

第6回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会
及び第5回トラック輸送業の生産性向上協議会 議事録

- 日 時：平成29年5月19日（金）10：00～12：00
- 場 所：国土交通省中央合同庁舎3号館 10階共用会議室
- 委員（順不同・敬称略）
- | | |
|-------|---|
| 野尻 俊明 | 流通経済大学学長（座長） |
| 齋藤 実 | 神奈川大学経済学部教授 |
| 高岡 美佳 | 立教大学経営学部教授（欠席） |
| 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 |
| 五十嵐克也 | 日本商工会議所 地域振興部長（欠席）（代理出席：栗原様） |
| 小林 治彦 | 日本商工会議所 産業政策第二部長（欠席）（代理出席：吉野様） |
| 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 |
| 坂本 克己 | （公社）全日本トラック協会 副会長（総務委員長）（欠席） |
| 千原 武美 | （公社）全日本トラック協会 副会長（物流政策委員長） |
| 馬渡 雅敏 | （公社）全日本トラック協会 副会長（基本問題検討小委員会委員長） |
| 村瀬 毅 | 日本通運（株）業務部長（欠席）（代理出席：上條様） |
| 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 |
| 新原 浩朗 | 内閣府政策統括官（経済財政運営担当）（欠席）
（代理出席：石井政策参与） |
| 山越 敬一 | 厚生労働省労働基準局長（欠席） |
| 正田 聡 | 経済産業省商務流通保安グループ物流企画室長（欠席） |
| 安藤 保彦 | 中小企業庁事業環境部取引課長（欠席）（代理出席：田邊課長補佐） |
| 宮浦 浩司 | 農林水産省食料産業局食品流通課長 |
| 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） |

○ 議事

I. 開会

II. 議題

1. 地方協議会におけるパイロット事業の報告について
2. 貨物自動車運送事業における生産性向上に向けた調査事業の報告について
3. 「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」の検討状況について
4. 働き方改革について
5. その他

III. 閉会

○ 議事録

I. 開会

(国土交通省 藤井自動車局長)

本日は、朝早くからこの第6回協議会にお集まりいただき、誠に有難うございます。この協議会は平成27年5月に始まり、早いもので丸2年になりました。トラック運送事業の取引環境、労働時間改善、さらにはトラック運送事業の生産性向上について議論を進めてきたところです。このように関係省庁が集まり、トラック運送事業に関わる様々な立場の方々が一堂に会してこの問題を解決する、こうした取組はこの会議の本旨であります。この2年間、トラック運送事業、特に人手不足、あるいはトラック運転者の労働条件に光が当てられてきたこともあり、さらなる取組が出てきているところです。官邸では、下請の取引条件改善という観点から省庁横断的な会議がなされており、この中でやはりトラック運送事業が重要な項目の1つとして議論されている状況です。

最近では、働き方改革という安倍政権の大きな政策課題があります。3月に実行計画がまとまり、従来、規制の外側にあったトラック運送業界を、一般の規制の中に入れていこうということで、猶予を頂いていますが、時間の規制についてこれまでの改善基準告示から一歩踏み込んだ形に上げていかなければならない状況です。これについては、実行計画に続き行動計画という具体的な動きにするため、内閣官房を中心に、関係省庁の会議を立ち上げていく予定です。

このような動きの中で、この協議会は先頭を走っています。特に中央だけでなく、各都道府県に協議会を設置しています。各地域の実情をよく把握し、それを集約し具体的にどうしたらいいのかを検討する会議ですので、ここでの議論をいろいろな場には是非反映させていただきます。

この会議には荷主の方にもご出席いただいています。荷主の方との関係をしっかりと議論することが重要ですが、他方でトラック運送事業者の情報についても、しっかりと提供できる場として活用する必要があります。この問題を解決するには、当然荷主の方々のご協力が

不可欠ですが、同時にトラック事業者の方々が、自助努力で生産性を上げ、これまでの取引慣行を見直していく、そのようなトラック運送事業者の自主的な取組が不可欠です。

トラック運送事業者の自助努力として、全日本トラック協会が、我々の要請を踏まえた形で、多重下請をどのようにして制限するかについて、大手運送事業者を中心に自主行動計画を策定しました。これをどう広げていくかがこれからの課題です。トラック運送事業者も努力し、その上で荷主に理解していただかなければ、国内物流はうまく機能しません。そのことをしっかりと明確化し具体的な対策を打ち出すことが、この会議の大きな目的です。

本日のメインテーマの1つは、各地域のパイロット事業の取組成果です。その中で、効果も出てきています。それをしっかりと検証したうえで、ベストプラクティスとして全国に広めていく、その礎をこの会議で創りたいと思っています。

運賃・料金についても、検討会を開催しています。いかに契約を適正化するか、その中で運賃・料金を原価コストに対していかに見合ったものにするかについても議論を深めていただきたいと思います。非常に難しい課題ですが、スピード感を持って取組むべき、全政府的な課題でもありますので、引き続き関係の皆さまのご協力、ご支援をよろしくお願い致します。

II. 議題

(野尻座長)

それでは、「議題1 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」におけるパイロット事業の報告について、国土交通省よりご説明いただきます。

(国土交通省 加藤貨物課長)

パイロット事業は、本協議会の取組の1つの柱です。実証実験で得た成果を平成30年にガイドラインとしてまとめる方向で、作業を進めています。トラック運送事業者だけでなく、荷主と連携し、長時間労働抑制に向けた改善取組に向けて現場での知恵を集約していきます。

各都道府県に設置されている地方協議会を中心に、全地域で実証実験が行われ、そのうちの28箇所では、着荷主も参加しました。取扱う荷種は、鮮魚、農産物、紙パルプ、建設資材、機械製品、飲料等多岐にわたります。平成28年度は初年度であったため、実証実験の参加企業から理解を得ることに時間を要した課題がありましたが、結果として全ての都道府県で実施することができました。

パイロット事業の取組課題としては、主に6つあります。1つ目の課題は「集荷・配送の経路等を見直しによる全体の拘束時間の削減」です。この課題に対する取組は5つあります。集荷から配送までの経路を見直し、荷主側にて集荷と荷卸しの箇所数を減らすことによりドライバーの拘束時間を削減する取組、集荷と長距離輸送・配達、また積込みと配送を分

離することにより、1つの運行を分割する取組、建設資材等大型貨物を運ぶ際に必要となる特殊車両通行の許可について、荷主の理解の下、貨物のサイズを小さくすることで許可手続きを不要にする取組、さらに高速道路を全線利用した場合の時間短縮の効果を測定する取組、最後に全線において高速道路を利用した場合と、運送の一部をフェリーに切り替えた場合の効果を比較する取組などがあります。

