

2. 各種施策等への取り組み状況等について（報告）

今年度のご報告事項は以下のとおりです。

- ・ホワイト物流について広報誌「れんごう YAMANASHI」に掲載しました。
（資料 2－1 日本労働組合総合連合会山梨県連合会）
- ・「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン 加工食品物流編」が策定されました。（資料 2－2 国土交通省）
- ・「ホワイト物流」運動推進セミナーを開催いたしました（資料 2－3 国土交通省）
- ・『標準的な運賃』普及セミナー（令和 2 年 10 月 7 日開催）において令和 2 年 4 月 24 日に告示された標準運賃の説明をおこないました（山梨運輸支局）
- ・荷役作業安全ガイドライン講習会（令和 2 年 10 月 22 日開催）において改正貨物自動車運送事業法について説明を行いました。（山梨運輸支局）
- ・道路貨物運送業に対する説明会において、時間外労働等の上限規制等の周知を行いました。（実績 40 社 山梨労働局）。

10月3日 SAT 青年委員会 やまなしクリーンキャンペーン

連合山梨青年委員会は、日頃から慣れ親しみ愛着のある身近な環境を、快適で美しく保っていくため、山梨県で展開されている「環境美化クリーンキャンペーン」の一環として、清掃活動に取り組んでいます。

10月3日(土)に、青年委員会メンバーをはじめ各構成組織より総勢24名参加のもと、午前10時に甲府駅南口信玄公像前より清掃活動をスタートしました。参加者を2班に分けて平和通りを挟んだ東側と西側の歩道を南下し中央公園で合流。公園内をひと周した後に労農センターまでの歩道を清掃しました。



平和通り沿いの歩道には大きなゴミは落ちていませんでしたが、たばこの吸い殻やカラスの羽などが目立ちました。公園内では空き缶や、空き瓶などのゴミも散乱していました。拾い集められたゴミの総量は、燃えるゴミ4kg、燃えないゴミ6kgとなり、適切に処分を行いました。

活動中に、地元の方や公園内を散歩されている方から「ご苦労様です」「きれいにしてくれて有難う」などのお声掛けを頂いたことも嬉しかったです。今後も、地域に密着した事業として継続していきたいと思ひます。

青年委員会 委員長 竹川 朝也



気づこう、アンコンシャス・バイアス～真の多様性ある職場を

アンコンシャス・バイアスは誰にでもあるものです。

アンコンシャス・バイアスは、「無意識の思い込み、偏見」と訳され、誰かと話すとときや接するとき、これまでに経験したことや、見聞きしたことに照らし合わせて、「この人は〇〇だからこうだろう」「ふつう〇〇だからこうだろう」というように、あらゆるものを「自分なりに解釈する」という脳の機能によって引き起こされるものです。

アンコンシャス・バイアスを知っていますか？

アンコンシャス・バイアスは日常にあふれていて、誰にでもあり、悪いわけではありません。問題なのは、気づかないうちに、「決めつけ」たり、「押しつけ」たりしてしまうことなのです。

アンコンシャス・バイアスがある、ということ意識し行動することでよりよい職場や社会の実現に近づきます。

気づこう、アンコンシャス・バイアス

真の多様性ある職場を

「診断」にチャレンジ!!

「親が単身赴任中」と聞くと、父親を想像する(母親を想像しない)

あなたの中の「無意識の思い込みや偏見」をさぐってみませんか？



【笛吹市長選挙】

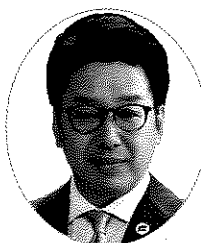
10月25日(日)投開票

投票率 53.91% 23,069票【当選】(1/2)

皆様のご支援に感謝いたします

やま した まさ き
山下 政樹氏

現職 2期
1966年5月11日生まれ(54歳)
笛吹市石和町四日市場2230



当選御礼

【笛吹市議会議員選挙】

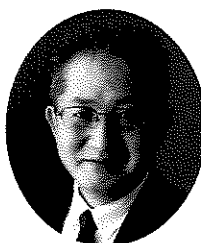
10月25日(日)投開票

投票率 53.90% 1,206票【当選】(15/20)

皆様のご支援に感謝いたします

の ざ わ け さ ゆ き
野澤 今朝幸氏

現職 4期
1954年1月17日生まれ(66歳)
笛吹市芦川町中芦川431



日本労働組合総連合会
山梨県連合会 (略称 連合山梨)

No.353 2020.11.12

私たちが未来を変える
～安心社会に向けて～

れんごう

YAMANASHI

10月23日 FRI 連合山梨 第32回年次大会を開催

連合山梨は10月23日(金)セレス甲府・アピオにおいて中間大会となる第32回年次大会を開催しました。

今年は、新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、来賓はお呼びせず出席者を役員・代議員のみの縮小開催としました。

2020～2021年度におけるこれまでの活動の総括を行うとともに、総仕上げとなる残り1年間の運動方針を承認・決定し、新年度のスタートを切りました。

萩原会長による挨拶の後、議事に入り2020年度活動報告・決算報告・監査報告及び剰余金処分(案)について報告と提案がされました。その後、代議員からの意見要望、執行部からの答弁が行われた後、全体の拍手により承認されました。

次に、第1号議案「2020～2021年度運動方針補強(案)」、第2号議案「2021年度予算(案)」が一括提案され満場一致で承認されました。第3号議案「役員の一部補充について」では、連合山梨の副事務局長として大森竜氏(電機連合)が信任されました。

続いて第4号議案「大会特別決議(案)」を構成員全体で承認した後、大会スローガンと大会宣言を採択し、萩原雄二会長の音頭による団結ガンパローで、大会を締めくくりました。



萩原会長挨拶 (要旨)

● 組織拡大・強化に関連する活動

コロナによる経済への打撃、生活への影響は極めて甚大です。「GoToキャンペーン」などで消費喚起策も進められてはいますが、先の見通しがきかない中で、暫くはこの状態が続くことも覚悟しておかなければならないのかも知れません。労働相談に寄せられる件数も増えてきています。県内景気は持ち直しつつあるとする経済概観も、困っている人、悩んでいる人には感じ取ることができない現実にはないということです。

今年の人事院勧告、そして2021春季生活闘争は、非常に厳しい状況にあります。しかし、だからこそ、働く仲間の輪を広げ、つながりを太くしていく、組織拡大・組織強化は重要なテーマです。特に山梨は、産業の99%以上が中小企業・地場産業です。言い換えれば、中小地場の力が山梨の経済を底支える一つの屋台骨だということです。

連合山梨の全ての活動とあらゆる機会を通じて、組織拡大・組織強化につなげていく努力をしてまいります。そのためには、連合山梨構成組織の全ての皆さんが、現状を共有し進んでいかなければ意味はありません。

● 政治に関連する活動

安倍政権から菅政権へバトンが渡されましたが、根本的な体質は何も変わりません。一方で、対立軸となりうる合流新党の立憲民主党をはじめとする野党勢力にはまだまだ課題があり、立憲系組織結成にも少し時間がかかっているように思います。様々な思いはあると思いますが、新たな野党勢力が今、目の前に存在することが事実です。したがって、立憲民主党をベースにどのように強く大きく、そして信頼できる組織にしていけるのか、なっていくのが極めて大切だと思います。

来年の連合山梨定期大会までには必ず衆議院選挙が行われます。これまで守ってきた山梨1区の議席は、これからも守ってい

なければなりません。連合山梨とのこれまでの関係性を踏まえて、中島克仁代議士の必勝に向けて取り組みを進めることを確認しておきたいと思ひます。

山梨2区については現状白紙です。未だ連合山梨と立憲系組織との話し合いの体制は整っていませんが、野党第一党の責任として有権者に選択肢を示すことは大切です。一方で、今後想定される候補者選考の過程、政党や候補者本人の決意など、確認すべき項目は多くあります。政党の判断イコール連合山梨の判断に直結するものではありません。今後の政党協議を注視していきます。



● with/afterコロナ時代を見据えて

連合山梨もこのコロナ禍にあって、これまでの活動の自粛や書面開催など、いかに人が接触する機会を減らすかを視点に考えてきました。しかし、2021年度は、基本的にはこれまでの諸事業を執行していくという視点に立って、どう工夫すればいいのか、取り入れるべき内容や変えるべき点は何かなど、知恵を出し合って行動していきたいと考えています。

連合山梨の組織内強化はもちろん大切な取組ですが、一方で、声を発することのできない、或いは行動に一步踏み出すことのできない働く仲間達がいます。すべての生活者の皆様に、私たちの声を届けるための、外に向けた活動をさらに進めていかなければなりません。

誰も一人ではない、仲間がいる。組合員の皆様には、引き続き連合山梨に結集いただき、これからもみんな揃って確かな歩みを続けていきましょう！

〒400-0858 山梨県甲府市相生2丁目7-17 労農福祉センター内
TEL.055-228-0050 FAX.055-222-1189

URL: <http://yamanashi.jtuc-rengo.jp/>
E-mail: info@yamanashi.jtuc-rengo.jp 発行人 窪田 清



Facebook
いいねしてね!

連合本部フェイスブック



連合山梨ホームページ



第32回年次大会 代議員発言及び答弁

活動報告

運輸労連

梅林 洋一 代議員

①自動車運転手の長時間労働について

「働き方関連法」が昨年4月より施行されたが、自動車運転手は適用除外となっており、引き続き長時間労働のままにある。特にトラック運転手は平成30年の試算で、全産業に比べ労働時間は2割長い状況にある。

運輸労連では、自動車運転業務の改善基準告示における、年間最大拘束時間「3516時間」を「3300時間」へと短縮に向けて、労働政策審議委員会労働条件分科会を通じ積極的に意見反映に努めているところである。また、今次大会の活動報告にもある通り、連合山梨としても「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」で意見反映に尽力をいただいたが、いまだ進展がない。

労働政策審議委員会労働条件分科会では、今年10月から実態調査を行い、その結果について来年3月に専門委員会を通して分科会に報告する予定となっているが、コロナ禍において、真の実態を表す結果が出るのか不透明な状況である。自動車運転業務の総拘束時間短縮に向けた、改善基準告示「3300時間」の早期実現、さらには、自動車運転業務の一般則の適用に向けた議論が行われるよう、連合本部に対して労働政策審議委員会により一層強く要請していただきたい。

また、物流の改善に向けて政府が国民運動として取り組む「ホワイト物流」推進運動は、今年8月末時点で賛同社数が、全国で1047社となった。しかし、県内の賛同企業は5社のみであり、全ての人に知れ渡るまでには至っていない。ホワイト物流では、企業が取り組む内容に加え、一人ひとりができる取り組みも含まれている。ご臨席の皆さまも、ぜひ興味を持っていただきたい。

②トラックの休憩場所の確保について

トラック輸送において、連続運転4時間につき30分の休憩が義務づけられている。しかし、休憩時間が重なる時間帯では、SA、PAの駐車スペースが不足し、休憩をとることが困難となっている実態である。

運輸労連山梨県連では、毎年、双葉サービスエリアの状況を調査しているが、関西方面から関東に向かうトラックが、出発してから4時間に達する双葉SAでは、駐車場所が確保できずに休憩を諦めて出ていくトラックも少なくない。

トラック輸送では、荷主の要望のほとんどは、夕方発送、午前中到着となり、出車の時間や到着の時間が基本的に重なる。東名高速など、運行の多い区間でも4時間に一度休憩するためには、駐車スペースの確保が、緊急の課題となる。運輸労連としても、政策制度要求として、要請していくが、連合山梨としても、インフラとして物流を担うトラックドライバーが、安心して安全に運行できるよう法令で定める休憩確保のため、SA・PAや道の駅などの駐車スペース確保に向け要請していただきたい。

我々、トラック運輸産業にとって改革はまだ道半ばである。運輸労連山梨県連としても実現に向け行政・業界に対し要請していくので、連合山梨も更なるバックアップをお願いする。



