

総合資源エネルギー調査会 省エネルギー・新エネルギー分科会 省エネルギー小委員会 説明資料

平成29年6月29日

公益社団法人 全日本トラック協会



公益社団法人
全日本トラック協会
Japan Trucking Association



労働条件改善・生産性向上に向けた取り組み

<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>

- 労働基準法の改正案(平成27年4月閣議決定)においては、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%)について、中小企業への適用猶予を見直すこととされている。
- トラック運送事業者においては、月60時間超の時間外労働等長時間労働の常態化が課題となっているが、荷主都合による手待ち時間等がその大きな要因となっており、業界の自主努力のみで改善することは困難。
- このため、平成27年度から厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、事業者等により構成される協議会を中央及び全都道府県に設置し、関係者が一体となって取引環境の改善及び長時間労働の抑制に向けた取り組みを推進している。
- 具体的には長時間労働削減に向けたパイロット事業や適正運賃・料金収受に向けた検討を行っている。
- なお、トラック運送業は骨太の方針や成長戦略において生産性向上を目指すサービス産業のひとつとして位置付けられており、本協議会は「トラック運送業の生産性向上協議会」と合同で開催している。

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」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 内閣府大臣官房審議官(経済財政運営担当) ※生産性向上協議会のみ
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
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)

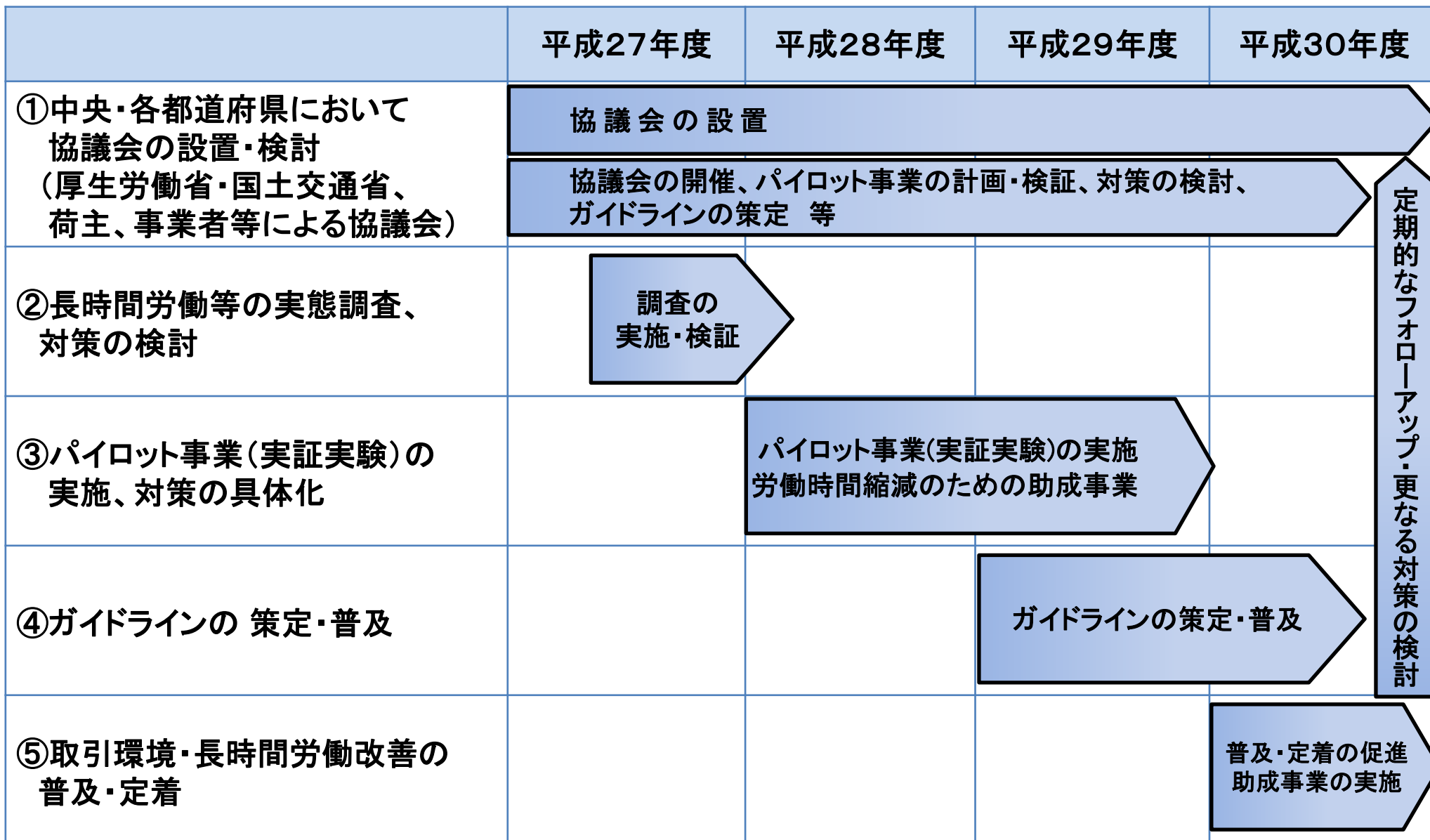