2つ目の課題は、「入出荷情報の事前提供による運行の効率化」です。この課題については、2つの取組があります。1つは、配送日の前日に出荷情報を出し、出荷時間を細分化して運送事業者と荷主が情報を共有することにより、運行計画を立てやすくする取組です。また、伝達手段としてのFAXの活用や、出荷伝票を電子化する取組も行っています。これらの取組の結果、事前に配車計画が立てやすくなり、待ち時間が減るという効果が表れています。

3つ目の課題は、「荷待ち時間の削減」です。取組としては、出荷日を見直し、無駄な配車や待ち時間を削減する取組、着荷主と発荷主が連携し、着荷主のキャパシティに応じた出荷台数に抑制する取組、小ロットの商品を優先的に受付け、検品することで全体の改善を図る取組です。貨物は、受付時間や先着順に処理されるため、ドライバーは少しでも早めに到着するようになり、結果的に荷待ち時間が長くなる実態があります。その改善策として、着荷主のパソコンを活用した倉庫予約システムの導入や、入庫時間の事前指定などの対策が検討されています。

4つ目の課題は、「荷役作業の効率化」です。車高に合わせた荷姿に整えることにより、倉庫作業を効率化する取組、バラ積みパレットをパレット化する取組、さらには1つのパレットから別のパレットへ積替えるといった非効率な作業の改善も行っています。また、面単位やパレット単位で発注する方式への変更や、積み込み・荷卸しの際の作業員の工程を見直し、補助員の増強を図ることにより、コストと時間を削減しようとする取組も行っています。

5つ目の課題は「附帯作業の改善」です。各都道府県では、検品やピッキング作業に関する課題が見受けられました。荷主と運送事業者において検品作業が重複することが判明し、作業を整理し効率化させた事例が報告されています。また、作業動線の見直し、ピッキング作業員の受持ちエリアの見直し、台車ピッキングからパレットピッキングへの変更、ピッキングしやすい商品の配置換えといった工夫により、倉庫内の作業の効率化を図っている事例も報告されています。

6つ目の課題は「施設面の改善」です。倉庫側の荷積み専用バースの運用を改善した事例、あるいは、保管スペースを見直し荷役スペースを増加することにより効率化を図った事例が報告されています。

その他、トラック運転者の休息時間の確保に向けた運行の見直し、休憩場所を変更して早期に帰社を促す取組や、GPSを活用した運行管理システムなどの取組も行っています。車両の入庫・積込時間のデータ調査を行って作業を見える化し、運送事業者と荷主が協働して課題を発見したりする取組を実施した都道府県もありました。

具体的な例として、各都道府県の取組を紹介します。愛媛県では、複数の市場に向けた貨

物を、運送事業者が一括して運んでいました。その結果、各市場を回るごとに、待ち時間や荷役時間が発生していました。そこで、発地にて卸し先を1箇所にするよう、配車計画を見直しました。複数の選果場（発地）に、同じ市場に向けて運ぶ貨物がある場合、それらの貨物をまとめて運搬するという取組です。その結果、2時間20分の短縮効果がありました。

熊本県では、東京の6箇所の市場向けに配送している貨物を、ロットが小さいものについては外部に委託しました。その結果、全体の拘束時間が約2時間短縮されました。委託費用は発生しましたが、ロットが小さかったため、最小限に抑えられました。

長崎県では、佐世保から宮崎県までの運行を、1人のドライバーが全て行っていました。そこで、積込は別担当者が行い、ドライバーは運行のみ行うという作業分担に見直したところ、ドライバーの運転・拘束時間が削減されました。積込担当者は1人増えますが、人員の配置を見直したことにより、全体の効率化を図ることができました。

和歌山県では、建設部材の設計変更の取組がなされました。建設部材は大型貨物のため、特殊車両通行許可が必要です。高速道路を利用する際は通行許可が下りない、あるいは一般道路を利用する際は夜間に限られるという実態がありました。そこで、荷主の協力を得て荷物を設計段階からやや小さいサイズに変更し、24時間走行を可能としました。その結果、2泊3日かかっていた行程が1泊2日で対応できるようになりました。

岩手県では、運行依頼の前倒しによりドライバー等の負担を軽減する取組が行われました。以前は、貨物の詳細や配送先に関して、運送事業者は配送当日になるまで知らされなかったため、ドライバーの手配や配車に時間がかかり、無駄が生じやすい状況でした。そこで、前日の夕方までに連絡をもらえるように見直しました。また、以前は出荷準備が整っていない理由から、ドライバーが待機することも多かったのですが、ドライバーの出勤時間を後ろにずらすことで対応しました。これらの結果、運行計画が立てやすくなり、ドライバーの運転・拘束時間が2.6時間削減され、全体の拘束時間が13時間以内に収まりました。これは、非常に意義のある取組と思います。同様の事例は他の都道府県でも報告されています。運送事業者と荷主の間のコミュニケーションを密にすることで、費用をかけずに改善できた取組であると思います。

山梨県では、一貫パレチゼーションと受付予約システムを改善することにより、削減効果が得られました。以前は、発荷主からパレットで運び、着荷主に到着した順番に受け付けるという手順になっていました。そこで、着荷主の受付予約システムを、運送事業者が活用できるように見直しました。また倉庫側のパレットを輸送時に一貫して使用することにより、着荷主側で別のパレットに積替えるという作業工程が不要になりました。これらの試みの結果、荷待ち時間が約3時間短縮され、荷役時間も1.5時間短縮されました。トラックドライバーの負担軽減、着荷主側の倉庫作業員の効率化、さらには運行便数やトラックの回転数の増加を図ることができ、改善効果は非常に大きいのではないかと思います。

各都道府県での取組内容とその結果、また取組のメリット等については、国土交通省から各都道府県の協議会にフィードバックを行い、さらなる改善に取組んでいきます。現在、平

成 29 年度の事業に向けて準備を行っており、本年度のパイロット事業に参加いただく企業に働きかけているところです。現時点で、21 都道府県において 23 事業が決定しています。引き続き関係者に向けて参加を呼びかけていきます。事業の状況を踏まえつつ、平成 29 年度第 1 回協議会を開催し、具体的な取組内容を検討していきます。同時に、ガイドライン策定についても、作業を進めていきます。全国で共有できる優良事例を取り上げ、ガイドライン化できるものをまとめていく予定です。

(野尻座長)

平成 28 年度のパイロット事業の成果についてご説明いただきました。ご意見、ご質問等、よろしくをお願いします。

(難波委員)