答 弁

窪田 清 事務局長

①自動車運転手の長時間労働について

ご意見についてはまったくその通りと連合としても認識をしている。働き方改革関連法が施行されても自動車運転者については、残業時間上限規制の適用外となっており、全産業の中でも約2割長い長時間労働を強いられている。

連合山梨としても連合本部と連携しながら、引き続き一般則化を目指して要請していく。

「ホワイト物流」推進行動への理解についても、10月28日に連合山梨政策制度委員会として山梨県への提言を実施するので、「ホワイト物流推進運動の展開」を要請していく。また、様々な機会を通じて組合員への周知にも取り組んでいく。



②トラックの休憩場所の確保について

長時間運転をする中で、休憩場所がないために運転を続けなければならないことは、肉体疲労のみでなく危険運転につながる重大な問題と認識している。

この問題は山梨県のみではなく、全国的な問題であることから、連合総体として国（国土交通省）等への要請行動につなげられるよう本部に対し要請していく。

今後も、運輸産業に働く組合員の環境改善に向けて取り組んでいく。

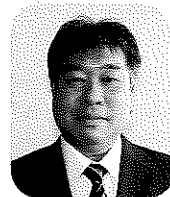
「ホワイト物流」推進運動について

物流の安定確保を図るため、主にトラック輸送の生産性の向上・物流の効率化と、女性や60代以上の運転手も働きやすい、より「ホワイト」な労働環境の実現を目指すことを目的に国土交通省が提唱したものです。

その背景には、出荷元・納品先での待ち時間が長いことによる長時間労働や、積込・積降し等荷役作業の肉体的負担などが挙げられます。これら荷待ち時間や荷役作業時間の長さ、荷役作業の負担の改善には、出荷元や納品先での物流業務を効率化することが欠かせません。

物流事業者と、荷主企業や納品先企業などの物流の利用者が相互理解の下に連携して、物流の効率化や生産性向上に向けての取組を広げていくことが求められています。

連合山梨 新役員のご紹介



役員の一部補充において、
副事務局長として
おおもり ひさし
大森 竜 氏（電機連合）
が信任されました。

10月28日
WED

政策制度委員会

県民が安心して暮らせる
社会基盤の構築をめざして

連合山梨は、10月28日（水）「山梨県への政策制度要求と提言」を行いました。本年度は、昨年度の内容に「新型コロナウイルス感染症に関わる課題」を新たに加えた4つの柱で、23項目を提言しました。

冒頭、萩原会長は、労働組合の重要な取り組みであることに触れた後、「労働者が安心して働くための基盤となるのは、安心して暮らせる社会、安心して子育てができる環境などが整うことである。労働者・生活者をとりまく大きな仕組みは、行政の力なくしては改善できない」と訴え、長崎知事に要求書を手交しました。続いて窪田事務局長より、各分野における主要提言について説明がなされました。

長崎知事は、コロナへの対応について振り返り「今後も皆さんと歩調を合わせて取り組んでいきたい」とし、「現場で働かれている方々の声は、私たちにとても非常に重要。現場から見た、あるべき政策論をいただいていることに心から感謝申し上げます。いただいた提言については、しっかりと検討して、予算に反映させるべきものは反映させたい。また、今後も折に触れて意見交換しながら、よりよい労働環境、経済環境、地域社会を作っていきたい」と挨拶されました。

政策・制度委員会 委員長 小串 吾郎

10月9日
FRI

官公部門連絡会

山梨県人事委員会に『要請書』を提出

10月7日（水）に、国家公務員に対する人事院からの勧告がされました。主な内容は、「一時金0.05月の引き下げ」、「月例給については、別途勧告を予定する」という、今までには無いものとなりました。

10月9日（金）に萩原会長をはじめ、官公部門連絡会の4名で山梨県人事委員会を訪れ、人事委員会勧告に係る要請を行いました。コロナ禍により大幅に遅れた人事院勧告に対し、官公部門連絡会として、県内市町村や来春の民間労組で行われる春闘についても大きな基準となる、山梨県人事委員会勧告

について5分野11項目を要請しました。

小串議長から山梨県人事委員会の奥秋治幸事務局長へ要請書を手交し、萩原会長からは「県内の働く者の賃金水準に対する影響は非常に大きい。勧告が地域経済政策の一つであることを十分考慮したうえで行うよう強く求めます」と述べました。これに対して、奥秋事務局長からは、「現在、鋭意作業を進めており、適正な勧告に向けて取り組んでいく」とのあいさつがありました。

2020年勧告もコロナ禍により厳しい状況ではありますが、今後も官公部門にて働く人々が働きやすい環境や、安心して生活を送れるよう取り組んでいきます。

会長代行 田中 好久

9月28日
MON

金属部門連絡会 特定最低賃金学習会

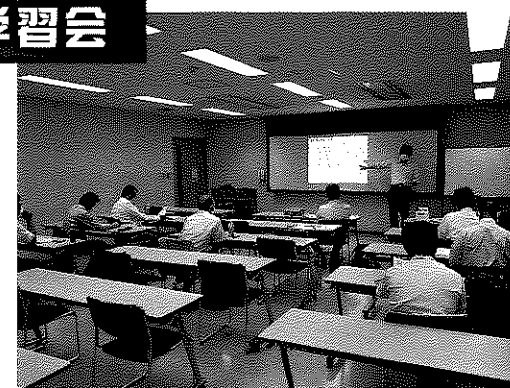
当該産業の実態をとらえた論議が必要！

金属部門連絡会は、9月28日（月）甲府市総合市民会館において、自動車、電機の特低賃金改正審議に向けて「特定（産業別）最低賃金に関する学習会」を実施しました。本来なら、構成組織からも参加者を募り開催すべき学習会ですが、今年は新型コロナウイルス感染症拡大防止の観点から、審議会メンバーに限定して開催しました。

冒頭、杉原議長より、今年の特低状況の中で特定最低賃金に臨む心構えや、審議会メンバーへの激励の挨拶がありました。学習会では、講師に電機連合本部 賃金政策部長の小原氏を講師に迎え、特定最低賃金の意義と役割について、「組織労働者が労使交渉を通じて締結した企業内最低賃金協定を、労使交渉の手段を持たない未組織労働者に波及させることによって、組織労働者と未組織労働者、正社員と非正規労働者の賃金格差を是正する」など、パワーポイント資料にて分かり易く説明して頂きました。

学習会を通じて、特定最低賃金についての理解が深まり、「地域別最低賃金との連動ではなく、当該産業の実態をとらえた論議を今年も継続していく必要がある」との認識合わせがされました。

金属部門連絡会 事務局長 大森 竜



荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン(加工食品物流編)について

1. ガイドライン策定の経緯

- トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていくことが必要。
- 一方、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- このため、荷待ち件数が特に多い加工食品分野について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者及び発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため懇談会を設置。懇談会の検討の成果としてガイドラインを策定。

2. ガイドラインの構成

【まえがき】

- ガイドライン策定の経緯とトラック運送事業の現状
 - (1) 今後のトラック運送事業の見通し、(2) トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、(3) トラック運送事業の健全な発展に向けて
- 社会へのメッセージ（危機的な状況を乗り切るために）

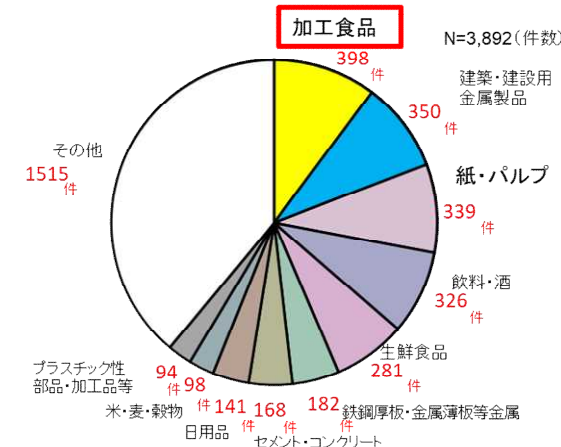
【本編】

- 加工食品分野における現状・課題、現状のボトルネックの把握方法
- 取引環境と長時間労働の改善に向けた具体的な取組み事例等

【あとがき】

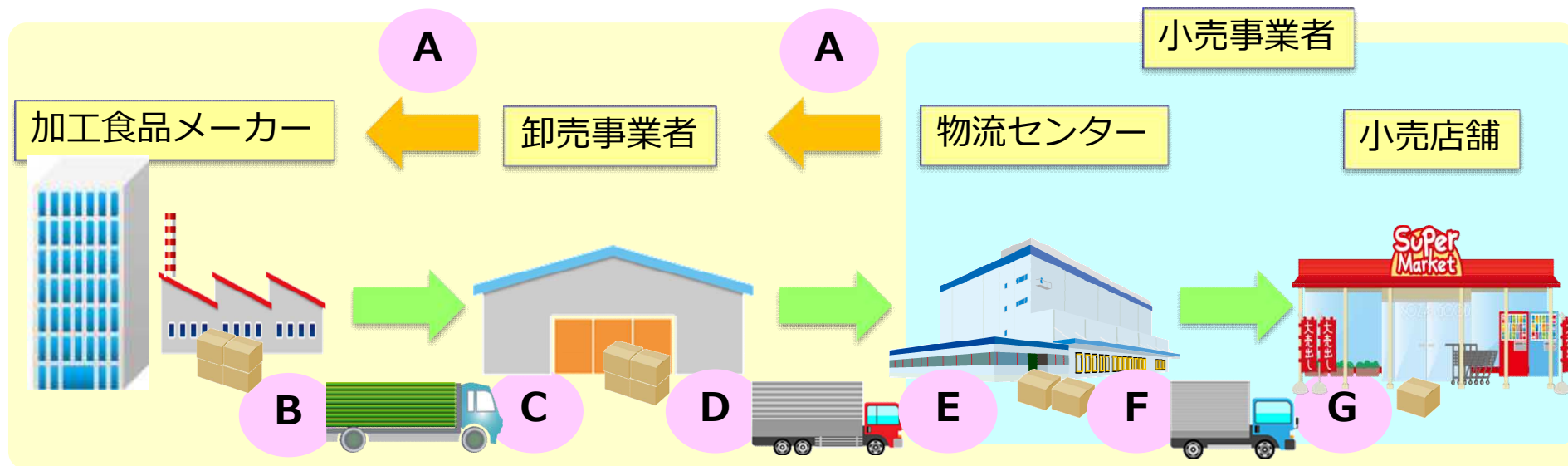
- 加工食品分野における今後の取組みの方向性

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)



加工食品物流編

加工食品物流の課題の発生個所



発生個所 A・B・D

【小売・卸発注時、メーカー・卸出荷時】

- ・発注から短期間での納品、特定の日に物量が集中
⇒ **【受発注条件の見直し】**

発生個所 C・E・G

【卸・物流センター・小売店舗荷卸し時】

- ・荷卸し場所の処理能力や車両集中に起因する待ち時間の発生
⇒ **【荷待ち時間の削減】**

発生個所 B・C・D・E

【メーカー・卸荷積み時、卸・物流センター荷卸し時】

- ・荷積み・荷卸し時に長時間の荷役作業が発生
⇒ **【荷役時間の削減】**

発生個所 C・E・G

【卸・物流センター・小売店舗荷卸し時】

- ・業界の慣習や目視等による長時間の検品作業
⇒ **【検品時間の削減】**

加工食品物流における取引環境と長時間労働の改善に向けた対応

【加工食品物流における課題の特徴】

- 加工食品物流においては、業界慣習である1 / 3ルールや年月日表示された賞味期限情報、統一されていない伝票情報の手入力等により、検品に要する時間が長くなり、トラックドライバーの労働時間が長くなる要因となっている。
- また、即席麺やお菓子等、パレット化されずバラ積みとなっている商品も多く、パレット化されていてもパレットのサイズや段ボールサイズが様々であり、手積み・手卸し等で長時間の荷役作業が発生し、トラックドライバーの労働時間が長くなる要因となっている。