【荷主】

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

トラック輸送における取引環境・長時間労働改善に向けたロードマップ



「トラック輸送状況の実態調査」の結果概要について

1. 調査対象期間

平成27年9月14日(月)～20日(日)の7日間

2. 有効回答者数

1,252事業者、5,029ドライバー(うち女性62名)

3. 結果概要

(1) 回答ドライバーの属性について

- ・車種は「大型」が最も多く57.7%。(中型24.2%、トレーラ10.7%、普通7.5%)
- ・年齢構成は、「40～49歳」が最も多く39.6%、次いで「50～59歳」が30.1%、「30～39歳」が17.6%、「60歳以上」が8.4%。
- ・1運行の走行距離は短・中距離運行が85.1%を占め、平均は297km。

(2) 拘束時間等について

- ・1運行の拘束時間が13時間を超える運行が全体の36.6%、16時間を超える運行が全体の13.0%。
- ・短・中距離運行の平均拘束時間が11時間台に対し、長距離運行(500km以上)の平均拘束時間は16時間超。
- ・休息期間8時間未満の運行が全体の15.8%。
- ・調査対象期間の中で「休日がなかった」ドライバーが全体の9.8%。
- ・連続運転時間4時間超の運行が全体の10.7%。

(3) ドライバーの手待ち時間について

- ・「手待ち時間がある運行」は全体の46%。手待ち時間の平均は1時間45分で、1時間超が55.1%、2時間超が28.7%、3時間超が15.1%。
- ・手待ちは、発・着荷主において、頻度・時間とも同程度生じている。
- ・時間指定がある場合でも、ない場合と同程度生じている。

(4) 荷役の状況について

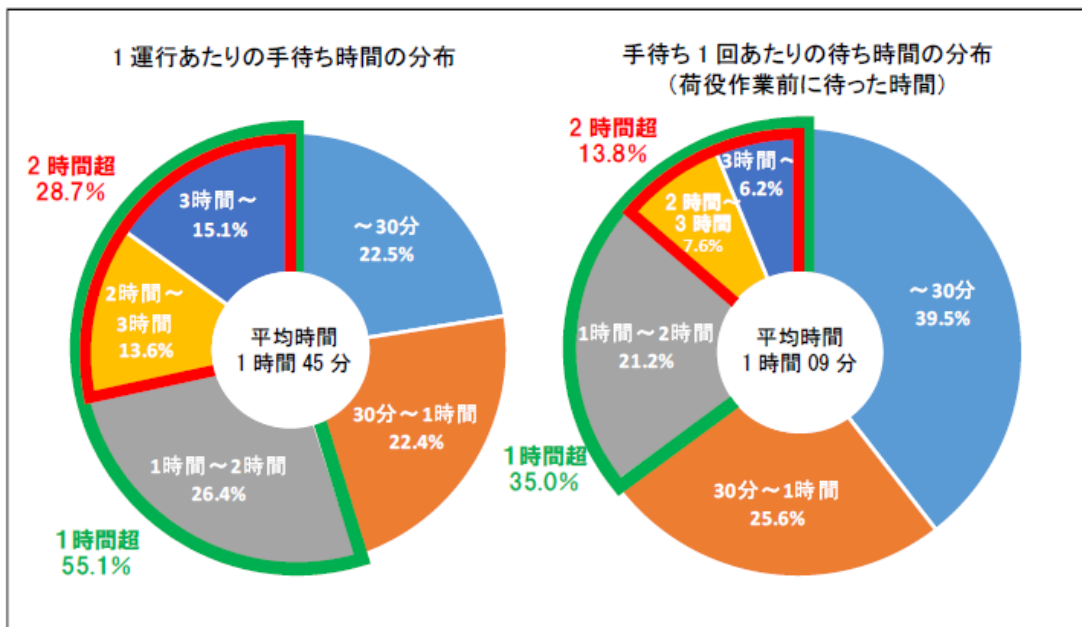
- ・荷役作業の発生割合及び平均時間は、発荷主で40.8%・51分、着荷主で59.2%・42分。
- ・荷役に関して書面化しているものが58.2%ある一方、事前連絡なく現場で荷役を依頼されたものが9.5%。
- ・荷役料金の収受について、書面化しているもので71.2%、事前に口頭で依頼のあったもので54.0%。