効果測定ができるパイロット事業の成果だと思います。ただ、47 都道府県の参加者にヒアリングを行ったところ、グループ企業内のパイロット事業があり、また測定しやすい事業を中心に選定したという意見がありました。ガイドライン策定に向けての折り返し地点ですので、平成 29 年度については、グループ企業ではない事業者や、さまざまな荷種を取扱う現場等、効果を測定しづらい現場もありますので、そのような中で今回の好事例を当てはめ、具体的な効果測定ができるか、できないかを検討し、明確に効果を把握できる取組をお願いしたい。

(国土交通省 加藤貨物課長)

ご意見は、平成 29 年度事業に反映していきます。特にパイロット事業は現場でお互いに知恵を持ち寄って改善をしていくことが重要ですので、労働組合でも、現場の実態、あるいは「こうしたほうが良い」などのアドバイス等があれば、各都道府県の地方協議会、あるいは地方協議会事務局の運輸局、労働局、トラック協会にお知恵や情報をいただければ有難いところです。

(齋藤委員)

パイロット事業では、全国で多様な事業が展開されました。平成 28 年度は全国で実施しましたが、それを集約し、成果をできるだけ早く実践できるような形で積み上げていったほうが良いのではないのでしょうか。計画では、平成 30 年にガイドラインを作るということですが、暫定的でもよいので、今回の結果をできるだけ早く提供し、実践できるような形で事業者に提供する作業が必要ではないのでしょうか。

(国土交通省 加藤貨物課長)

平成 30 年にガイドライン策定と申し上げましたが、事務局と相談し、平成 29 年度から

ガイドラインの取りまとめ作業に着手します。次回の協議会において、ガイドラインの雛型、あるいは平成 28 年度の結果どういことがガイドラインにできるか、具体的に整理し、報告させていただきます。

(小林委員)

パイロット事業では、各地域で運行時間、待ち時間、荷役時間等の削減で長時間労働の抑制効果を表していると伺いました。これを、ぜひ他の地域で活用してほしい。また、輸送貨物によっては地域ごとに取組んでいる中で、長距離輸送の問題があります。長距離輸送における労働時間削減の対策としてリレー輸送がありますが、大手事業者の場合は拠点が複数あるため、1 台のトラックを長距離で走らせる時に、途中の拠点でドライバーを変更でき、長距離輸送が可能となります。しかし、中小事業者の場合は複数地域に拠点がないため、リレー輸送は異なる別の業者のドライバーを活用することになります。その際に、規制もありますが、リレー輸送を実験的に試していただきたい。平成 29 年度のパイロット事業について、各地方の協議会は、21 カ所で決まっていますが、他の 26 カ所では決まっています。決まっていないところは、特にリレー輸送の観点から検討してほしい。

長距離輸送では、高速道路を途中のインターチェンジで出た場合、距離制割引が途切れます。国土交通省は運送事業と道路を管轄している省庁であるため、長距離輸送の途中で複数回降りる場合の高速道路料金の割引の仕組みについて、ご検討いただきたい。

(国土交通省 加藤貨物課長)

リレー輸送については、都道府県や運輸局の管内を越えるケースも出てきますが、取組みたい地域があれば、運輸局や本省の連携により後押ししていきたい。リレー輸送については、平成 28 年度に中小企業にご参加いただき、課題についての実験を行っていますので、後ほどご紹介します。

高速道路料金の在り方については、関係局、道路局とも相談し、工夫できるかどうか検討したい。現在、ETC2.0 を設置している車両については、一旦高速道路を下りて道の駅にて休憩し、一定時間内に高速道路に戻れば、距離低減割引が適用できるかどうか実証実験の検討をしています。

リレー輸送については、平成 28 年度の課題として、実証実験に参加する荷主や運送事業者の選定に苦慮した実態があります。参加することで自社の悪い部分を指摘されるのではないかという懸念があったことが確認されておりますが、現場でお互いの知恵を出し合い、長時間労働を抑制することが目的です。事務局としても、運輸局、労働局と連携して取り組みたいと考えています。この点につきましても、本日ご参加の運送事業者、荷主、組合関係者の方々から、現場に対するアドバイスをいただくと大変有難いです。

(馬渡委員)

パイロット事業において、メリットや課題が抽出できたことは、我々運送事業者にとって有難い。ただし、今後の水平展開を各都道府県で行おうとしていく時、また各事業者が取り入れて何とか荷主と交渉していこうとする場合に、今回は労働時間を削減し長時間労働を改善することが着眼点となっており、コストや費用負担の問題について、現場では意識されていると思いますが、パイロット事業の問題点とはされていません。早めにデータを集約し、農産物や水産物等荷種ごとに適用できるような工夫があると、さらにその周辺の問題点や残った課題が見えてきます。結果として、現場の協議会では、そのような話が出ていると思います。その部分が逆引きできると、他事例を基に労働時間短縮に向けた取組はできますが、コスト分担等の課題は残っているので、その点はきちんと話し合いをさせていただきたい等前向きな交渉の材料にできると非常に有難い。国土交通省に対しては、そのための整理や、データを出していただくようお願いします。

(国土交通省 加藤貨物課長)

成果を各地域にフィードバックし、全体で共有していくことが重要であり、それを通じて全国を取組内容の底上げを図ることが必要です。現場へのフィードバックや水平展開、それにあたってどういう情報の出し方が良いのかについて、検討したい。

(栗原委員代理)

パイロット事業について、取組課題やその内容を明確に整理していただき感謝申し上げます。事業内容や課題については、根本的に事業者の努力であるとされていますが、ガイドラインを策定する時には、事業者の ICT 化や GPS の活用へのサポートなど、公的な支援制度についてもガイドラインの中で分かりやすく説明し、周知徹底いただきたいと思います。

(国土交通省 加藤貨物課長)

ご指摘を踏まえ、検討したい。

(村上委員)

このパイロット事業は、取組内容に温度差はあるものの大変有益な事業です。

水平に展開し、好事例を積上げる場合の留意点として、パイロット事業の対象事業は改善したが、他の業務に対して拘束時間等のしわ寄せが行ってしまったということのないようにしていただきたい。

取引環境を改善しなければ労働時間の問題も改善しないと理解していますが、今日の協議会に参加している者からも、一層の長時間労働時間の是正に着手してほしいという声も出ています。後の議題に「働き方改革」が含まれていますが、改善基準告示をどのように遵守するか、また改善基準告示の見直しについても、前向きにご検討いただきたい。

(野尻座長)

貴重なご意見、有難うございます。

(鈴木委員)

荷主の立場から今回のパイロット事業を見ますと、あまり投資コストがかからない手法、あるいは運用面で改善する余地があるといった気づきがあり、非常に参考になります。荷主は、時間もさることながら、コストという観点から事業を見ており、これについては全くコストがかからない改善方策はない訳で、PCのソフトウェアやGPSの導入、高速道路の利用等のコスト面も考慮し、どの程度の費用対効果があるのかが把握でき、またそれが効果の高いものであれば、荷主側は積極的に導入するという発想になります。そういうものを「見える化」していくことが、今後、水平展開するうえで参考になります。

