

食品流通の合理化に向けた取組について

食品流通の合理化に向けた取組について

趣旨

- ・トラックドライバーの人手不足が深刻化する中で、国民生活や経済活動に必要不可欠な物流を安定確保するには、**サプライチェーン全体で物流改善に取り組む必要**。
- ・特に食品の輸送は、手荷役作業が多い、小ロット多頻度輸送が多い等の事情から、取扱いを敬遠される事例が出てきている。
- ・また、食品ロス削減への食品関連事業者による積極的な取組が求められている。
- ・このため、**食品流通の合理化**について、関係者による**検討会を設置し、具体的な方策を検討**するとともに、その**実現を図る**。

取組方向

産地	幹線輸送	消費地
・パレット化等による手荷役の軽減 ・パレット規格統一による保管管理作業の効率化 ・トラック予約受付システムによる待ち時間の削減 ・集出荷場の集約による効率化 ・ストックポイントの活用による共同配送の促進	・中継輸送による長時間労働の軽減 ・モーダルシフト（鉄道・船舶利用）によるトラック以外の輸送手段への分散 ・帰り便活用による積載率向上	・パレット化等による手荷役の軽減 ・パレット規格統一による保管管理作業の効率化 ・トラック予約受付システムによる待ち時間の削減 ・ストックポイントの活用による共同配送の促進 ・商慣行是正による配送効率化
・RFID等の技術を活用して商品・物流情報のデータを連携し、関係者間で共有することによる効率化・省力化		

食品流通合理化検討会のメンバー（設置予定）

産地（発荷主、都道府県、市町村）、物流業界、着荷主 等

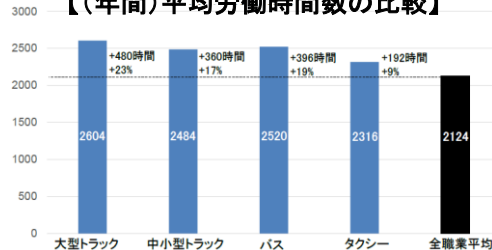
物流の現状と政府全体の動き

- トラックを含む自動車運送業では、長時間労働・低賃金で人手不足も深刻化。
- 政府では平成30年5月に自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画をとりまとめ。
- さらに、平成31年3月から荷主・国民・貨物事業者による「ホワイト物流」推進運動を開始。

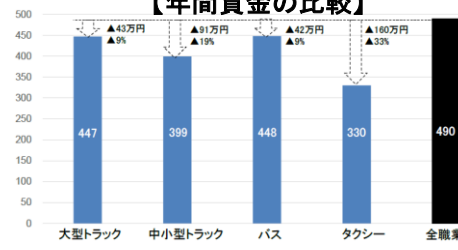
自動車運送業の現状

- トラック・バス・タクシーの運転者は、全職業平均に比べ、**年間労働時間が1～2割長い**にも関わらず、**年間賃金は1～3割低い**状況。

【(年間)平均労働時間数の比較】



【年間賃金の比較】



- 平成29(2017)年度の「自動車運転の職業」の有効求人倍率は、全職業平均1.38に比べ、2.81倍と**運転者不足が深刻**。

【有効求人倍率の推移】



物流の停滞のほか、生活交通・観光客輸送への支障の恐れ

政府全体の動き

- 「働き方改革実行計画」(平成29年3月働き方改革実現会議)
長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制を導入

- 働き方改革法(平成31年4月施行)
従来時間外労働規制の適用除外だった「**自動車の運転業務**」にも**令和6年4月から年960時間(=月平均80時間内)の上限規制を適用**

- 「自動車運送事業の働き方改革の実現に向けた政府行動計画」(平成30年5月、関係省庁連絡会議)

- ①**長時間労働是正の環境整備**
・輸送効率の向上 ・荷主・元請等の協力の確保
- ②長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

- 「ホワイト物流」推進運動の展開(平成30年12月、ホワイト物流推進会議)

- ・荷主:賛同の自主行動宣言、取組の実施
- ・国民:再配達削減、引越時期の分散等
- ・貨物事業者:物流の改善、働きやすい環境の整備等

【参考】トラック事業者への行政処分の強化・標準運送約款の改正

- 運転者の過労や交通事故を防止するためにも、法令違反の運送とならないよう、また、契約内容の明確化・遵守に、「発」及び「着」の荷主の皆様のご理解・ご協力をお願いします。

(1) 行政処分の強化

トラック事業者は、「改善基準告示」という拘束時間、運転時間等のルールを遵守する必要があり、違反した場合、事業停止処分、車両停止処分等の行政処分の対象となります。

2018年7月1日より、過労防止関連違反の処分量定が引き上げられました。

【改善基準告示のイメージ】

拘束時間 (始業から終業までの時間)	・ 1日 ^(※2) 原則13時間以内 最大16時間以内(15時間超えは週2回以内) ・ 1か月 293時間以内
休息期間 (勤務と勤務の間の自由な時間)	・ 継続して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

改善基準告示を遵守するため、荷待時間や荷役時間の短縮、高速道路の活用など、「発」及び「着」の荷主の皆様のご理解・ご協力をお願いします。

(2) 標準運送約款の改正

国土交通省が制定するトラック事業者と荷主の契約書のひな形である標準運送約款を改正し、運送の対価である「運賃」と、荷役料、待機時間料などの「料金」の区別の明確化等を行いました。

平成29年11月4日よりトラック運送における
運賃・料金の収受ルールが変わりました。

標準貨物自動車運送約款等の改正概要

①「運賃」と「料金」の区別を明確化しました

運賃が運送の対価であることを明確化します。

改正前 運賃の範囲が不明確

改正後 運賃が運送の対価であることを明確化

運賃(運送の対価のみ) + 料金(運送以外の役務等の対価)