(5) 事業者に対する調査について

- ・保有台数「21～50台」が41.4%で最も多く、次いで「51～100台」が21.5%、「11～20台」が19.5%で、平均は57.8台。
- ・ドライバーは全体の7割弱で不足しており、保有車両台数が多い事業者ほど不足感が強い。
- ・不足の場合の対応としては、「下請・傭車で対応」が最も多い一方、「対応できず輸送を断っている」ケースも約半数ある。

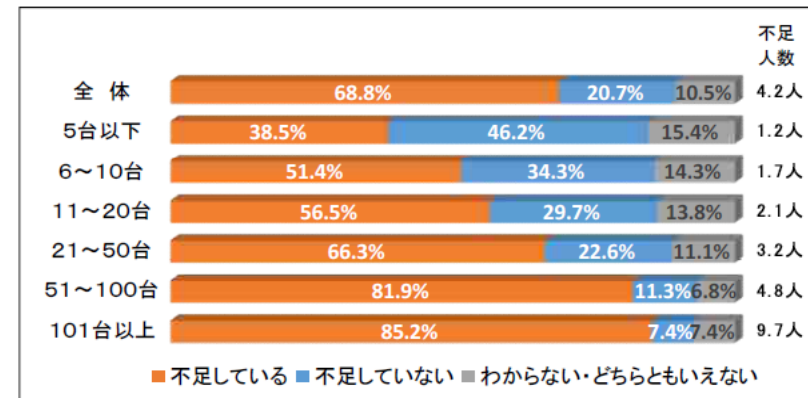
「トラック輸送状況の実態調査」の結果概要について

手待ち時間の発生状況

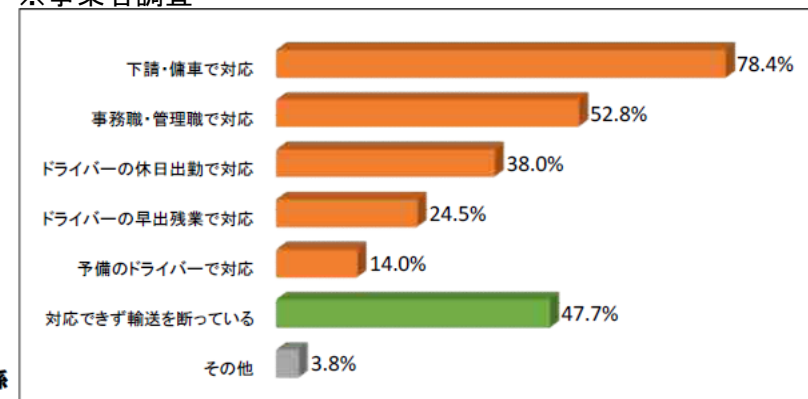


※事業者調査