(野尻座長)

貴重なご意見、有難うございました。パイロット事業については、平成29年度も実施予定であるため、委員の意見を参考に、より良い事業を展開していただくと有難いです。

(国土交通省 藤井局長)

複数の委員から、早く実践できるようにというご指摘がありました。今回有益なデータが集まりましたが、この事業は「パイロット」のままで終わっては意味がありません。どうすれば恒常的に実施できるのか、またどうすればスピーディーに実用できるのかについて、しっかり考えていきたい。働き方改革が進み、労働時間の制約が段階的に厳しくなってきます。それに対応するためにも、これで労働時間が短くなれば、改善基準告示も守れるということになり、荷主から見ても、コストはかかるが、改善基準告示を遵守しながら需要も確保できるといった、サステイナブル（持続可能）に運用できるようにすることが最も重要です。

(野尻座長)

続きまして「議題2 貨物自動車運送事業における生産性向上に向けた調査事業」について、野村総合研究所の森川氏にご説明いただきます。

(野村総研 森川氏)

資料「トラック運送事業における生産性向上方策に関する手引き」と「原価計算の活用に向けて」を使って説明します。手引きは、トラック運送事業者はもとより、荷主にも見ていただきたいという観点で作成しています。東京都市大学の増井先生を座長に迎え、ワーキングを4回開催しました。また、本協議会の委員でもある橋爪委員の日本ロジスティクスシステム協会のご協力もいただき、作成しました。

p3「トラック運送における生産性向上の考え方」をご覧ください。ここではトラックの生産性についての考え方を示しています。1つ目は、トラックも資産ですので、いかに稼働時間を長くし実働率を上げていくのが重要となります。2つ目は、トラックの稼働時間の中には、走行していない部分、つまり、休憩時間、積卸作業時間、待ち時間等がありますが、運賃をいただいている限り、いかに走行時間を長くするかが鍵となります。3つ目は、貨物を積んで走る距離当たりの実車率を高め、空車の時間をなくしていこうというものです。4つ目として、実車といっても段ボール1個を運んでいても仕方ありません。やはりどれだけ荷物を積んでいるかという積載率が重要となります。大きくこの4点を改善する方策を整理します。

走っている時は、運賃をいただいています。停まっている時はどうでしょうか。休憩時間等、取るべきものは取らなくてはなりません、問題は積卸時間です。作業時間の間には、どうしても荷待ち時間や附帯業務が発生します。これらは、料金をいただければ良いのですが、料金をもらっていないケースの場合は待ち時間となり、価値を生まない時間です。ここでは、できるだけ待ち時間や作業時間を減らし、生産性を上げていこうという趣旨の内容について記載しています。p19～20では、KPIや実働率、実車率、積載率を実際に上げている事例を紹介しています。

p21～22「実働率の向上」では、日帰りネットワークを作り、ドライバー不足や長距離輸送をなくす取組を行っている所を紹介しています。「サンネット物流」という化学品を取り扱うトラック運送事業者では、拠点のある千葉県から東北全域に対して荷物を配送していました。東北は広く、青森に輸送する場合でも1泊2日かかる長距離輸送になっていました。また、石化業界でも多頻度少量化により、顧客の要請が小口化してきているということもあり、化学品専門の事業者だけでなく特積事業者や路線にお願いするという状況でした。するとコストも上がったため、メーカーが困っているところに、サンネットが目をつけたのです。彼らは、240キロメートル以内であれば日帰りで配送できることに着眼しました。千葉の拠点からちょうど240キロメートル圏内の、福島県白河市、宮城県仙台市、岩手県一関市、秋田県大館市、山形県山形市にストックポイントを自前で持ち、千葉県のドライバーは、千葉ー白河間の往復運行のみを担当し、白河から先は白河のドライバーや仙台から来たドライバーが仙台に戻る時に配送するようにしました。このように、ドライバーは全て日帰りで、このストックポイント間を移動するという取組をされたのです。

この取組は、1社が大手メーカーを巻き込んでスタートしましたが、その後ネットワークが出来上がってからは、他の化学品メーカーにも営業活動を行い、現在6社が相乗りしている状態です。積載率も非常に上がったということです。運搬物は長距離で運ばれますが、長距離ドライバーはいないという状況になっています。なお、このサンネット物流は、荷物があまりない大阪に対しては、浜松で中継してリレー輸送ができるかどうかを検討中です。

p27～28は、ITツールを活用して荷待ち時間を削減しようという「大塚倉庫」の事例です。大塚倉庫は、荷主である大塚食品の商品を取り扱っています。大塚倉庫の社長は、荷待

ち時間が相当あることについて、なんとかできないかと考えていました。自分たちは被害者だと思っていたのですが、もしかすると加害者になってはいないかと思い、自社の医療品専用センターである西日本ロジスティックセンターを確認したところ、平均滞留時間が 48.8 分もあり、最長で 3 時間かかる時もあるというような状況でした。まずは自分たちが居住まいを正さなければなりませんでしたが、簡単なことではありませんでした。そこで、IoT を活用し、スマホを使った仕組みを導入しました。

従来の方法では、先着順に、紙ベースで検品していました。受領印での受領、受領書の持ち帰りという方法です。これでは判子をもらうまで、ドライバーは帰れません。このような管理なども、運送事業者からは大変だと思われていました。そこで IoT を活用することにより、入場してからの検品はなくなりました。受領後の情報も、スマホを使ってリアルタイムに共有され、紙をもらうこともなくなり、その結果、1 台あたりの滞留時間が 32% に減少、つまり 48.8 分から 15 分にまで短縮され、車両回転率も 1.5 倍になりました。

次に、p 43~44 「農産物の共同輸送の取組」について説明します。取組主体は、「マルゼングループ」という、農家から通販業者 4 社に青果物を配送している運送事業者です。農家からの物流コストが発生し、ロットもまとまらないため、特積事業者や宅配業者にお願いしていました。しかしそれではコストが増えるため、なんとかならないかという話を、パルシステムから受けました。同業他社の 3 社を含めた 4 社で、一緒に取組むことになり、九州から農産物を運ぶことを得意としているマルゼングループも加わり、仕組みを作りました。

商品の流れとして、生産者である農家から、細かいネットワークが出来上がっていました。それを集約するために、マルゼングループが直接集荷に行き、まとめて配送する方法に変えました。幹線輸送の運賃とは別に、集荷費用として 200 円徴収することにしました。その際、生産者が荷物を 3 トン以上にまとめてくれた場合は、200 円は徴収せずに無料としました。その結果、生産者団体や各農家が、荷物をある程度集めるようになり、集荷の箇所数も減りました。これが大きなポイントの 1 つ目です。