主な対応策

◆ 納品期限の緩和や賞味期限の年月表示化を推進

→ **大手スーパー、コンビニを中心に見直しが進んでいる状況**。更なる取組企業や品目の拡大を図る。

◆ QRコードの活用による検品時間の削減

→ **紙伝票を電子化してQRコードからクラウド上の電子伝票を読み込む形式に**するとともに、**荷の外装にもQRコードを貼り付け**、着側での検品時間を削減する実証実験を実施。
(800箱の運送で**約40分の検品時間を削減**するとともに、紙伝票の取扱いに係る**年間約1,500万円のコスト削減効果**)



◆ パレットサイズや外装サイズの統一、外装表示の標準化

→ 加工食品物流において主流となっている**T11型(1,100mm×1,100mm)及びT12型(1,200mm×1,000mm)のパレットの推奨**や、これらのパレットに積載することを念頭に置いた**外装サイズの見直し**、**外装表示の内容や位置の統一**等について、**加工食品分野における物流標準化アクションプラン**
(https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000500.html)を策定。

今後の取組の方向性

- 事前出荷情報の提供と伝票情報の電子化等を組み合わせるなど、**検品レスの実現に向けた取組を推進**。
- 物流標準化アクションプランに沿った外装サイズや表示等の**標準化を推進し、荷役時間の削減を図る**。

荷主と運送事業者の協力による 取引環境と長時間労働の 改善に向けたガイドライン

加工食品物流編



ガイドライン策定の経緯

- ▶ 平成30年7月に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において、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が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行から5年後となる令和6年4月1日から、年960時間の上限規制が適用されることとなった。しかし、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」(改善基準告示)の違反が高水準で推移する中で、現状のままでは、上限規制を遵守しながら現在と同水準の物流を確保することは困難と考えられている。そのため、取引環境の適正化や労働生産性の向上等の長時間労働是正に向けた環境整備に資する実効性ある具体的取組みを速やかに実施する必要がある。
- ▶ その一環として、国は、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となって「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」を設置し、トラック運送事業者と荷主とが連携して荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るための実証実験を平成28年度から実施した。その成果を「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」として取りまとめ、「ホワイト物流」推進運動セミナー等の場で周知を行っているところである。
- ▶ このような取組みの一方で、調査の結果、荷待ち時間の件数が特に多かった輸送分野(加工食品、建設資材、紙・パルプの3分野)については、より深く現状と課題の分析や解決方策の検討を行う必要があった。そこで、これらの輸送分野について、平成30年度から、それぞれサプライチェーンの幅広い関係者が参画する「物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」を開催し、今般、それぞれの輸送分野特有の課題の洗い出しや、実証実験、実態調査等を踏まえた解決方策の検討を行った成果として、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン 加工食品物流編」「同 建設資材物流編」「同 紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編」「同 紙・パルプ(家庭紙分野)物流編」を取りまとめた。
- ▶ 今回検討の対象となった各輸送分野においては、このガイドラインを参考に、荷主とトラック運送事業者が自主的・積極的に取引環境と長時間労働の改善に取り組まれることを期待するものである。

ガイドラインの構成

01 社会へのメッセージ	03
危機的な状況を乗り切るために	03
02 現状と課題	06
受発注条件の見直し	07
荷待ち時間の削減	08
荷役時間の削減	09
検品時間の削減	10
03 現状のボトルネックの把握方法	11
トラック受付簿のデータ化	12
トラック受付台数の分析	13
荷待ち時間、荷役+検品時間、待機時間の分析	14
バース稼働率の分析	15
04 課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策	16
〔受発注条件の見直し〕	
リードタイムの延長	19
波動の平準化	21
需給調整在庫の確保	23
〔荷待ち時間の削減〕	
先着順から予約制への変更	25
時間指定の柔軟化	27
〔荷役時間の削減〕	
バラ積み貨物のパレット化	29
パレットサイズ等の輸送容器の統一	31
外装段ボールサイズの見直し	33
〔検品時間の削減〕	
3分の1ルールの見直し徹底	35
年月日表示から年月表記への変更	37
事前出荷情報の提供とQRコード等への情報の組み込み	39
統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化	41
05 おわりに	43
加工食品分野における今後の取組みの方向性	43
改善基準告示(トラック運転者関係)の概要	44
06 【参考資料】	45
相談窓口一覧(働き方改革推進支援センター)	45
補助金・助成金等の一覧	47

01

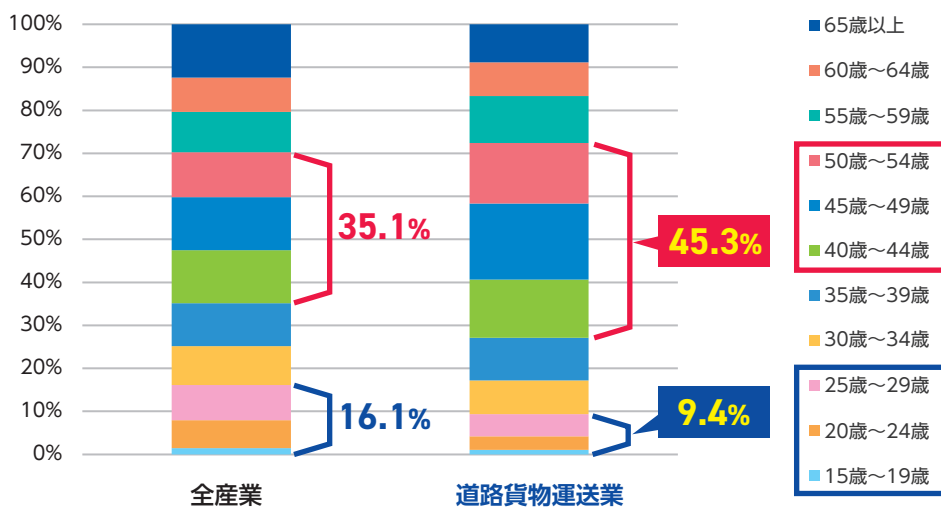
社会へのメッセージ

危機的な状況乗り越えるために

▶ 今後のトラック運送事業の見通し

- すでにトラック運送事業における人手不足は深刻な問題になりつつあるが、産業の中核を担っている45歳から59歳のドライバーが今後10年から15年以降に退職していった場合、女性や若者などの新たななり手が現れない現状のままでは、人手不足が一層深刻化すると考えられる。

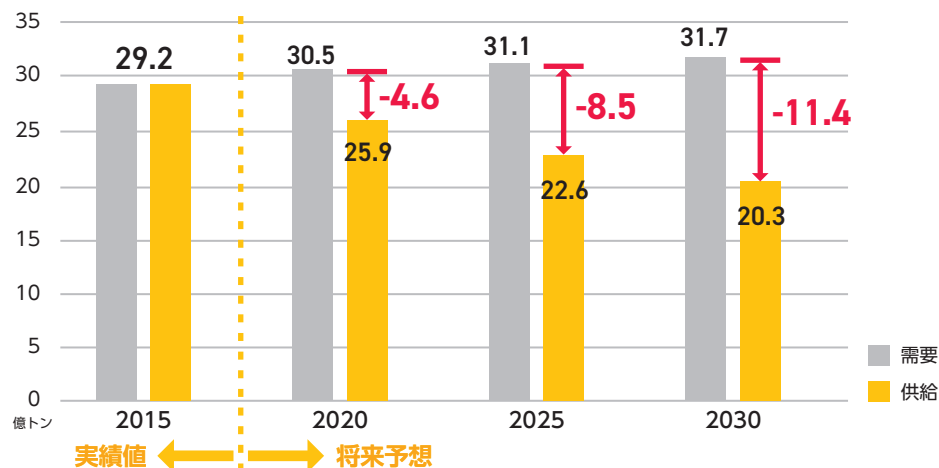
図表 年齢構成別のドライバー数



(出典)総務省「労働力調査」(H27)より国土交通省作成

- 人手不足がさらに深刻になれば、現状のトラックの調達コストの上昇にさらに追い打ちをかけることは明らかであり、「物を運びたくても運賃が高くて運べない」といった状況や、そもそも「物を運びたくてもトラックがなくて運べない」という状況に直面する時代がそう遠くない将来に訪れると考えられる。日本ロジスティクスシステム協会によれば、このまま何の対策も講じなければ、2030年には需要全体の35.9%が運ぶことができないという推計結果がある。

図表 営業用貨物自動車の需給バランス(億トン)



(出典)JILS「ロジスティクスコンセプト2030」より

01

社会へのメッセージ

危機的な状況を乗り越えるために

▶トラック運送事業を取り巻く制度面の変化

- これまでも荷待ち時間等の記録義務付け(平成29年7月)、運賃、料金の範囲の明確化(平成29年11月)、荷役作業等の記録義務付け(令和元年6月)等、荷主との取引適正化に向けた措置を講じてきたところであるが、平成30年12月に公布された改正貨物自動車運送事業法では、荷主の配慮義務が新設され、上記を含めた法令をトラック運送事業者が遵守できるよう荷主は配慮しなければならなくなった。
- また、同改正法の中では、国がトラック運送事業の「標準的な運賃」を告示することとされた。「標準的な運賃」は、トラック運送事業の能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものであることを基準とし、トラックドライバーの労働時間や賃金といった労働環境水準を大幅に改善することを目的としている。「標準的な運賃」は公定運賃ではないものの、現在の実勢運賃では、従業員の賃金アップや新たなドライバーの雇用に十分な投資ができていない事業者が多いことから、トラック運送事業者から荷主に対しては「標準的な運賃」を基にした交渉が行われる場面が増えることが予想される。よって、荷主側においてもおのずと積載率の向上等の輸送効率化策を検討しなければならなくなると考えられる。



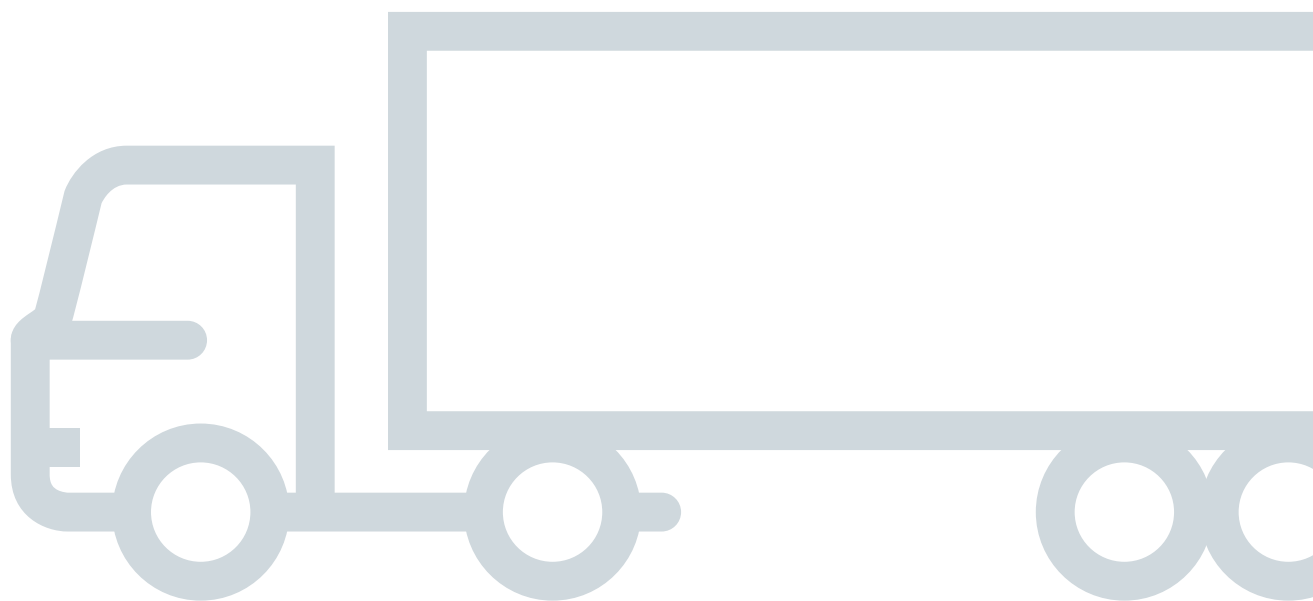
01

社会へのメッセージ

危機的な状況を乗り越えるために

▶トラック運送事業の健全な発展に向けて

- トラックドライバーの人手不足を解消するためには、物流の過程で発生している荷待ち時間等のムダの排除や、機械荷役への転換等の作業の効率化、共同配送等の輸送効率の向上等に取り組む必要があるが、これらの取組みは荷主の協力なくしては実現しえない。また、単に発着荷主だけが協力しても、サプライチェーンのさらに上流または下流に位置する関係者の協力がなければ、これらの取組みを進めることは困難である。
- そのため、まずは上流から下流までサプライチェーンの関係者が危機感を持って物流面の課題を認識する必要がある。また、各関係者内においては、物流部門だけではなく、企業のトップ、営業部門、企画部門も含め、一丸となって物流課題の解決に取り組む必要がある。
- その第一歩として、サプライチェーンの各関係者が「ホワイト物流」推進運動に参加し、物流改善のために自社で何ができるかを検討し、自主行動宣言を行ったうえでこれを実践する。これが、各関係者が「荷主配慮義務」の責を果たすきっかけとなり、ひいては自社のコンプライアンスの向上にも資することとなるのではないかと。



The background is a black and white photograph of an industrial facility. In the foreground, several white trucks are parked in front of a large stack of shipping containers. In the background, there are tall industrial structures, including a crane and a building with a staircase. A bright light source, possibly the sun, is visible on the right side, creating a lens flare effect. A large blue rectangle is overlaid in the center of the image, containing the text '02' and '現状と課題'.