運賃 運送 料金 荷役業務 積み込み・取卸し 荷待ち時間

②「待機時間料」を新たに規定しました

荷主都合による荷待ち時間の対価を「待機時間料」とします。

荷待ち時間が発生した場合には待機時間料がかかります

わかりました。今後は荷待ち時間が発生しないよう努力します

③ 附帯業務の内容をより明確化しました

附帯業務の内容に「梱入れ」、「ラベル貼り」等[※]を追加します。

※その他の対応する業務は、「梱めり」、「梱めり」、「積み込み」、「積み込み」、「積み込み」等の方法で詳細に説明した上で、対応した業務は「梱めり」等と記載する。

農産物輸送の現状

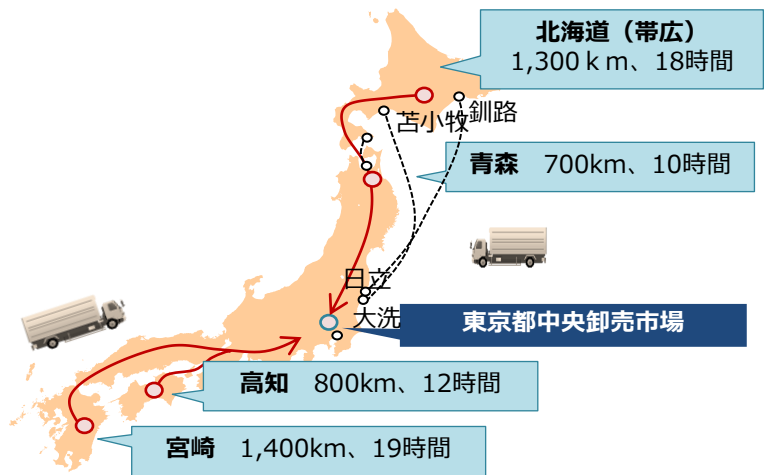
○農産物物流は、トラックによる輸送が大宗。

特に農産物輸送では、次のような特徴。

- ① 出荷量が直前まで決まらないため、出荷待ち、荷下ろし待ち等の手待ち時間が長い。
- ② 長距離輸送が多い。
- ③ 手積み、手降ろし等の手荷役作業が多い。
- ④ 品質管理や到着時間が厳格であり、運行管理が難しい。
- ⑤ 小ロット多頻度での輸送が多い。

→ 輸送費の引上げだけでなく、取扱いを敬遠される事例が出てきている。

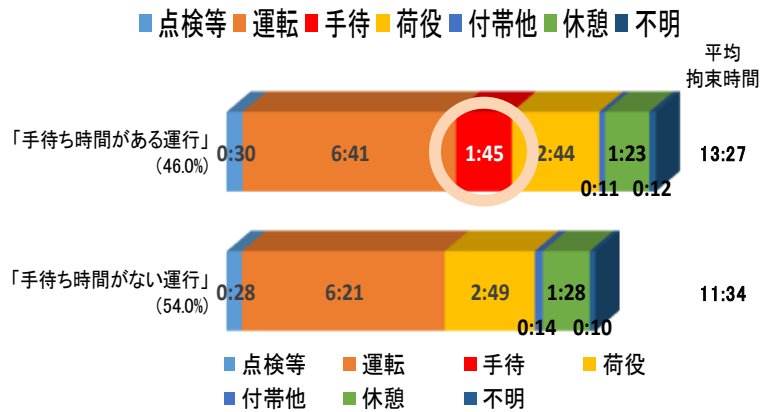
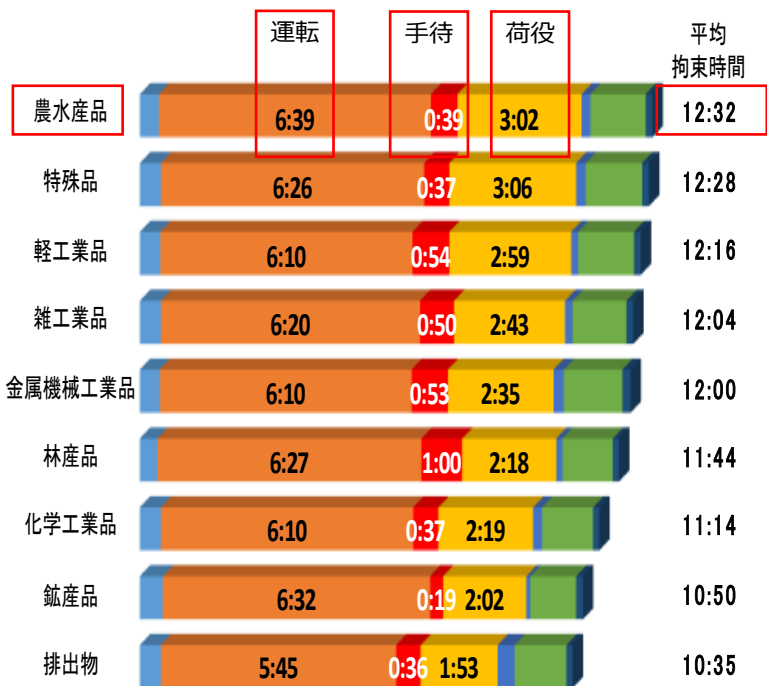
【各地から東京までの距離とトラック輸送時間】



(点線：北海道からのトラック輸送形態 (トラック→フェリー→トラック))

出典：農林水産省生産局「青果物流通をめぐる現状と取組事例」

【輸送品類別 拘束時間の内訳】



出典：国土交通省「トラック輸送状況の実態調査 (H27)」