2 つ目のポイントは、西宮センターでの中継です。九州からの長距離輸送の場合、西宮センターにてドライバーの交代を行いました。

3 つ目のポイントは、重複する配送時間の調整です。通販業者の 4 社は全て EC サイト（電子商取引）を持つ事業者であり、基本的には午前中に納品し、午後は配達するというパターンを取っているため、配送時間が重なります。そこでパルシステムがセンターを 24 時間化し、時間を調整しました。共同輸送する際は、軒先条件を揃えることが一番時間のかかることですが、パルシステムが 24 時間化することで、そこをバッファーにして他の会社も乗れたという形になりました。

トラック運送事業者ができることはまだありますが、実態は限界に来ています。荷主と一緒に取組まなければ無理ではないかという状況です。この手引きでは、事業者に対してそれぞれの役割の中で生産性を上げていこうというメッセージを盛り込んでいます。

次に、資料「原価計算の活用に向けて」について説明します。原価計算については、とに

かく原価計算をしっかりと行い、自社の経営状況を把握することが重要です。先に実施しました原価計算に関するアンケート調査の結果、原価計算を実施しているところが3割、一部あるいは時々実施しているところが3割、ほとんど実施していないところが4割弱と、実施していないところがかなりあることがわかりました。契約条件の見直しや交渉の有無については、原価計算を実施している回答者の8割程度は見直しや交渉を行っていましたが、原価計算を実施していないところは半分程度でした。このように、明確な差が出ました。原価計算の実施範囲については、車両単位は65%強、運賃・料金単価は6割弱です。取引先別になると3割にまで落ちます。ここが非常に弱いところです。昔に比べれば実施率は増えているかと思いますが、まだ実施していないところがあるのが実態です。

p5からは、原価計算の実施について、事例を紹介しています。1つ目は、物流二法の施行があった90年代以降受注した運送業務が、燃料や車両価格の上昇により、2015年時点で大幅の赤字を出していたという事例です。交渉はしていても、応じてもらえず、ドライバー不足もあり、今の運賃水準では事業を継続できないと判断し、原価計算のデータを見せることにしました。運送ルート別に原価計算を実施し、その情報を顧客に持参した結果、顧客に実態を理解してもらい、17%の引上げ要請に対して満額の引上げを得ました。この事業者の物流担当部長からは、数字を出して交渉したところは、初めてであるというコメントをもらいました。

2つ目は、p7になります。この事業者は、ドライバー不足が深刻になり、運賃・料金の見直しを要請しなくてはいけないと思っていました。そこで、原価計算を実施したところ、赤字であることがわかりました。また、赤字の取引を解消した場合でも、ドライバーの賃金を上げたり、営業費率も5%以上取れたりすることがわかりました。その結果、赤字の取引先には、取引を断ることになりました。原価計算をすると、どの荷主において、いかなる原因により採算が悪いのかが明確になりますので、実際に活用し、賃金や営業利益の上昇に取り組まれています。

3つ目は、p9になります。契約時には、先方の指定した重量単価によって料金体系があり、それに積込附带作業が含まれていました。手積み、手卸しによる荷扱で長時間を要しており、原価計算をすると割に合わないことが見えてきました。ドライバーの1時間あたりの原価がわかると、荷待ち時間などが割に合っているのかどうかがわかります。そこで、会社として重要視しているドライバーの拘束時間及び人件費、燃料費などを仔細に分析し、拘束時間及び賃金の改善に活用されました。その原価計算のデータを荷主にも見せ、荷役は別料金をもらわないと無理であるといったような交渉ができるようになりました。そのような時間の概念を入れて活用されているという事例です。

(野尻座長)

有難うございました。ご意見、ご質問ございませんか。

それでは「議題3トラック運送業の適正運賃・料金検討会の検討状況」について、国土交

通省よりご説明願います。

(国土交通省 加藤貨物課長)

昨年7月の第3回協議会以降、本協議会座長である野尻先生にもご参画いただき、運賃・料金のあり方について4回の検討会を実施してきました。この検討会には、2つのテーマがあります。1つ目は、運賃のあり方です。原価計算に基づいた運賃決定であるべきという議論、また、標準運賃あるいは下限運賃を国が示すことについて、議論してきました。2つ目は、運賃と料金の別立て収受です。現在、運送以外に、荷物の積込、取卸し、仕分け、棚入れ等様々な附帯業務を、トラックドライバーが担っている実態があります。このような附帯業務は、運送と含めて「運賃」として支払われています。この現状を見直し、運送と各種附帯業務を別立てとして収受できる環境整備について、議論してきました。

これらの議論を受けて、運賃・料金のあり方と収受についてアンケート調査を実施しました。十分な運賃・料金の収受に向けての効果的な方策については、「下限運賃・変更命令審査」「附帯作業・高速代別立て」「法令遵守できない業者への取締り等強化」「過剰に安く請け負う業者がいなくなる」などの回答が目立ちました。これらのうち、検討会において、「附帯作業・高速代別立て」及び「原価計算に基づいた運賃設定」について、議論を深めています。

論点は3つあります。1つ目は、運送と運送以外の業務を分けた料金設定についてです。発地から着地までには、様々な作業があります。「発地における出荷準備及び横持ち・縦持ち」、「運送」、また「着地における取卸し及び横持ち・縦持ち、検品、棚入れ」等、一連の流れの中で、どこからどこまでが運賃なのかについては、作業も含めた形で運賃とするのではなく、「運賃とは運送のみの対価であるとするべき」との意見が出ました。

運送のみを運賃とするのであれば、その前後の「積込み」と「取卸し」をどのように扱うかという課題があります。これらの作業は、「標準貨物自動車運送約款」の中で「料金」として定義されていません。そこで、これらの作業を料金として明確に位置づけることを検討しています。

2つ目の論点は、標準貨物自動車運送約款での車両留置料の扱いです。現在、車両留置料は荷役等の附帯作業に係る時間が含まれると定められていますが、今回はこの定めを改めることを検討しています。附帯作業を始めるまでの荷待ち時間への対価を「待機時間料」としてはどうかという意見が出ています。

3つ目の論点は、附帯業務料についてです。標準運送約款では、附帯業務の内容についての明示が十分ではないため、縦持ちや横持ち、またラベル貼り等の業務について、附帯業務料として明確にすることを検討しています。

これら3つの論点については、標準貨物自動車運送約款と独占禁止法を踏まえて定められている「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」及び「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」において明確にすることを検討しています。約款