02

現状と課題

02

現状と課題

加工食品分野における現状と課題 受発注条件の見直し

加工食品分野における荷主とトラック事業者等の物流事業者が一体となって取り組むべき課題は以下の4つの分野がある。ここでは自社の状況をかんがみて、合致する現状と課題の分野をご検討いただき、次章の「課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策」の参考としていただきたい。

▶ 受発注条件の見直し

- ・物流の現場レベルの問題点や課題は、荷送人（発荷主）と荷受人（着荷主）の受発注条件に起因することがある。ここでは受発注条件の見直しが必要な問題点について整理する。

①短いリードタイムでは輸送の効率化を図る余裕がない

- ・受注から納品までのリードタイムに余裕がないことから発側ですぐに仕分けなどの庫内作業が必要であり、配送時間にも余裕がないことから既定の配送ルートですぐに出荷しないと間に合わない。このため複数箇所の荷物の配送ルートの検討や混載など、積載率の向上や輸送の効率化が図れない。
- ・また、短いリードタイムのため、事前出荷情報（ASN※）が送付できない場合が多く、着荷主の入荷地において電子化された情報がなく、納品伝票による検品を人手で実施する必要があり、時間を要している。

②各種要因による波動があり、ドライバーを含めた人員確保が困難

- ・様々な荷物の波動に対して、波動が高いときに出荷地やドライバーなどの人員確保が困難となっている。売上計上日や特売等で倉庫や輸送に生じる波動について、平準化の可能性を追求する必要がある。

③過度な在庫削減のしわ寄せが物流事業者へ

- ・在庫を過度に少なくする一方、不足した場合の対応を倉庫事業者や輸送事業者に依存することとなり、非効率が発生している。

現状と課題

解決の方向性・具体的な解決方策

短いリードタイムでは輸送の効率化を図る余裕がない

リードタイムの延長

→ P.19

各種要因による波動があり、ドライバーを含めた人員確保が困難

事前出荷情報の提供

→ P.39

波動の平準化

→ P.21

過度な在庫削減のしわ寄せが物流事業者へ

需給調整在庫の確保

→ P.23

※ASN: Advanced Shipping Noticeの略。納入業者による出荷情報の事前通知。

02

現状と課題

加工食品分野における現状と課題 荷待ち時間の削減

▶ 荷待ち時間の削減

・入出荷地において発生する荷待ち時間は、トラック事業者にとって何の価値も生まない時間であり、その改善が求められるものである。ここでは荷待ち時間の削減が必要な問題点について整理する。

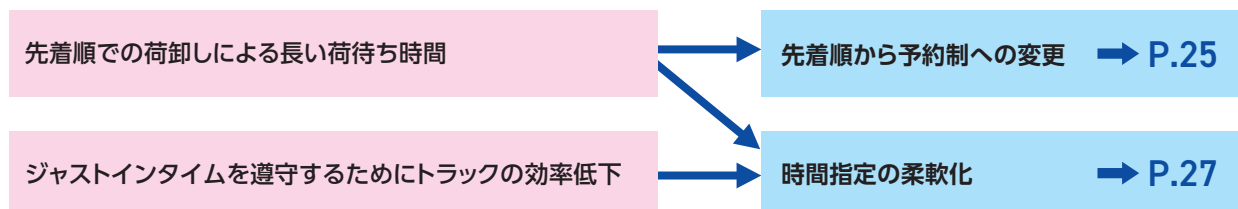
①先着順での荷卸しなどによる長い荷待ち時間

- ・入出荷地でトラックの先着順での荷卸しを採用している場合であれば、荷卸しを早く終わらせるために受付開始前から順番待ちが発生する。これによって荷卸し開始予定時間に到着したトラックは先着しているトラックの荷卸しや検品が終わるまで待つ必要があり、それが長い荷待ち時間となる。
- ・また、先行するトラックの手卸しや日付の確認・入力等により、荷卸し時間や検品時間そのものが長い場合にも、長い荷待ち時間が発生することがある。
- ・荷役の受付指定時刻にトラックが集中するため、一時的にバースが不足し、長い荷待ち時間が発生する。

②ジャストインタイムを遵守するためにトラックの効率低下

- ・厳しいジャストインタイムが設定されることで、遅延のリスクや、出荷まで余裕がないこととなり、トラックの計画的な運行が難しく、非効率となる。

現状と課題



※次ステップである荷役時間や検品時間が削減されることも有効

02

現状と課題

加工食品分野における現状と課題 荷役時間の削減

▶ 荷役時間の削減

・トラック輸送に荷役は不可欠であるものの、トラック輸送の効率性を考えると極小化することが望まれる。ここでは荷役時間の削減が必要な問題点について整理する。

①パレット化されずバラ積みで入出荷される製品がある

・トラックへの積載の形態が、即席めんやお菓子等では段ボール単位のバラ積みとなっていることが多く、入出荷ともに荷役に時間を要している。

②パレット化されていてもサイズが様々

・加工食品業界ではT11型パレット※¹、T12型パレット※²及び飲料業界のビールパレットなどが使われていることから、パレットのサイズが様々となっている。これにより、入荷地でT11型への積み替え等、非効率が発生している。特に在庫型の拠点でT11型を前提として自動倉庫などの設備を導入している場合、T11型以外のパレットが効率的に格納できなくなっている。

③労働力不足から省力化に資する機械化や自動化が必要

・ドライバーだけでなく、物流施設での人手不足も顕著であり、トラックが接車しても荷役が進められないことがある。この結果、荷役等を省力化するために機械化や自動化が必要となっている。機械化する場合には荷姿の統一が重要となる。

現状と課題

パレット化されずバラ積みで入出荷される製品がある

パレット化されていてもサイズが様々

労働力不足から省力化に資する機械化や自動化が必要

解決の方向性・具体的な解決方策

バラ積み貨物のパレット化 → P.29

パレットサイズ等の
輸送容器の統一 → P.31

外装段ボールサイズの見直し → P.33

※T11型パレット:110cm×110cmサイズのパレット。

※T12型パレット:120cm×100cmサイズのパレット。

02

現状と課題

加工食品分野における現状と課題 検品時間の削減

▶ 検品時間の削減

・トラック輸送で所有権が移転する場所（主に入荷地）では検品が不可欠であるものの、トラック輸送の効率性を考えるとその時間を極小化することが望まれる。ここでは検品時間の削減が必要な問題点について整理する。

① 3分の1ルール適用のために検品時間が長くなる

・3分の1ルールが適用される商品は、特に細かい日付管理が必要となるため、検品時間が長くなる。

② 検品に加えて年月日の入力業務が発生し、検品時間が長くなる（メーカーとして年月表記へと移行しても商品に年月日が印字されていると入力せざるを得ない）

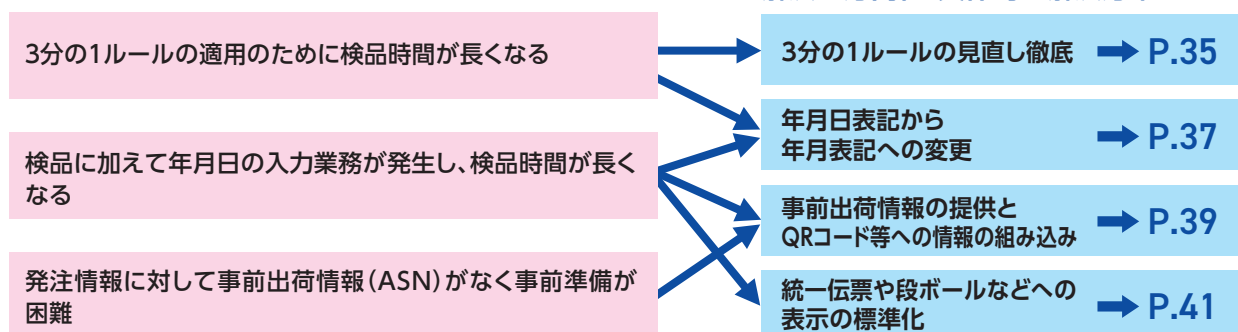
・年月表記へと移行しても、商品に年月日表記があるために入荷地で古い日付の商品から出荷する。入荷時に日付の入力作業が必要となり手間である。

③ 発注情報に対して事前出荷情報（ASN）がなく事前準備が困難

・着荷主では、発荷主に対する発注情報以外に入荷される貨物の情報がなく、到着するトラックに何が載っているか正確に把握できていないことから、入荷地における事前準備ができない。

現状と課題

解決の方向性・具体的な解決方策





03

現状のボトルネックの 把握方法

03

現状のボトルネックの把握方法

トラック受付簿のデータ化

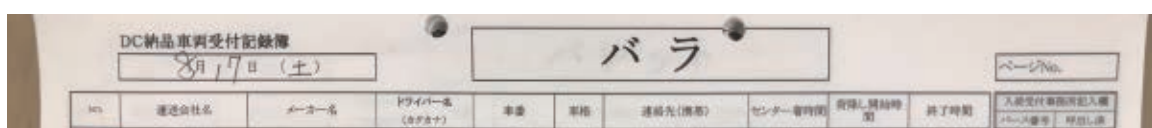
- 物流センターにおける問題と課題を把握し適切な対策を講じるためには、受付簿のデータ化による正確な実態把握が非常に有効である。
- トラック(予約)受付システムを導入している場合にはデータ化プロセスの省略が可能。
- 受付簿の記入内容をExcelに入力しデータ化する。(受付システムなど電子データがあればこれを活用)



受付簿の記入内容を
手入力でExcelデータに変換

！ 受付簿データ化に際しての注意点

- 基本的に全ての項目をデータ化
 - ・情報が必要になった時に分からないという状況を防ぎ、受付簿上の情報は全てExcel上で確認できる状態にする。
 - ・ただし、携帯電話番号等の個人情報を入力項目から除く。仮に分析結果に基づき特定のドライバーへヒアリング依頼を行うとしても、個人の携帯電話ではなく運送会社に問い合わせるため、電話番号は不要。
- メーカー名等、記入内容が複数になる可能性のある項目は、複数の入力欄を設置
 - ・1セルに複数の項目を入力してしまうと分析する際に不都合が生じる可能性があるため、1セル1項目を原則とする。
 - ・「○○他」、「○○等」などの記入内容に対応するため「他」という入力項目を作成し、該当する場合は「1」を入力する等の方法で対応する。
- 記入内容に不備や矛盾がある場合でも、分かる範囲の情報を入力
 - ・終了時間の記入がない、終了時間の方が荷卸し開始時間よりも先になっている等の不備や矛盾があったとしても、まずは受付簿に記入されている通りに入力し、記入されていない項目は空欄にする。
- データ数が多くなりすぎるとファイルが重くなり操作性が悪く(遅く)なるため、月ごとにファイルを分ける等を工夫