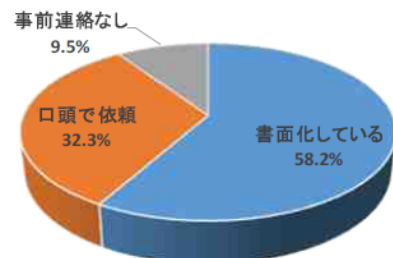
ドライバーの不足状況



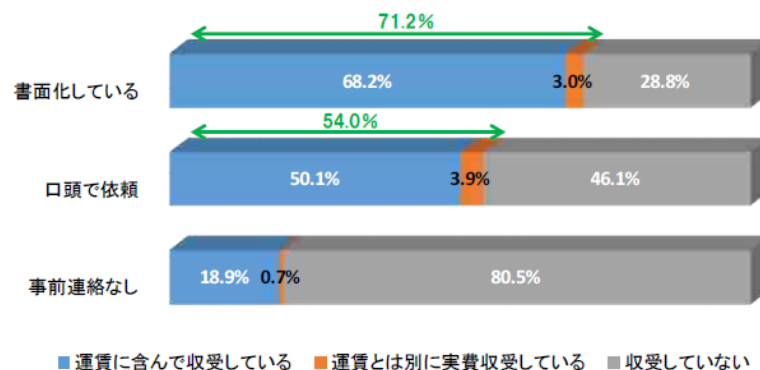
※事業者調査 ドライバーが不足している場合の対応



荷役に関する書面化の有無の状況



荷役に対する書面化の有無と荷役料金の収受の有無の関係



平成28年度パイロット事業の実施結果について

○47都道府県において、計48事業が実施された。

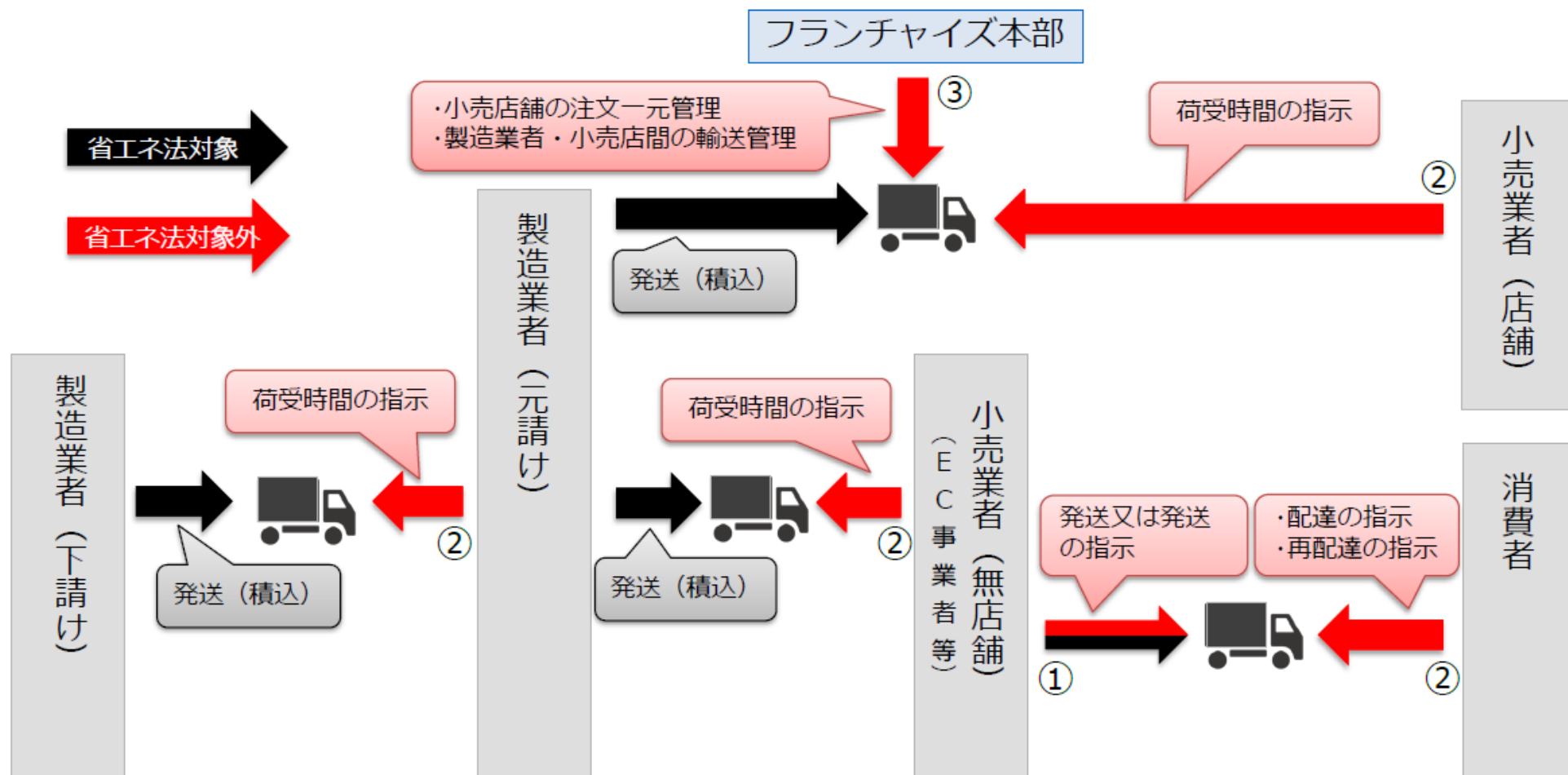
○輸送品目の内訳は、食料品11件、農産物7件、紙・パルプ4件、建設資材3件、機械製品3件、飲料2件、鮮魚2件、繊維製品2件、工業製品2件、その他12件で、着荷主も参画したパイロット事業は28件であった。