の記載事項の中で「料金」と一括りに記載しているものを、「待機時間料」「積込料」「取卸料」という定義に分けて記載し、附帯業務の例示を追加しようというものです。

書面化ガイドラインについては、基本様式の中で「〇〇料」と記載しているものを、附帯業務の内容ごとにより書き込むという形式にすること、また「車両留置料」についても、荷待ち時間に対する対価であることを明確にすることを検討しています。さらに、運賃は運送の対価であるということを明示するために、新たに通達を出すことを検討しています。

この協議会においてご異論がなければ、これらの案をパブリックコメントにかけ、夏には公布し、一定の周知期間の後、10月頃の施行を目指します。

(野尻座長)

有難うございました。運賃・料金検討会のご報告をいただきました。ご意見やご質問がありましたら、お願いします。

(山口委員)

運賃・料金に関する実態調査について、詳細にまとめていただいたと思います。今まで議論されてきたかどうかはわかりませんが、附帯業務に対して料金が発生することによって、責任関係もかわってきますが、そこが今まで明確になっていませんでした。

労災事故の観点からはどのような責任が発生するのかについて検討されたのか、またはその中でどのような方向性が出されるか、いかがでしょうか。

(国土交通省 加藤貨物課長)

責任については、運送約款において荷物の積込み・取卸し作業の取扱いについて、料金を収受するという規定はありませんが、「トラック運送事業者側の責任において行う」と明確に規定されています。他方で、今回は、この荷物の積込み・取卸し作業については、料金として別建てにすることにしています。そうすることにより、積込み・取卸し作業についてはトラック運送事業者側が料金を収受できることになるため、トラック運送事業者側の責任になると思います。一方で、荷主側で対応するというのであれば、荷主側の責任になるという考え方の整理をしています。

貨物の積込み後、輸送の安全を確保するために、積付け行為を行わなければならない場面があります。この積付け行為については、輸送の安全確保に必要な行為であり、積付けは運送行為の一部としてトラック事業者側の責任により行うものであると、明確にしていきたいと考えています。

(野尻座長)

有難うございます。その他いかがでしょうか。

(鈴木委員)

荷主からの観点ですが、アンケート調査によると、過剰に安く請負う事業者がいなくなることや、下請多層化の問題についての意見が非常に多くあります。この問題は、適正料金もさることながら、荷主側が物流のセキュリティーやコンプライアンスに非常に配慮しなければいけない状況の中で、荷主のレピュテーションリスクに関わる部分であると認識しています。信頼できる業者を探し出す作業に、荷主としてコストや時間がかかっており、それがここでまた増えつつあるという実態があります。その中で、下請が3次、4次と広がっていくと、我々は信頼性を確保できないという大きな問題に直面します。この構造の是正に手を付けなければ、今後荷主としては非常に不安な状況が続いてしまうという問題点があります。

(野尻座長)

貴重なご指摘有難うございます。業界でも自主的な取組を進めていますし、大変重要なことですので、今後も検討を進めていただければ有難いです。

(一柳委員)

私も荷主の立場になりますが、運賃体系について、待機（荷待ち時間）料金の概念は理解できますが、実際の運用を考えた場合、前もって「この時間は待機します」ということが考えにくいという点があります。実際に待機した時間をどのように確認していくかを把握しなければならない問題が出るのではないのでしょうか。

運送事業者が何らかの事情で遅れた場合には、荷主も非を被るということになると、泥仕合のようなことになってしまうのではないのでしょうか。これについて、運用のイメージがあれば教えていただきたい。

(国土交通省 加藤貨物課長)

運用のイメージについては、例えば30分を超えた場合に、30分ごとに待機料金を支払いすることになるかと思います。現在の車両留置料もそのような設定の仕方をしている実例もあります。

時間の確認については、荷待ち時間をきちんと記録することを、省令で義務付けることを考えています。そのような形で時間の管理ができるよう、進めていきたいと思っています。

(野尻座長)

有難うございます。その他いかがでしょうか。

(平川委員)

今回、適正な運賃・料金の具体例が標準運送約款に明確化されることは、意義があります。

トラック運送事業における運賃・料金の調査結果を見ると、十分収受できていない事業者がかなり多い。今回の約款の改正によって、どれくらいの効果があるのかを含め、しっかりと検証しつつ、パイロット事業の展開や、原価計算等、様々な取組を組合わせて運賃・料金の明確化、さらに運送事業者側の交渉力強化も含めてさまざまな対策を講じる必要があります。

(野尻座長)

有難うございました。

(千原委員)

トラック協会としては、大変良い形で出来上がったと思っておりますが、荷受人側の責任により積卸しが遅れたために、次の業務に遅延することもあります。その調整を行っていただきたいと思っております。

もう1つは、センター機能について、大手荷主で、自分たちでセンター機能を持っている場合、内容の指示は全て伝えられますが、3PL 業者に機能を渡している場合も現実としてあります。その場合、中間の業者と内容をどこまで詰められるかが重要課題となります。その点について、これから検討していただきたい。出荷、積み込み作業時の問題、業者が違うことをご理解いただく必要があります。

(野尻座長)

有難うございました。この協議会で承認いただいたということで、パブリックコメントを実施していただき、制度化に向けて進めていただきたいと思っております。

続きまして「議題4 働き方改革」について、厚生労働省よりご説明していただきます。

(厚生労働省 藤枝課長)

資料4「働き方改革実行計画」について報告させていただきます。これは、今年3月28日に働き方改革実現会議にて取りまとめた内容です。p2には、働き方改革実現会議のメンバーを記載しています。安倍総理が議長に就かれ、働き方改革担当の加藤大臣と厚生労働省の塩崎大臣が議長代理、そして有識者として労使のトップの方々にも入っていただき、昨年9月以降、議論を進めてきました。p3には、実現会議で決定された実行計画の柱が記載されています。同一労働同一賃金等非正規雇用の処遇改善問題、罰則付き時間外労働の上限規制導入等の長時間労働是正の問題、女性活躍、病気の治療と仕事の両立など、さまざまなテーマを盛り込んでいます。

p4は実行計画の抜粋です。「1.働く人の視点に立った働き方改革の意義」については、今回なぜ働き方改革が必要かについて記載しています。「(1)経済社会の現状」として、我が国の経済成長の隘路の根本には、少子高齢化、生産年齢人口減少すなわち人口問題という構