日付	種別	No.	運送会社名	メーカー名1	メーカー名2	メーカー名3	他	ドライバー名	車種	車格	運送先(備考)	センター着時間	荷降し開始時間	終了時間	入庫受付事項記入欄 (ドライバー番号 荷役品名)
----	----	-----	-------	--------	--------	--------	---	--------	----	----	---------	---------	---------	------	-----------------------------

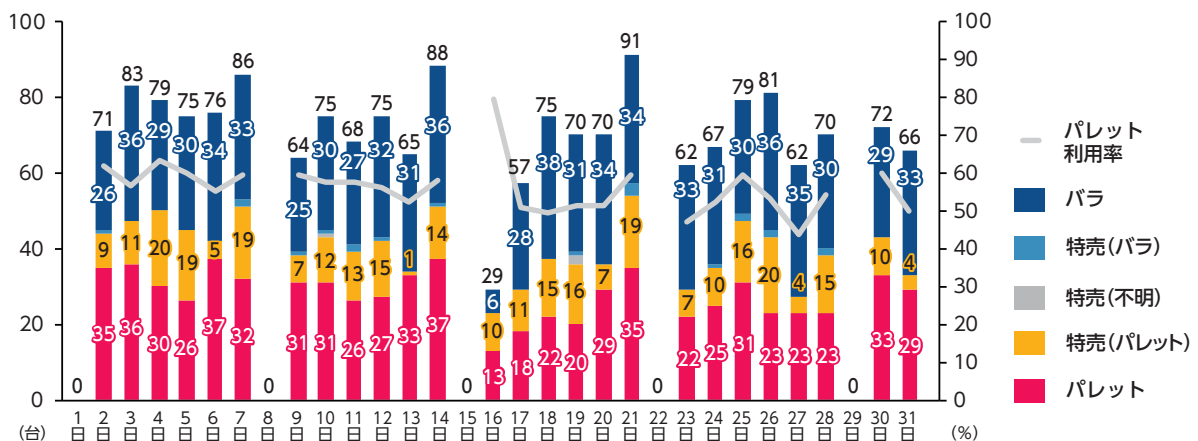
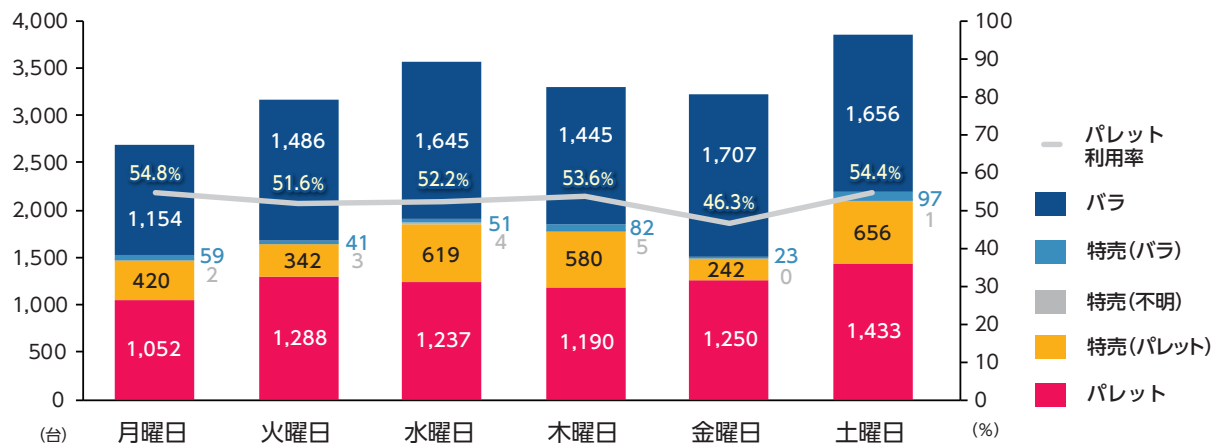
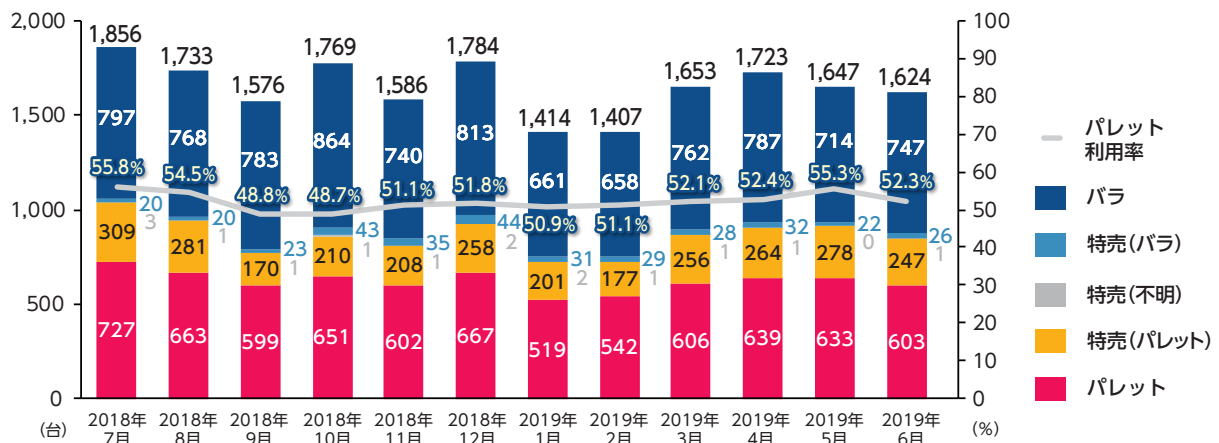
03

現状のボトルネックの把握方法

トラック受付台数の分析

■月ごと、曜日ごと、日ごと等の観点からトラック受付台数を分析し、当該センターにおける波動の傾向把握及び要因特定を行う。下図のように「見える化」し、要因をドライバーや庫内作業者へのヒアリング等で把握する。

分析結果イメージ(月別、曜日別、日別分析)



03

現状のボトルネックの把握方法

荷待ち時間、荷役+検品時間、待機時間の分析

■トラック単位で日ごとの特性がわかるようにグラフ化し、ボトルネックの部分の要因をヒアリング等で把握する。荷役+検品時間が長い場合は、荷役や検品以外にも各種附帯業務を実施することで長時間化していることもあり、ボトルネックとして十分に把握する必要がある。

■荷待ち時間、荷役+検品時間、待機時間を下記の方法で算出

【入荷当日に到着している場合】

- ・「荷待ち時間」＝「荷卸し開始時刻」－「センターが指定する納品開始時刻」
- ・「荷役+検品時間」＝「終了時刻」－「荷卸し開始時刻」
- ・「待機時間」＝「センターが指定する納品開始時刻（下記の例では7:00または13:00）」－「センター着時刻」
- ※センターが指定する納品開始時刻以降に到着した場合、「待機時間」＝0

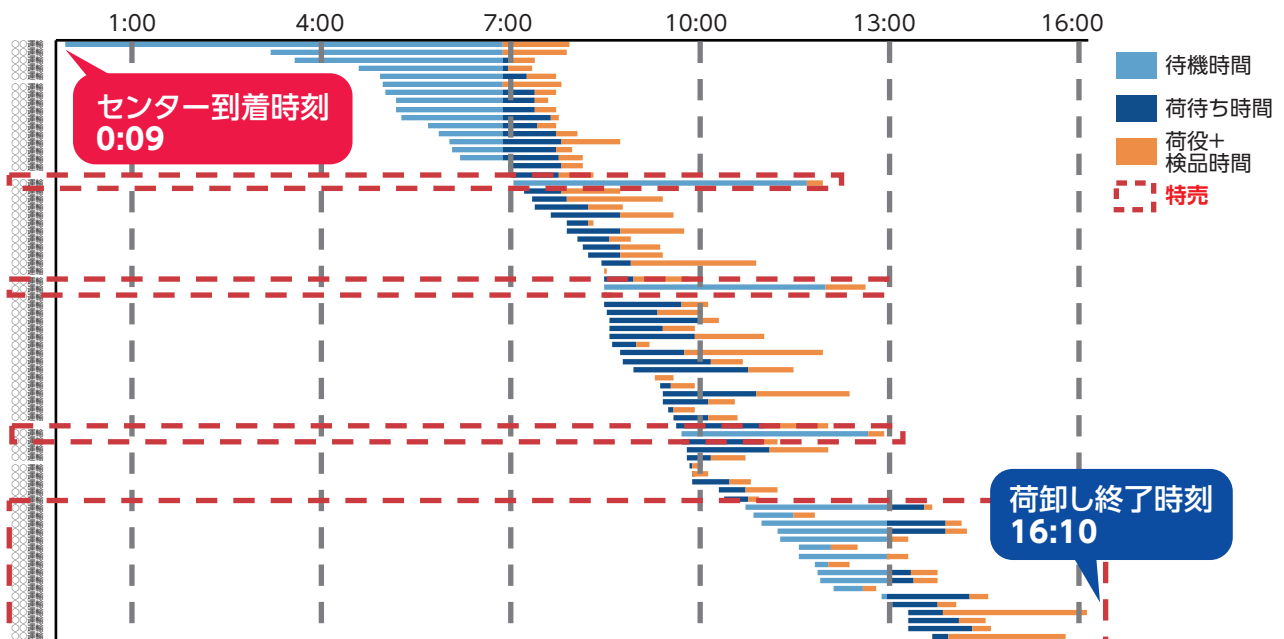
【深夜0時以前にセンターに到着し、日を跨いで待機している場合】

- ・「荷待ち+待機時間」＝（24－「センター着時刻」）＋「荷卸し開始時刻」
- ・「待機時間」＝（24－「センター着時刻」）＋「センターが指定する納品開始時刻」

分析結果イメージ

N	Q	F	Q	R	S	T	U	V	W
センター着時刻	荷卸し開始時刻	終了時刻	バース番	7	13	荷待ち+待機時間	待機時間	荷待ち時間	荷役+検品時間
1:00	7:05	7:30	A1 9			6:05	6:00	0:05	0:25
2:47	7:05	7:31	A1 6			4:18	4:13	0:05	0:26
2:57	7:05	7:43	A1 3			4:08	4:03	0:05	0:38
4:24	7:24	7:57	A1 9			3:10	2:35	0:34	0:23
5:00	7:00	7:33	A6			2:00	2:00	0:00	0:33
5:28	7:00	7:13	A8			1:32	1:32	0:00	0:13
5:30	7:35	7:45	A1 5			2:05	1:30	0:35	0:09
5:31	7:01	8:19	A1 6			2:20	1:29	0:51	0:28
5:51	7:45	8:17	A1 3			1:57	1:09	0:48	0:29
6:10	7:00	7:35	A9			0:50	0:50	0:00	0:35
6:10	7:59	8:32	A1 9			1:40	0:50	0:50	0:33
6:25	7:00	7:25	A1 1			0:25	0:25	0:00	0:25
6:55	8:23	8:38	A1 3			1:31	0:08	1:23	0:15
7:03	8:25	8:50	A1 6			1:22	0:00	1:22	0:25
7:07	8:45	9:00	A1 3			1:38	0:00	1:38	0:18
7:10	9:15	10:10	A1 9			2:05	0:00	2:05	0:55