	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	○	○	—	紙・パルプ
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

省エネ法における荷主規制の現状と課題

- 情報技術の発展・普及、それにより産業・商取引の高度化が進み、平成17年省エネ法改正当初では十分に想定していなかった者が物流に大きく影響を及ぼしている。
 - ① 宅配貨物の再配達の増加、宅配便の少量・多頻度化 ⇒ EC事業者
 - ② 在庫管理等の高度化による輸送の厳密な管理（着時間指定等）で荷待ちの発生等 ⇒ 荷受人
 - ③ 大量の貨物の注文を一元管理、複数製造業者・複数小売店間の輸送の取り仕切り ⇒ フランチャイズ本部



取組課題	取組内容
①集荷・配送の経路等の見直しによる全体の拘束時間の削減	○ストックポイントの設定、倉庫の集約、集荷・配送外部委託の活用など、発荷主側又は着荷主側での集荷・荷卸しの箇所数の削減 (山形、静岡、奈良、愛媛、福岡、熊本) ○集荷と長距離輸送・配達との分離、積込みと配送の分離(佐賀、長崎) ○荷主の協力の下、貨物のサイズを特殊車両通行の許可が不要なものに変更し運行時間や経路を改善(和歌山) ○高速道路の利用区間の変更・拡大(岐阜、三重、鳥取、長崎) ○運送の一部を別車両やフェリーに切り替え(大分、宮崎、鹿児島)
②入出荷情報の事前提供による運行の効率化	○運送業者に対する出荷情報の事前提供等によるトラックの運行計画の最適化 (青森、岩手、長野、滋賀、広島、岡山、香川、徳島) ○発荷主から着荷主へのFAXによる積荷明細の確実な連絡や荷主企業内の出荷伝票の電子化など連絡体制の改善(北海道、茨城)
③荷待ち時間の削減	○出荷日の見直しにより数量を事前に把握、運送業者に提供することによる荷待ち時間の削減(福島、京都、宮崎) ○着荷主側の倉庫の受入能力に応じて発荷主側が1日当たりの出荷台数を抑制することにより、着荷主側倉庫への在庫量を調整(東京) ○小ロットの商品の優先受付・優先検品を先に行うなど着荷主側の運用を改善(沖縄) ○パソコンを使用した予約システムの活用や先着順ではなく事前に入庫時間を指定する制度の導入(秋田、山梨、鹿児島)