造的な問題に加え、イノベーションの欠如による生産性向上の低迷等があります。日本経済の再生を実現するためには、投資やイノベーションの促進を通じた、付加価値生産性の向上と合わせて、労働参加率の向上、すなわち働き手を増やし労働市場に入っていただくことが必要であるという問題意識です。

p5には、その問題意識のうえで、長時間労働問題をどう考えていくかが記載されています。長時間労働については、健康の確保だけでなく、仕事と家庭生活の両立を困難にし、少子化の原因や女性のキャリア形成を阻む原因、男性の家庭参加を阻む原因になっています。それを是正することにより、ワーク・ライフ・バランスが改善され、女性や高齢者も仕事に就きやすくなり、労働参加率の向上に結びつきます。働き手を増やすことができるという意識のもと、今回の改革を行うことが示されています。

p7は労働時間の問題についてです。現行の時間外労働の規制では、残業させる時には労使で36協定を結ぶ必要があります。これについて、厚生労働大臣が限度基準告示を定めており、上限を原則月45時間以内、年360時間以内としています。しかし、罰則等による強制力はなく、臨時的な特別な事情がある場合として、労使が合意した範囲であれば上限なく時間外労働が可能です。また、この大臣告示は、自動車運転業務は適用除外としているため、自動車運転については告示レベルの上限はなく、労使で結んだ時間が残業時間の上限になるという仕組みです。改善基準告示という形で拘束時間等を指導していますが、法律の仕組みには上限がない状況です。

今回の法改正は、現行の告示を法律に格上げし、罰則による強制力を持たせるとしています。時間外労働の上限規制を設け、週40時間を超え労働可能となる時間外労働の限度を、月45時間、年360時間とし、超過の場合は罰則を課します。ただし、特例として特別な事情がある場合は、年720時間を上限とします。加えて、年720時間の中であっても、2カ月から6カ月の平均で、いずれにおいても、休日労働を含んで80時間以内、単月では、休日労働を含んで100時間未満、特例を使う回数は年6回までと定めています。

自動車運転業務は告示の適用外となっていますが、これをどうするかが議論になりました。自動車運転業務の特殊性を踏まえ、拘束時間の上限を定めた「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」により自動車運送事業者への監督を行っていますが、他の業種と比べても長時間労働が認められているという認識のもと、今回は罰則付きの時間外労働規制の適用除外とせず、改正法の一般則の施行期日の5年後に年960時間以内の規制を適用することとし、将来的には一般則、他の業種と同じように年720時間を上限と規定することを目指します。当然、荷主を含めた関係者で構成するトラック協議会等の中で、労働時間短縮について検討するなど、長時間労働是正に向けた環境整備を協力を推進することも併記されました。

p10には、取引条件改善など業種ごとの取組推進について記載しています。自動車運送事業については関係省庁横断的な検討の場を設け、ITの活用等による生産性の向上、多様な人材の確保・育成等の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に、関連制

度の見直しや支援措置を行い、行動計画を策定し実施するとしています。この関係省庁横断的な検討の場合は、内閣官房と国交省、厚労省で調整し、速やかな立ち上げに向けて準備しています。

特にトラック運送事業においては、事業者、荷主、関係団体等が参画して実施中のパイロット事業を踏まえ、ガイドラインを作成することが、政府の実行計画の中に明記されており、それに基づいて我々も取り組んでいきます。関係省庁と連携し、下請取引の改善等取引条件を適正化する措置、複数のドライバーが輸送行程を分担することで短時間勤務を可能にする等生産性向上に向けた措置、荷待ち時間の削減等に対する荷主の協力を確保するために必要な措置や支援策を実施することになっています。下請取引適正化の対策、リレー輸送等の生産性向上に向けて、これまでも取り組んできましたが、引き続き取り組んでいくことが、この計画でしっかりと記載されています。

現在、厚生労働省では、労働基準法等の改正を目指して作業を進めています。労働政策審議会、公労使三者構成の審議会の中で、4月から議論を開始しています。この実行計画を踏まえ、法律を作成し、審議会の了解を得られれば、国会に提出するという段取りで進めています。

(野尻座長)

ただいまのご説明にご質問、ご意見等ありましたらお願いします。

(馬渡委員)

長時間労働の抑制についての大元は、月 60 時間の残業を超えた場合は、残業の単価を現行の 1.25 倍から 1.5 倍にすると決まったことが、そもそものきっかけです。その部分を 7 年間延長したからいいだろうということにはなりません。60 時間を越えたら 1.5 倍になることが、数年後には確実に来ることを考えると、全産業と同じ 720 時間以上の部分に関しては、コストを払わなければならないため、荷主団体の方々にも認識していただき、その追加費用を収受できる環境を整備するとともに、お互いに荷待ち時間を短縮するための取組が求められます。

(野尻座長)

有難うございました。

(山口委員)

p9の中に、年 960 時間、月 80 時間以内の規制を適用するとありますが、これは、この中に休日労働を含んでいるという理解でよろしいですか。

(厚生労働省 藤枝課長)

基本的に、現在の時間外労働の告示、つまり大臣告示は、時間外労働の数字ということで休日労働を含んでいません。今回、この告示の法律への格上げが基本的な考え方であるため、年 720 時間や、年 960 時間というところに、休日労働は入っていません。ただし、特例の場合でも超えることができない「複数月 80 時間以内」であったり、「単月 100 時間未満」については、いわゆる労災認定の過労死基準を参考に、新たに入った基準であり、過重労働を防止するという観点から、休日労働も含めています。そういう意味では、数字の基準が 2 つありますが、80 時間と 100 時間については休日労働も含め、休日労働抑制への方向性を打出しています。休日労働を抑制すべきという議論があり、新しく法律に基づく指針を策定する予定です。この点、労使を含め、一致した意見を頂いております。

なお、月単位や複数月での規制については、5 年後の規制ではなく、その後の一般則の規制の内容です。5 年後については、休日労働を含まない形で年間 960 時間という形で、段階的に規制をかけていくというものです。

(難波委員)

p 10 に、「自動車運送事業については関係省庁と横断的な検討の場を設け」との記載がありますが、その検討の場と、この中央協議会の関係性は、どのようなものでしょうか。横断的な検討の場として中央で行っているのので、これからどのように展開していくのかについて伺いたい。

(国土交通省 加藤貨物課長)

関係省庁の検討の場は、役所だけの場を想定しています。内閣官房が中心となり、関係省庁が集まり検討するものです。主に制度面の課題、あるいは労働時間の改善に向けた制度、改善方策等について関係省庁が共有していくことが狙いです。それを活用しながら、協議会やパイロット事業で検討する形で効果的に連携が確保できると良いと考えております。

(野尻座長)

有難うございました。では、議題 5「その他」に移らせていただきます。農林水産省と国土交通省よりご説明していただきます。

議題 5 その他

① 国土交通省「トラック運送事業の適正取引推進のための自主行動計画の策定について」

(国土交通省 加藤貨物課長)