待機時間、荷待ち時間、荷役+検品時間をグラフ化



03

現状のボトルネックの把握方法

バス稼働率の分析

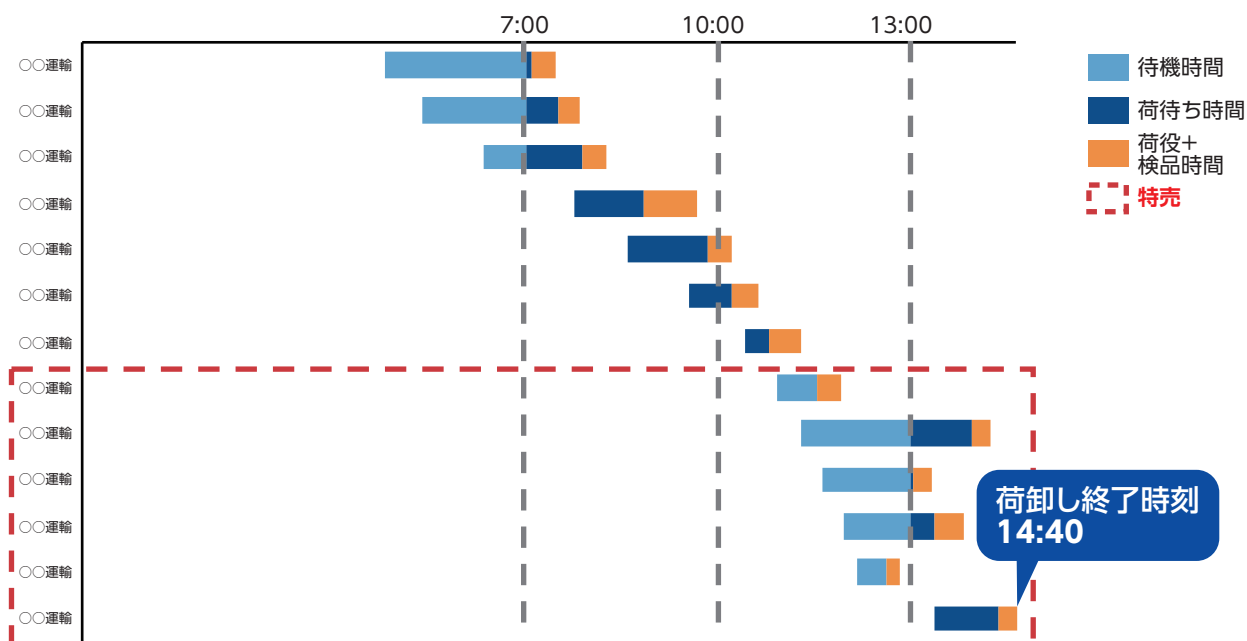
■前ページで示した荷待ち時間、荷役+検品時間、待機時間の分析用のExcelファイルを用い、バス稼働率の分析を実施し、荷待ち時間や荷役+検品時間が長い部分の要因をヒアリング等で把握する。注意すべきは1日の入出退トラック台数に対して、バスが足りないという施設制約に起因している可能性にも留意する必要がある。

- Excel表の「バス番号」の列にフィルターをかけ、分析を実施したいバスのみを表示
(下記の例で「A13」バスについての分析を実施)
- 前ページと同様の方法で、荷待ち時間、荷役+検品時間、待機時間のグラフを作成
- バス稼働率を分析することにより、下記分析例においては、特売品の荷卸し開始時刻である13時よりも早く定番品の荷卸しが終了し、11時頃から前倒しで特売品の荷卸しを開始、14:40には最後のトラックの荷卸しを終了していることが確認できるため、センターの入出荷能力の範囲内で運用されていることが分かる。

分析結果イメージ

センター	荷降し	終了時	バス	7	13	荷待ち	荷待ち	荷待ち	荷役時
4:45	7:05	7:27	A13			2:20	2:15	0:05	0:22
5:20	7:30	7:49	A13			2:10	1:40	0:30	0:19
6:20	7:52	8:15	A13			1:32	0:40	0:52	0:23
7:45	8:50	9:40	A13			1:05	0:00	1:05	0:50
8:35	9:49	10:13	A13			1:14	0:00	1:14	0:24
9:31	10:13	10:38	A13			0:42	0:00	0:42	0:25
10:24	10:48	11:18	A13			0:24	0:00	0:24	0:30
10:55	11:33	11:54	A13			0:38	0:38	0:00	0:21
11:19	13:57	14:16	A13			2:39	1:42	0:57	0:19
11:38	13:02	13:20	A13			1:24	1:22	0:02	0:18
11:57	13:24	13:50	A13			1:27	1:03	0:24	0:26
12:10	12:38	12:51	A13			0:28	0:28	0:00	0:13
13:22	14:22	14:40	A13			1:00	0:00	1:00	0:18

待機時間、荷待ち時間、荷役+検品時間をグラフ化



04

課題に対する解決の
方向性・具体的な
解決方策

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

受発注条件の見直し【全般】

解決可能な ボトルネック 要因

- ・発荷主と着荷主、発荷主とトラック運送事業者のそれぞれで受発注による契約行為が存在する。
- ・トラック運送事業者への委託の条件や内容は本来、契約書に明記されるべきであるが、記載なく過去からの商習慣で実施している事項があり、これらがトラック運送の非効率に繋がるケースがみられる。
- ・また、これらには発荷主とトラック運送事業者との委託条件に起因するものが含まれている。
- ・貨物自動車運送事業法の改正に伴い、荷主側でも対応が必要である。

実行ステップ

- ・荷主においてはトラック運送事業者との契約内容や委託内容を整理し、適正な運送委託がなされているか確認し、対策を講じる。中でも発着地で様々な附帯業務が発生している場合は附帯業務を整理した上で対策を講じる。
 - ▶ 契約内容の書面化
 - ▶ 附帯業務に対する料金の支払い
 - ▶ 適正な運賃・料金での運送委託
 - ▶ 有料道路の利用料金の負担
 - ▶ 追加運賃・料金の適正な負担
 - ▶ 燃料費・人件費の上昇分の適正な負担
 - ▶ 労働時間を遵守した運送委託
 - ▶ 荷待ち時間対策
- ・非効率が発生する要因が発荷主と着荷主間の受発注条件に起因する場合は、着荷主に申し入れて、改善を要請する。
- ・また、上記以外にも、物流効率化を阻害する欠点を許容しない社会から、これを許容する社会への変換を図ることも必要である。

実施の可否

- ・実行ステップに記載された内容は、発荷主とトラック運送事業者はもとより、必要に応じて着荷主も巻き込んで物流効率化に影響のある受発注条件の見直しを進め、取引毎に実施の可否を捉えていく。

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

受発注条件の見直し【全般】

- ・国土交通省では、荷主とトラック運送事業者間の受発注条件における8つの課題への対応を推奨している。
- ・これらの中には発荷主と着荷主間の受発注条件に起因するものもあり、一つ一つ是正していく必要がある。

運送委託者の方へのお知らせ

契約の内容を書面化 できていますか？

「契約のとき、〇〇円っていったよね。」
「え、確か××円って言ったのに…」

⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- ・「トラック運送業」における書面化指針ガイドラインでは運送契約に際して、運送日時、積荷数量、運賃・料金の明細の必要事項について書面化を義務付けています。
- ・運送事業者が書面化を怠る場合は、必要事項を全て記載した書面化をしないことにより下請法に違反するおそれがあります。

⚠ 要注意! チェックポイント

- ✓ 積荷作業を含む運送内容・運賃等の重要事項が口約束となっていないか。
- ✓ 契約書を作成していますか。

こんな取引を目指しませんか？

- 運送事業者と協定の上、運送内容や運賃・料金の支払い方法等について合意する。
- その条件を書面化し、保存する。

本件に関して詳しくは資料が添付されているのでご確認ください。 → 国土交通省 運送取引相談窓口【相談先は関係なくご安心ください】

運送委託者の方へのお知らせ

附帯業務に対して料金を 支払っていますか？

「附帯業務はさせろのりに、お金もらえないんだよね…」

⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- ・運送委託者の依頼にはない役務を無償で運送事業者に提供させることは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

⚠ 要注意! チェックポイント

- ✓ 契約にない附帯業務を無償で要求していないか。
- ✓ 運賃は外の附帯業務に対して、適切な対価を支払っていますか。

こんな取引を目指しませんか？

- 契約時に十分な協議の上、附帯業務の範囲、費用負担等を明確にし、書面化する。
- 内容が内容を定期的に見直し、業務の範囲と価格が合理的、十分な協議の上で契約を改定する。

本件に関して詳しくは資料が添付されているのでご確認ください。 → 国土交通省 運送取引相談窓口【相談先は関係なくご安心ください】

運送委託者の方へのお知らせ

一方的に低い運賃・料金を 運送委託等を行っていますか？

「この金額じゃあ次の仕事は任せられないよ。」

⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- ・運送委託者が運送事業者との十分な協議なしに適宜支払われる運賃・料金をより低い運賃・料金を不当に定めることは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

⚠ 要注意! チェックポイント

- ✓ 運賃・料金の設定に際して、運送事業者と十分に協議していますか。
- ✓ 運送委託者の事務の面で運賃・料金の引き下げを強行していませんか。

こんな取引を目指しませんか？

- 価格を適正な水準と見直し、運賃・料金を設定する。また、定期的に協議の上、運賃・料金を見直す。
- 価格協議上昇と合理的な理由に基づき、価格協議により運賃・料金を見直す。

本件に関して詳しくは資料が添付されているのでご確認ください。 → 国土交通省 運送取引相談窓口【相談先は関係なくご安心ください】

運送委託者の方へのお知らせ

有料道路の利用料金を 負担していますか？

「荷物の引渡しは遅くなく、今からでも絶対に間に合わせてね!!」
「そう言いつつも高速代払ってくれないんだよね…」

⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- ・運送委託者が有料道路の利用を前提とした運送を依頼した際、有料道路利用料金の負担を拒むことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

⚠ 要注意! チェックポイント

- ✓ 有料道路の利用を前提とした運送を依頼した際、有料道路利用料金の負担を拒んでいませんか。

こんな取引を目指しませんか？

- 有料道路の利用やその他の依頼では、十分な協議の上、運賃により運送料金を明瞭にし、書面化する。
- 運送事業者と協定の上、運賃・料金を定期的に見直し、合理的な価格を確保する。

本件に関して詳しくは資料が添付されているのでご確認ください。 → 国土交通省 運送取引相談窓口【相談先は関係なくご安心ください】

運送委託者の方へのお知らせ

追加運賃・料金の負担を 拒んでいますか？

「明日の荷物、21時から30時に運ばないと、運賃はそのままでしょ。」
「トラックは台増やさないといけないけど、運賃はそのままか…」

⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- ・運送委託者の都合で契約内容を変更し追加費用が生じたにもかかわらず、費用負担を拒むことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

⚠ 要注意! チェックポイント

- ✓ 追加運賃・料金を発生させた追加費用を負担していませんか。
- ✓ 追加運賃・料金を発生させた追加費用を負担していませんか。

こんな取引を目指しませんか？

- 運送委託者は運送事業者との十分な協議により運送条件を設定する。
- 契約した範囲内で変更が生じた場合は、合理的な運賃・料金を再設定し、追加費用を負担する。

本件に関して詳しくは資料が添付されているのでご確認ください。 → 国土交通省 運送取引相談窓口【相談先は関係なくご安心ください】

運送委託者の方へのお知らせ

燃料費・人件費の上昇分の 負担を拒んでいませんか？

「燃料費・人件費も上がっているのに、運賃・料金を上げてもらえないか？」

⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- ・運送委託者が運送事業者から燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金を支払うことを求めたにもかかわらず、運賃・料金を不当に削減することは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

⚠ 要注意! チェックポイント

- ✓ 燃料費・人件費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しを協議していませんか。
- ✓ 燃料・人件費の増加分が合理的な理由に基づき、価格に見合っているか。

こんな取引を目指しませんか？

- 運送事業者と協定の上、運賃・料金を定期的に見直し、合理的な価格を確保する。
- 合理的な理由に基づき、価格に見合う運賃・料金を支払う。

本件に関して詳しくは資料が添付されているのでご確認ください。 → 国土交通省 運送取引相談窓口【相談先は関係なくご安心ください】

運送委託者の方へのお知らせ

労働時間を守れない運送を 強要していませんか？

「これは道中で明日の朝までに九州までお願いね。」
「いきなりそんなこと言われても、今から出発が必要で休む暇がとれない!」

⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- ・運送委託者の都合により運送事業者が労働時間外に働くことを強要することは、労働基準法に違反するおそれがあります。