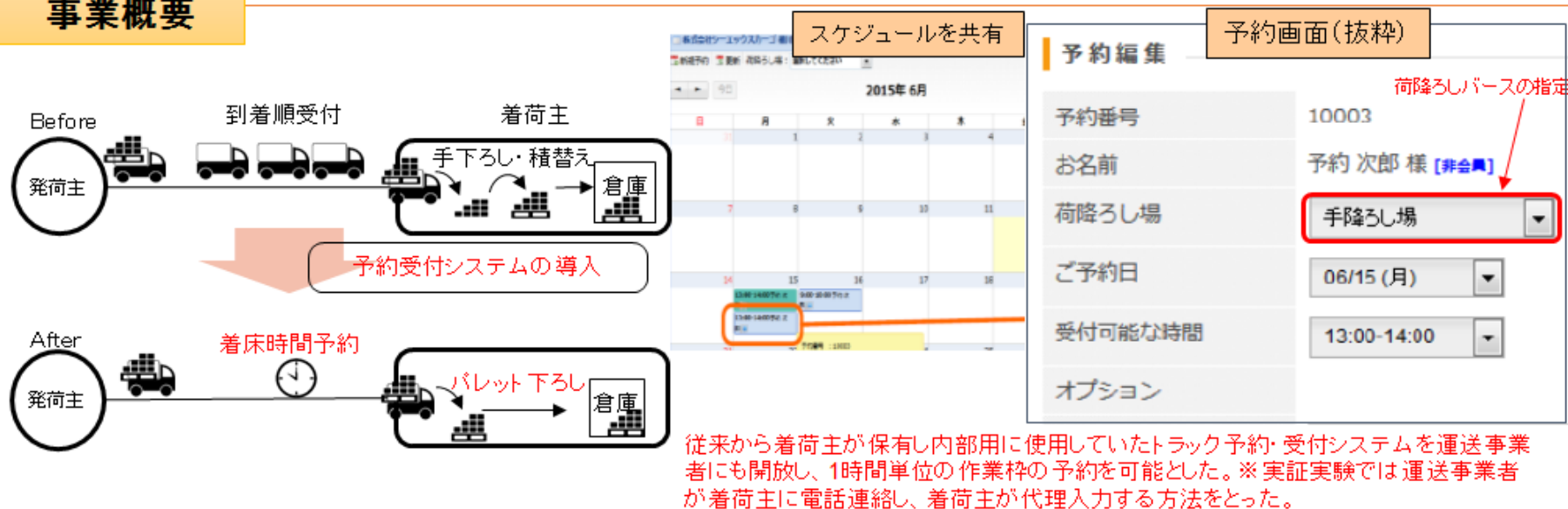
取組課題	取組内容
④荷役作業の効率化	○あらかじめトラックの車高に合わせた荷姿とすることや荷積み倉庫を集約するなど倉庫作業の効率化(青森、栃木、神奈川、新潟、富山、石川、静岡、福井、兵庫、島根、岡山、山口) ○バラ積みのパレット化や空きスペースを活用したボックスパレットの導入などパレットの活用(群馬、山梨、静岡、鳥取、鹿児島) ○面単位又はパレット単位での発注方式への変更(高知) ○手作業による積込・荷卸しの補助員の配置等、マンパワーの拡大(埼玉、三重、香川、佐賀、長崎)
⑤附帯作業の改善 (検品、ピッキング等)	○荷主と運送事業者の両方で重複していた検品作業を廃止するなど、発荷主側倉庫の作業のオペレーション変更(千葉) ○ピッキング作業の導線や担当分野の見直し、台車ピッキングからパレットピッキングへの変更、商品の配置換えなど倉庫内の整理等による作業の効率化(青森、栃木、神奈川、千葉、新潟、富山、石川、静岡、福井、兵庫、島根、岡山、山口) ○梱包から積込みまで全行程を見直し、梱包作業場所を変更(福井)
⑥施設面の改善	○荷積み専用バースの運用の改善やスペースの設置などによる作業の効率化(青森、栃木、神奈川、新潟、富山、石川、静岡、福井、兵庫、島根、岡山、山口) ○倉庫内の保管スペースを見直し、荷役スペースを増加(富山、福井、奈良、島根、岡山)
⑦その他	○復路の貨物を確保することによる運行日数の延長、休憩場所を変更し早期の帰社による自宅での休息に切り替え等により休息期間を確保(北海道、宮城、広島、鳥取) ○GPS運行管理システムの活用や、車両の入場時間・積込開始・終了時間のデータ調査により「見える化」を行い、荷主と実態を共有(茨城、高知)