トラック運送業の適正取引推進のための自主行動計画の策定は、官邸に設置されている

下請取引の改善に関する関係省庁の連絡会議での議論が契機で、自動車産業をはじめ製造業において、大手事業者が下請事業者との取引を改善するための実行計画を作っています。その動きを受け、昨年11月、トラック運送事業においても、国土交通省の根本政務官から、日本通運等の大手運送事業者に対して自主行動計画策定を要請しました。全日本トラック協会の協力を得て、本年3月にトラック運送業界の自主行動計画がまとまりました。全日本トラック協会が策定した自主行動計画を基礎に、まずは19の大手トラック運送事業者が、本年6月末までにそれぞれの自主行動計画を策定し、その後、実施結果をフォローアップします。

自主行動計画は、大きく2つの柱を掲げています。1つ目は「適正取引推進に向けた重点課題に対する取組」です。附帯作業、荷待ち時間、高速道路料金は別立てでの支払など、コスト負担に関するルールの明確化や、燃料費、人件費の上昇分を考慮した負担ルールの設定に向けて、下請事業者と十分に協議すること、また書面化についても、大手の元請として100%書面化することが示されています。

もう1つの柱として下請多層構造については、原則として「2次下請まで」に制限することとします。2次というのは、「荷主⇒元請⇒1次⇒2次」までという意味です。改善基準告示に違反する可能性のある取引については、下請に運送を依頼することを禁止します。高速道路料金については、実運送事業者に支払われているかどうかを確認するようにします。今後は、国土交通省の物流政策部門の協力も得ながら、他の大手運送事業者や物流関係企業にも、この取組を広めていきます。本年3月に、物流審議官から6つの倉庫業や利用運送事業者の団体に対し取組への協力や自主行動計画の策定を要請しましたので、しっかりと進めていきます。

② 国土交通省「中継輸送について」

(国土交通省 加藤貨物課長)

平成27年から28年にかけて実施した実証実験を通して、中継輸送を実施するにあたって検証すべき項目や、事業者同士で結ぶべき協定書に関する手引書を策定しました。事業者相互で、必要な項目を協定の中で取り決めることが、ルールとして定められています。その中で、点呼や運行管理のあり方や、責任の分担のあり方、賠償のあり方などについてまとめています。中小の事業者にとっては、誰と組めばよいかは課題ですが、求車求荷システムを運用している事業協同組合がマッチングを行う方法もあります。また、大手荷主企業の協力会社を通して、組む相手を見つけたという事例も報告されています。そのような方法を活用し、中小の事業者でも実現できるような中継輸送を後押ししていきたいと考えています。

③ 国土交通省「荷待ち時間の記録義務付けについて」

(国土交通省 加藤貨物課長)

「荷待ち時間の記録義務付け」では、ドライバーによる記録の義務付けを検討しています。現在、ドライバーには乗務記録を付けることが義務付けされていますが、さらに集荷や配送の地点や、到着・出発日時、荷積み・荷卸しの開始日時についても記録してもらうことを検討しています。全ての車両に実施することについては、中型以上の車両を想定しています。平成 29 年 4 月にパブリックコメントを実施し、現在は省令の改正作業を進め、5 月末に公布し、6 月に施行することを念頭に作業を進めています。これを通じて荷待ち時間の実態把握、さらには荷主勧告の仕組みへの活用を検討しています。制度の施行後は、トラック協会にご協力いただき、一定期間サンプルを取り、荷待ちの多い業界を分析する予定です。

④ 農林水産省「農産品物流の改善・効率化に向けて」

(農林水産省 宮浦課長)

資料 8「農産品物流の改善・効率化に向けて」について説明します。

我々は、荷主の立場から、トラック運送に関して非常にストレスをかけているという認識のもと、農産品の物流対策について、関係省庁と連絡会議を開催し、3 月 21 日に取りまとめを行いました。この検討にあたり、全日本トラック協会にも大変お世話になりました。御礼を申し上げます。

資料 p 4 は、農産物の産地から、大消費地、あるいは地方の消費地を含めた全体に渡る取組イメージを説明しています。産地では、パレット化の取組や、効率的な集荷システムの導入、共同輸送・幹線輸送に関してはモーダルシフト、消費地ではトラックの予約受付システムが導入されています。これは帰りの活用に関しても同様に出てきます。

小売店等への配送では、小ロット多頻度にて発注が出てきますので、このような商慣行の見直しも視野に入れ、変更してきました。今後は、この課題と実行の段階に移行します。関係者が多くなりますので、負担と受益の関係等課題は多いと理解していますが、出来る限り速やかに問題解決できるよう、関係者との調整を進めていきたいと考えています。

(馬渡委員)

野村総合研究所の説明について、以前の議論で、荷種ごとや、業種ごとの問題点等さまざまな改善点が出てきましたが、最終の報告書の中で取りまとめるのでしょうか。

(野村総合研究所 森川氏)

10 業種に関する報告書は、既に納品していますので、どこかのタイミングで WEB に公開される予定です。本件は相当なボリュームになります。原価計算については、本日リーフレットをお出ししているのですが、報告書として開示される予定です。

(野尻座長)

有難うございます。それではこれで議会を終了させていただきます。マイクを事務局にお返しします。

Ⅲ. 閉会

(厚生労働省 土屋審議官)

委員の皆様方には、多岐にわたる報告について活発な議論をいただき、有難うございました。働き方改革の実行計画の中には、長時間労働の是正や時間外労働の上限規制の導入が盛り込まれています。この働き方改革は、1億総活躍社会の実現に向けて、最大のチャレンジだと内閣全体として位置付けているものです。トラックの事業においても、実行計画に沿った形で実行していく必要があると考えています。

本日は、パイロット事業、さまざまな現場の実態、現場のアイデアを出していただき、多彩な実例の蓄積を図ることができたのではないのでしょうか。また、今年度事業も約半数の県において、既に事業が確定してきており、順調に進んでいます。本日はたくさんのご意見をいただきましたので、それを最大限に生かし、今年度の事業を展開し、ガイドラインの早期策定に取り組んでいきたいと思えます。引き続き、委員の皆様やトラック協会の皆様方にもご協力をお願い申し上げます。

運賃については、働き方改革実行計画の中でも、労働時間の短縮だけでは解決できない側面があるとして、商慣行の見直し、あるいは取引条件の適正化に言及していますので、我々としても国交省と連携して取り組んでいきます。

このような幅広い関係者の皆様がお集まりになる協議会ですので、この協議会でいただいたご意見を踏まえながら、これからも取組を進めていきます。本日は有難うございました。

(事務局)

これで本日の協議会を終了させていただきます。議事録につきましては、委員の皆様にご確認いただいた後に、公表させていただく予定です。次回開催は、夏頃を予定しています。日程については、追って連絡させていただきます。本日は、誠に有難うございました。

以上