⚠ 要注意! チェックポイント

- ✓ 運送委託者の都合により労働時間外に働くことを強要していませんか。
- ✓ 運送委託者の都合により労働時間外に働くことを強要していませんか。

こんな取引を目指しませんか？

- 運送委託者は運送事業者との十分な協議の上、労働時間外に働くことを決定する。
- 運送委託者の都合により労働時間外に働くことを決定する。

本件に関して詳しくは資料が添付されているのでご確認ください。 → 国土交通省 運送取引相談窓口【相談先は関係なくご安心ください】

運送委託者の方へのお知らせ

荷待ち時間への対策を 放置していませんか？

「もう1時間以上待っているのに…」

⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- ・運送委託者の都合により、荷待ち時間が発生し、労働時間外に働くことを強要することは、労働基準法に違反するおそれがあります。

⚠ 要注意! チェックポイント

- ✓ 運送委託者の都合により荷待ち時間が発生し、労働時間外に働くことを強要していませんか。
- ✓ 運送委託者の都合により荷待ち時間が発生し、労働時間外に働くことを強要していませんか。

こんな取引を目指しませんか？

- 荷待ち時間の発生やそれによる労働時間外に働くことを決定する。
- 運送委託者の都合により荷待ち時間が発生し、労働時間外に働くことを決定する。

本件に関して詳しくは資料が添付されているのでご確認ください。 → 国土交通省 運送取引相談窓口【相談先は関係なくご安心ください】

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

受発注条件の見直し リードタイムの延長

解決可能な ボトルネック 要因

- ・当日発注、翌日納品（いわゆる「N+1日」）といった、発注から納品までのリードタイムが短く設定されている場合には、受注してから出荷までの時間が短くなるため、効率的な配車計画（複数発送先への商品の混載による積載率の向上等）を組む余裕がない。
- ・短いリードタイムに対応するためには、受注が確定する以前に物量を見積もってトラックを手配する必要があるが、車両不足で商品が運べなくなるリスクを考慮し、荷主やトラック運送事業者はトラックを多めに確保する傾向がある。その結果、受注量が予想を下回った場合にはトラックが余ってしまい、費用のみが発生するケースも存在している。

実行ステップ

- ・発注から出荷、納品までのリードタイムを延長する際に課題となるのが適正な在庫の確保である。リードタイムを延長することにより、在庫過多や欠品のリスクが発生しやすくなる。
- ・需要予測の精度向上や関係者間の合意形成、更には消費者への理解促進等により、可能な商品から少しずつ、リードタイムの延長に取り組むことが望ましい。
- ・現状「N+1日」である商品についてリードタイムを延長する場合でも、商品の種類や個別の事情により「N+1.5日」が望ましい場合や「N+2日」が望ましい場合等、様々なパターンが考えられるため、ケースバイケースでの柔軟な対応が求められる。

KPIの設定 による 効果測定

- ・効率的な配車等によるドライバーの拘束時間削減や積載率の向上等の効果が期待されるため、個別具体的なKPIの設定や関係者へのヒアリング等による効果測定が望ましい。

取組み事例

4日目販売の促進により余裕を持った運行を実現

1 実施者の概要

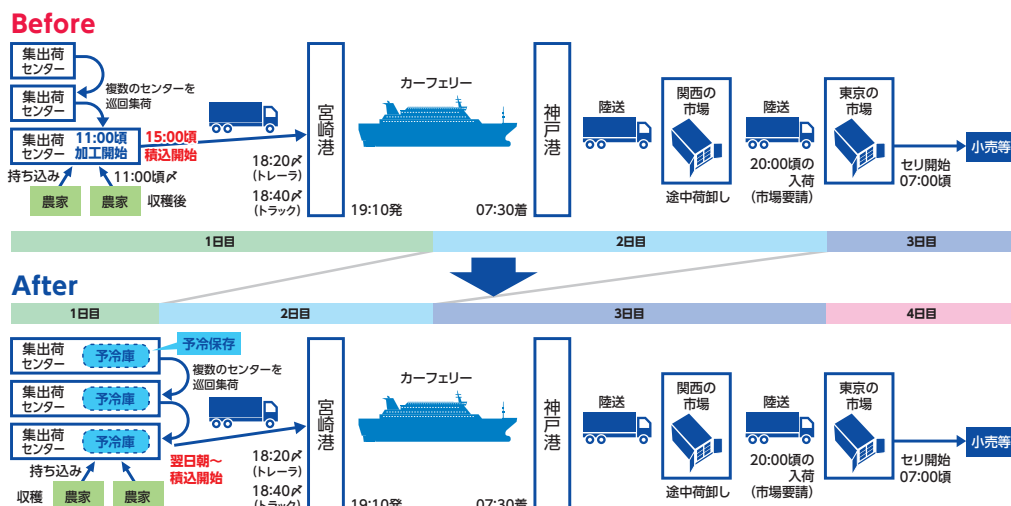
- ・発荷主(農業団体)、着荷主(卸売業者)、運送事業者
- ・荷種:青果物

2 背景・課題

- ・フェリー積み込みまでのリードタイムが短く、遅延が発生した場合には陸路輸送せざるを得ないため、改善基準告示の遵守が困難な状況となる。
- ・着側の卸市場には順番待ちのルールが明確でなかったり、着荷しているのに荷受け担当が不在のためドライバー自らが荷役しなければならないなど、事業者によって対応に差がある。

3 事業内容

- ・収穫当日は出荷せず予冷庫に入れ、翌日に従前よりも早い時間帯から積み込みを開始する。
- ・これにより3日目販売が基本であった出荷スケジュールを4日目販売のスケジュールに変える。



4 結果

- ・収穫当日積みを翌日積みとすることで、時間的に余裕を持って集荷・積み込みを行うことが可能となった。
- ・収穫から販売までのリードタイムは3日から4日にのびたものの、収穫当日は予冷庫にて保管することにより3日目販売と変わらぬ鮮度が保持できた。
- ・フェリーに乗り遅れて全行程を走行せざるを得ないリスクが低減した。

5 荷主企業・運送事業者のメリット

- ・余裕を持った出荷スケジュールでも鮮度を保持可能であることが確認できた。
- ・運送事業者が改善基準告示の遵守が困難な運行を行わざるを得なくなるリスクが低減した。
- ・荷主と運送事業者との間で忌憚のない意見交換ができるようになった。

6 結果に結びついたポイント／今後の展開

- ・荷主企業と運送事業者で現場の問題点を確認した。
- ・荷主企業、運送事業者が一同に介し、継続的な改善を検討した。
- ・荷主企業の協力により、出荷作業時間の短縮に取り組んだ。

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

受発注条件の見直し 波動の平準化

解決可能な ボトルネック 要因

- ・入出荷量に波動が存在することで、貨物量に繁閑差が生じ、入出荷の繁忙時には車両の不足による無理な運行が発生したり、受け入れ施設のキャパシティオーバー等による荷待ち時間が発生する一方で、閑散期には積載率が低くなるなど輸送効率が低下する。
- ・具体的な波動の原因には様々な要因が考えられるが、加工食品分野においては波動の主要な発生原因として以下のものがあげられる。

納入指定時刻の午前中への集中、特売による土日への入荷量の集中、月単位の管理会計による月末・月初への貨物量の集中、販売奨励金の算定期限末直前の駆け込み需要の発生、季節による消費性向の変化、長期休暇前の需要の拡大。

実行ステップ

- ・貨物の入出荷量を平準化させることで、こうした繁閑差による荷待ち時間の短縮や輸送効率の向上に繋げることが可能。
- ・季節によって出荷波動が異なる商品を組み合わせることで共同配送を行い、年間を通して変動しがちな車両・倉庫の余剰スペースを有効活用。
- ・ただし、波動そのものを無くすことは難しい場合が多いため、予測可能な波動に対して効率的に対応することが望ましい。例えば、週末に実施する特売向けの商品を複数回に分けて納入する、季節による消費性向の変化により需要が多くなる商品と少なくなる商品の納入を組み合わせる等の施策は実際に効果を上げている。

KPIの設定 による 効果測定

- ・日ごと、曜日ごと、月ごとのトラック受付台数の波動分布をKPIとすることにより、施策の効果を測定することが可能。（ただし、上記KPIによる実態把握、効果測定はトラック1台あたりの積載率を加味することができない点には注意が必要。）

物流波動の主な発生原因と対策例

1 午前・午後での1日の中での波動

- ・概要:着荷主の納品指定時刻が午前に集中することが多く、その場合はトラックの受付も午前中に集中するため、1日の中で波動が発生する。
- ・対策例:着荷主が一定の条件に従って納品指定時刻を分散させることにより、トラック受付の集中する時間帯をずらし、波動を解消することが期待できる。例えば小売の物流センターにおいて、全ての商品を朝7時に受付開始していたところを特売品については午後1時の納品開始とすることで、トラックの受付時間帯を分散させ、1日の中での波動を平準化することができる。

2 週末の特売などによる週の中での波動

- ・概要:小売の集客が見込める主に土日に焦点を合わせた発注により、流通プロセスの週波動が発生する。
- ・対策例:小売店舗において週末に特売を行うことが多く、そのために小売の物流センターへの納品が金曜日に集中する例が散見される。その場合には、全ての特売品をまとめて金曜日に納入するのではなく、例えば水曜、木曜、金曜の3日間に分けて納入することにより、貨物量を分散させ、週の中での波動を平準化することができる。

3 月単位の管理会計による月末月初の波動

- ・概要:月単位でのノルマにより、管理会計の売上計上の観点から月末や月初の貨物量が増大する。
- ・対策例:管理会計の締め日は月末であることが一般的であるが、月末以外(例えば月の中旬等)へ変更することにより、月末月初の波動を平準化することができる。

4 販売奨励金の算定期限末による波動

- ・概要:販売奨励金の算定期限末に駆け込み需要が発生し、年度末・年度初めに貨物量が増大することがある。
- ・対策例:販売奨励金の算定期限を他の波動と被らないように設定する。具体的には月末や週末に設定することによって波動を分散化することが可能となる。

5 消費性向による季節波動

- ・概要:季節に応じた消費者の消費性向から季節波動が発生する。例えば、カップ麺等の商品は夏よりも冬の方が多く消費され、ビールや清涼飲料等は冬よりも夏に多く消費される傾向にあるため、季節によって商品ごとの貨物量が大きく変動する。
- ・対策例:消費性向に紐づくものであるため商品単位での波動自体を無くすことは難しい一方、限られたトラック台数を有効活用するためには、季節性向が逆になる商品同士で時期によってトラック単位の融通をすることが効果的である。

6 長期休暇による波動

- ・概要:GW、お盆、年末年始といった長期休暇の直前に休暇期間分の貨物をまとめて配送するため、貨物量が急激に増加し、波動が発生する。
- ・対策例:長期休暇期間分の在庫について、直前にまとめて納入するのではなく数週間ほどの期間をかけて少しずつ納入することで、休暇直前の急激な貨物量増加を避けることが可能になり、長期休暇による波動を平準化することができる。

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

受発注条件の見直し 需給調整在庫の確保

解決可能な ボトルネック 要因

- ・近年、キャッシュフローの改善※を念頭に在庫削減策が荷主を中心に実施されている。
- ・過度な在庫削減を実施した場合、欠品リスクを補うためにリードタイムを短く設定するため、輸送や入出荷作業の時間が不十分となり、トラック輸送や倉庫事業において業務の集中やそれに伴う待ち時間が、非効率を生む要因となっている。
- ・また、過度な在庫削減の実施のために少量で多頻度の納品が行われることになり、納品作業での非効率が発生している。

※在庫となっている商品が仕入れ、販売を経て現金化されるまでには一定の時間が必要であり、その間はキャッシュが減少している状況になる。したがって、在庫量を削減することでキャッシュフローを改善することが可能である。