着荷主との連携事例

山梨県の食品製造業では、流通センターへの商品配送を運送事業者に依頼しているが、着荷主側の倉庫では到着順の受付対応で荷待ち時間が長く、また手下ろしの荷役のため、ドライバーの拘束時間が長時間化していた。

このため、PCを活用した受付予約システムの活用とともに、パレットの規格を統一化し、発荷主から着荷主まで一貫パレチゼーションによる拘束時間の削減効果を検証した。

事業概要



結果

➤ 手待ち時間の削減	4時間	→	▲3時間7分	→	53分
			拘束時間の短縮		
➤ 荷役時間の削減	2時間	→	▲1時間33分	→	27分

発荷主との連携事例

和歌山県にある鋼橋、鉄骨の製造メーカーでは、荷種(建設部材)の寸法が過大であることにより高速道路の通行許可が得られず、一般道路でも夜間の通行に限定されていたことから、拘束時間の長期化等の課題があった。このため、高速道路、一般道路ともに24時間通行が可能となるよう荷種の寸法の見直しを行い、運行経路及び運行時間の見直しを実施した。

事業概要

➤ 荷種の寸法の見直し

【設計変更前の寸法(例)】

幅 3100mm

高さ 4150mm(車両への積付後の寸法)

- ・高速道路の通行許可を得られない
(→ 24時間走行できない)
- ・一般道路(時間帯:21時~6時)に限定

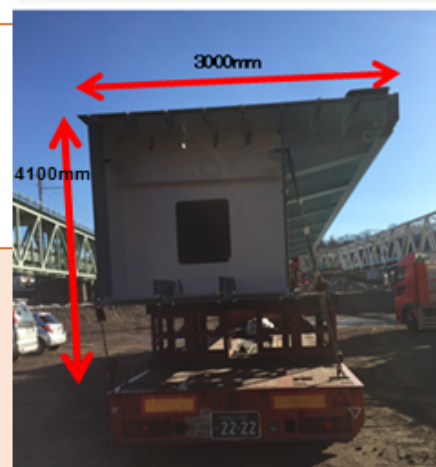
【設計変更】

幅 3000mm以内(▲100mm)

高さ 4100mm以内(▲50mm)

高速道路、一般道路ともに24時間通行可能となった

設計変更した建設部材の実際の積載状況



結果

➤ 運行時間の短縮

2泊3日

拘束時間の短縮

1泊2日

▲19時間

発荷主との連携事例

長崎県に工場がある食品製造業者では、パン等の食品を長崎県と佐賀県の工場で積み込み、宮崎県の着荷主のところに運送し、そこで空容器を長崎県の工場に返却する一連の輸送を運送事業者委託しているが、走行距離の長さや荷役作業・附帯事務の多さから拘束時間の長時間化が課題となっていた。

このため、積み込み担当のドライバーを集荷先に配置することで荷役と運送とを分離するとともに、高速道路利用可能な区間は全区間で高速道路を利用することにより、拘束時間の削減効果を検証した。

事業概要

3箇所ある積み込み箇所全てで
ドライバーが積み込み作業を
実施

空容器を当日夜間に
ドライバーが返却

高速道路利用が可能な箇所
の一部で一般道を利用

ドライバー

佐世保工場
積み込み

佐賀工場
積み込み

宮崎着荷主
配達

宮崎着荷主
空容器積み込み

佐世保工場
空容器返却

車庫から最寄りの積み込み箇所(佐
世保工場)は別の積み込み担当者を
配置し、荷役と運送を分離

空容器を翌日朝に
積み込み担当者が返却

利用可能な全区間
高速道路を利用

積み込み担当者が実施

佐世保工場
積み込み

ドライバー
佐賀工場
積み込み

宮崎着荷主
配達

宮崎着荷主
空容器積み込み

積み込み担当者が実施

佐世保工場
空容器返却

結果

15時間40分

拘束時間の短縮

13時間30分

▲2時間10分

(うち高速道路利用分▲44分)