労働組合総連合会 総合労働局長  
 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

### 【行政】

新原 浩朗 内閣府政策統括官（経済財政運営担当）  
 山越 敬一 厚生労働省労働基準局長  
 正田 聡 経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長  
 安藤 保彦 中小企業庁事業環境部取引課長  
 藤井 直樹 国土交通省自動車局長  
 川上 泰司 国土交通省総合政策局官房参事官（物流産業）

### 【荷主】

上田 正尚 （一社）日本経済団体連合会 産業政策本部長  
 輪島 忍 （一社）日本経済団体連合会 労働法制本部長  
 栗原 博 日本商工会議所 地域振興部長  
 小林 治彦 日本商工会議所 産業政策第二部長  
 小林 信 全国中小企業団体中央会 事務局次長  
 橋爪 茂久 （公社）日本ロジスティクスシステム協会 専務理事  
 黒川 毅 日本機械輸出組合 国際貿易円滑化委員会委員長  
 一柳 尚成 トヨタ自動車（株） 物流管理部長  
 鈴木 賢司 三菱商事（株） ロジスティクス総括部長

### 【トラック運送業】

坂本 克己 （公社）全日本トラック協会 副会長  
 千原 武美 （公社）全日本トラック協会 副会長  
 馬渡 雅敏 （公社）全日本トラック協会 副会長  
 山本 慎二 日本通運（株） 業務部長

※新原浩朗内閣府政策統括官はトラック運送業の生産性向上協議会の委員のみ

**「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**

平成28年11月11日現在

○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	28年度 協議会開催状 況
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	未定
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	12月1日
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	28年度 協議会開催状 況
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	未定
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	○

# トラック運送に係る取引条件改善に向けた取り組み(ロードマップ)

		28年 ~11月	12月	29年 1月	2月	3月	4月	5月	6月
①自主行動計画		根本政務官 から要請	自主行動計画策定					大手を中心に 取組を定着化	
②荷主への働きかけ		ドライバーの 労働時間の周知							
		不適切事例集の 作成	不適切事例集の周知						
		根本政務官 から働きかけ	業種別ガイドラインへの反映 等						
③交渉しやすい環境づくり		ハンドブック作成	ハンドブックの周知・ セミナー開催						
④法令の運用	独禁法	公取への 情報提供	物流特殊指定調査の拡充 (荷主調査・トラック事業者調査)					(必要に応じて事件処理)	
	業種別 ガイドライン	下請ガイドラインの 見直し	トラック事業に係る ガイドラインの改定					ガイドライン定着	
	荷主勧告	運用改善検討	仮運用スタート					本格運用開始	
⑤トラック輸送における取引 環境・労働時間改善協議会		パイロット事業 実施	パイロット事業実施とりまとめ				協議会	パイロット事業 (2年目)	
⑥運賃・料金検討会		運賃・料金のあり方検討(運賃・料金別建て方策等)					とりまとめ		

事 務 連 絡  
平成28年10月17日

北海道農政事務所 生産経営産業部長 宛  
地方農政局 経営・事業支援部長 宛

農林水産省食料産業局  
食品流通課長

トラック運輸における取引環境・労働時間改善地方協議会への参画等  
について（協力依頼）

時下、貴職におかれましては益々ご清栄のこととお慶び申し上げます。

食品の流通分野に関しては、「総合的なT P P関連政策大綱（平成27年11月）」の検討継続項目に「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」が位置付けられたことを受け、昨年度から、自民党の農林水産業骨太方針策定P Tや政府の規制改革推進会議において議論が行われているところです。

この中で、生産者の所得向上に寄与する課題として、物流の効率化による物流コストの削減が特に重要との認識で一致しており、今後、国土交通省等の関係省庁と連携した取組の推進が喫緊の課題となっております。

その一環として、国土交通省から協力を求められている「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」及び「パイロット事業」について、農林水産省としても積極的に参画していくことが重要と考えております。

この協議会は、荷主、運送事業者、有識者、関係団体、行政を構成員として、国土交通省と厚生労働省が協働して、中央及び47都道府県に立ち上げており、トラック運送業の荷待ち時間の削減等、長時間労働の抑制に向けた議論を行っております。

この取組みの一つとして、発荷主（生産者、J A等）、運送事業者、着荷主（卸売業者、小売業者等）が連携して、専門家の助言の下、物流の現状分析や課題の洗い出し、解決手段の検討、実証実験を行うパイロット事業を、平成28～29年度にかけて実施するもので、対象荷種の多くが農水産物や食品となっております。

これらの取組は、生産者の所得向上や食品産業の生産性向上に資するものであり、また、農畜水産物や飲食料品の流通の改善に関するものであることから、貴局（事務所）におかれましては、地方運輸局と十分な連携を図っていただくとともに、各都道府県ごとに設置されている協議会に参画する等、必要な対応を行って頂きますよう、ご協力の程何卒宜しくお願い申し上げます。

なお、地方農政局等の参画等については、国土交通省自動車局貨物課から地方運輸局に対して連絡がなされていることを念のため申し添えます。

（※）国土交通省の協議会及びパイロット事業の概要については、こちらからご覧ください。  
[http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000022.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000022.html)

担当：食料産業局 食品流通課 企画調査班 朝倉、堀、小谷 直通：03-3502-5741
--

平成29年度パイロット事業の選定について  
(事務局案)

1 選定の考え方

対象集団は、現在又は過去においてトラック運転者の長時間労働等の実態を有する運送事業者であって、

- ・ 荷主と長時間労働改善（例：荷待ち・荷役時間の短縮ほか）に向けた問題意識を共有し、改善の意欲があるもの
- ・ 改善方法で悩んでいるもの、更なる改善を求めるもの 等

を含むものとし、トラック輸送状況の実態調査結果や各地方協議会での議論等を踏まえ、各地方協議会でパイロット事業を実施するにあたって適当な発荷主・着荷主・運送事業者（元請・下請）で構成される対象集団の候補を選定する

2 トラック輸送状況の実態調査結果（概要）

- ・ 主な輸送品目にかかるドライバーの拘束時間は以下のとおり。

	林産品	特殊品	雑工業品	金属機械工業品	軽工業品
1 運行の拘束時間 1 6 時間超	80.0%	26.2%	26.1%	21.4%	18.4%
休息期間 8 時間未満	66.7%	14.3%	57.9%	39.6%	22.0%
連続運転時間 4 時間超	0%	7.1%	30.4%	10.3%	9.1%

- ・ このうち「林産品」はサンプル数が少ないため高い数字になったものと考えられる。
- ・ 拘束時間に問題のあるのは「工業品（雑工業品・金属機械工業品・軽工業品）」を輸送する場合と考えられる。

3 今後の進め方について（案）

- ・ トラック協会の機関誌にパイロット事業の案内を掲載し、実験参加者を募集
- ・ あわせて、県内の大規模な製造業の事業場あてに、同事業の周知及び参加募集を案内
- ・ 事務局において、協議会における意見も考慮し上記 1 に該当すると思われる事業場を選定。その際に上記 2 の実態調査結果を踏まえ、工業品を取り扱っている製造業を中心に荷主企業を選定する方針とする

↓

事務局において候補事業場（荷主・運送事業者）にパイロット事業の参画依頼を行い、1 集団を決定

↓

第 6 回地方協議会において決定したパイロット集団を発表