実行ステップ

- ・現状の需給状況を確認し、過度に在庫量が少ないことにより、物流などの他業務へ影響を及ぼし、非効率を導いていないかを確認する。特に過度な在庫削減により物流コストを上昇させていないか、そのバランスを検討することが望ましい。
- ・ITを活用することにより、高回転商品と低回転商品などの商品の特性に応じて在庫政策を変更できないか検討する。それによって、在庫量と需要予測に対して納品頻度やリードタイムに余裕が持てるように再設計する。

KPIの設定 による 効果測定

- ・在庫の増減。
- ・納品頻度やリードタイムの変化による物流コスト。

取組み事例

在庫型倉庫設置による積込場所の分散化、倉庫機能の強化

1 実施者の概要

- ・発荷主(食品製造業)、センター運営者(倉庫事業者)、運送事業者
- ・荷種:加工食品

2 背景・課題

- ・発荷主の複数保有する倉庫の保管機能、荷揃い作業等は、貨物量増加等の原因により円滑に遂行できていないケースが発生。積込み作業時において、予め定められた時間に積込み作業を開始できないケースがあり、荷待ち時間が長時間化し、出発時間が遅延し、安全運行に支障が生じるケースが繁忙期を中心に発生。倉庫では荷役作業員の人数が繁忙期、通常期間問わず、同一であり、貨物量の繁閑に非対応。

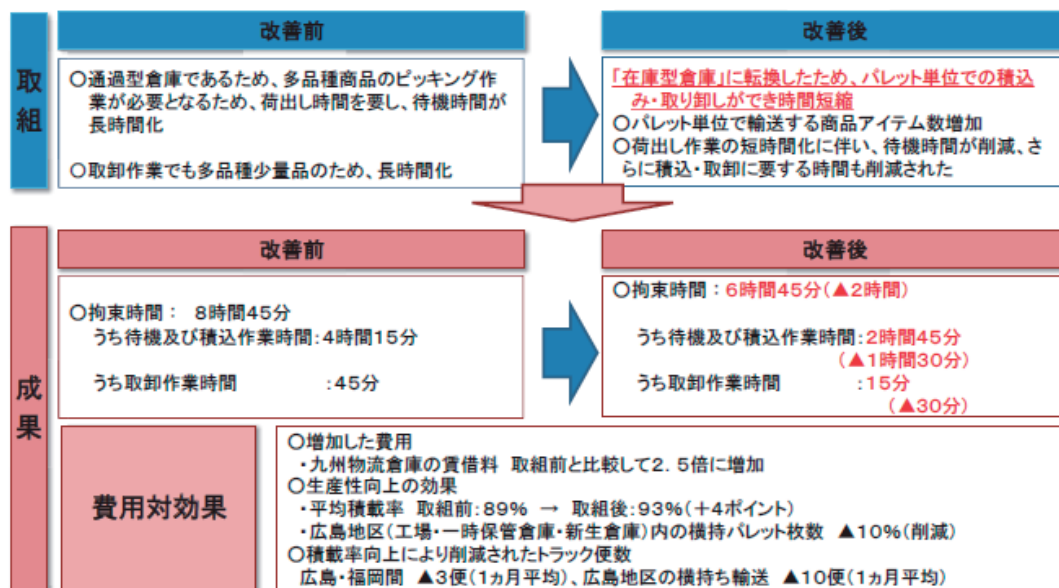
3 事業内容

- ・各倉庫における保管アイテムを見直し、各車両は伝票に基づき積込みのために倉庫を巡回する。
- ・委託倉庫での積込する車両を分散化することで、委託倉庫に滞留する車両台数を削減し荷待ち時間、積込み作業時間の削減を実施。

4 結果

- ・Before:ドライバー拘束時間8時間45分⇒After:ドライバー拘束時間6時間45分(▲2時間)
- ・新たな倉庫の賃借料が2.5倍に増加、平均積載率は89%⇒93%(+4ポイント)、トラック便数が長距離▲3便、横持ち輸送▲10便(1ヵ月平均)。

5 荷主企業・運送事業者のメリット



6 結果に結びついたポイント／今後の展開

- ・倉庫の賃借料が増加したが、通過型倉庫から在庫型倉庫に転換したこと
- ・車両の積載率が向上し、費用対効果も良好であることから今後も継続的に実施予定。

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

荷待ち時間の削減 先着順から予約制への変更

解決可能な ボトルネック 要因

- 全てのトラックに同一の納入時刻を指定し先着順で受付をすると多くのトラックが早い順番を取るため必要以上に早く到着するが、荷出し・荷受けの処理能力には制約があるため一定のペースでしか行うことができず、結果として長時間の荷待ちが発生。
- トラックが荷役作業を終えて空いたバースへ次のトラックを誘導するため、積載内容に合わせた効率的な庫内作業の準備や、荷卸し後のセンター内動線等を考慮した適正なバース配置ができず、後工程である庫内作業でも非効率が発生。

実行ステップ

- 先着順の受付を取りやめて事前予約制を導入することにより、特定の時間帯へのトラックの集中を避け、荷待ち時間の削減・解消が期待できる。
- 着荷主側が事前に予約内容を確認できるため、積載内容に合わせた効率的な庫内作業の準備やバース配置が可能になる。(ASN※1情報の提供と合わせると更に効率的)
- 予約時間の幅の持たせ方やシステム運用の費用負担について、事前に関係者間で協議し合意形成を得ることがポイントとなる。
- 予約システムを導入する前段階としての受付システムの導入や、バース管理システムの導入等により、実態把握や効率的なバース運営が可能になる。



KPIの設定 による 効果測定

- トラック受付簿やトラック受付システム等、トラックの入退管理情報の「荷卸し開始時刻」-「センターが指定する納品開始受付時刻」が「荷待ち時間」であり※2、これをKPIとすることで荷待ち時間削減の効果測定が可能。
- 庫内作業の効率向上については、作業員へのヒアリング等による定性的な効果測定が可能。

※1 ASN …… Advanced Shipping Notice の略で、事前出荷情報のこと。

※2 予約(指定)時刻以前に到着し待機していた分は「荷待ち時間」には含まれない。

取組み事例

受付予約と一貫パレチゼーションで着荷主滞在時間を短縮

1 実施者の概要

- ・発荷主(食品製造業)、着荷主(通販事業者)、センター運営者(着荷主100%子会社)、運送事業者
- ・荷種:穀物食品

2 背景・課題

- ・着荷主のセンターへの納品は到着順受付となっており、早い順番を取るためにドライバーは必要以上に早く到着する傾向にあった。これにより、到着～受付開始時刻～荷役開始の荷待ち時間の合計に平均3～4時間を要していた。
- ・センターとしてはパレット利用を推奨しているものの、車両の集中によりパレット専用バースの方が荷待ち時間が長い場合があり、また、発荷主の積み方が着荷主の指定する積み方と異なることから、バラ卸しが行われていた。それにより荷役時間も長くなり、上述の待機・荷待ち時間と合わせ、センター到着から出発までに約6時間を要していた。

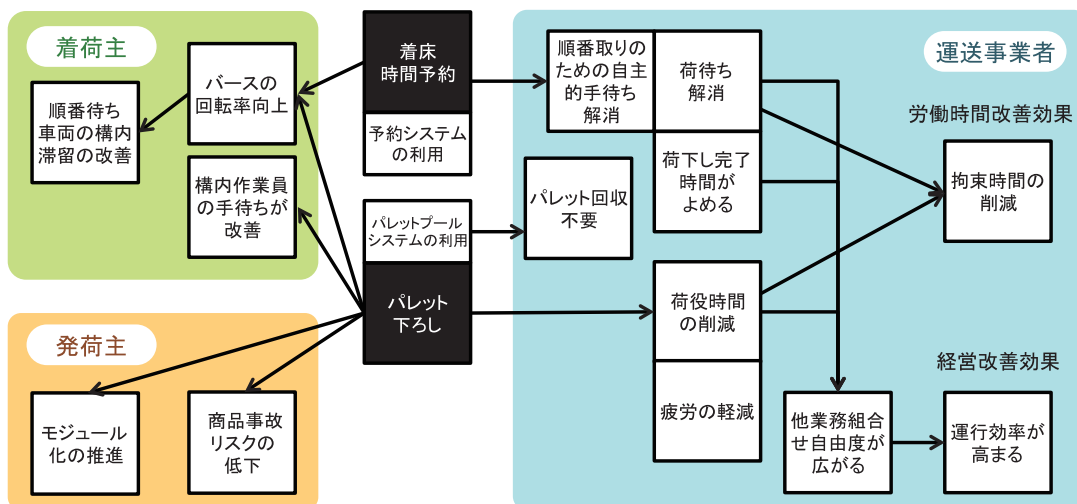
3 事業内容

- ・パレットの積み方(配数・段数)を発荷主が着荷主の自動倉庫の仕様に合わせ、パレット卸しを実施した。
- ・試験導入中であった予約受付システムを活用し、先着順ではなく1時間幅での事前予約による受付を実施した。
Before:朝7時から先着順で受け付け⇒After:7-8時、8-9時、9-10時に分けて受付時刻を指定

4 結果

- ・Before:待機+荷待ち4時間+荷役2時間=6時間⇒After:待機+荷待ち53分+荷役27分=1時間20分 待機+荷待ち時間が3時間7分、荷役時間が1時間33分、合計で4時間40分の時間削減が実現した。
- ・荷卸し後すぐに自動倉庫に格納できるようになり、着荷主物流センターでのバースの回転率が向上した。
- ・予約運行計画の精度が高まり、帰り荷等の業務組み合わせの自由度が高まった。

5 荷主企業・運送事業者のメリット



6 結果に結びついたポイント／今後の展開

- ・運行計画の精度向上、帰り荷などの業務の選択肢拡大などの副次的な効果に加え、発荷主では荷姿のモジュール化の推進にも繋げる予定である。
- ・発・着荷主ともに一貫パレチゼーションを推進中であり、実証実験を通じて両者が話し合ったことにより、互いにパレット卸しを望んでいることと、実現のための課題が明確となった。結果的に発荷主が商品のパレット積み付け方法を着荷主の条件に適合させたことにより、パレット利用が実現した。

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

荷待ち時間の削減 時間指定の柔軟化

解決可能な ボトルネック 要因

- ・納品時間を細かく設定することや、先着順で処理することによって荷待ち時間が増大することがある。
- ・荷主等の物流拠点の実態調査(前述の「現状のボトルネックの把握方法」参照)を実施し、速やかにボトルネックを把握する必要がある。
- ・ボトルネックの発生する要因として、午前のみ等受付時間が短いこと、施設のキャパシティー不足、荷役時間や納品時の検品時間の長時間化等があげられる。

実行ステップ

- ・発荷主と着荷主、トラック運送事業者が連携して、入出荷の時間帯について出荷地と入荷地の現状を明らかにし、施設制約を加味しながら現状よりも時間指定や時間帯の自由度を高める。
- ・配送ルート決定要因の1つである時間制約が緩和されることで、新たに配送ルートの計画を構築する。(トラックの稼働率の最大化)



運送委託者



運送事業者

KPIの設定 による 効果測定

- ・荷待ち時間の削減度合い。
- ・出荷地や入荷地のトラック入場可能時間の長さ(発荷主や着荷主の拠点とトラック事業者のニーズを合致させる)。

取組み事例

バラちらし:午前納品の分散化

1 実施者の概要

- ・発荷主(製紙メーカー)、3PL(倉庫事業者)、運送事業者、着荷主(紙卸や紙需要家)
- ・荷種:製紙

2 背景・課題

- ・着の78%が午前中に配送されており、「ムラ」があった。午前中の配送対応車両が午後には空き車両となっていた。
- ・ムラをなくすために、時間指定を減らす必要があり、着荷主の拠点で「時間的な余裕」、もしくは「空間的な余裕」がないか、納品するドライバーに確認してもらった。
- ・発荷主から着荷主へと要請しても上手くいかないの、発荷主の了承を得て、物流現場に直接依頼する手法へ。

3 事業内容

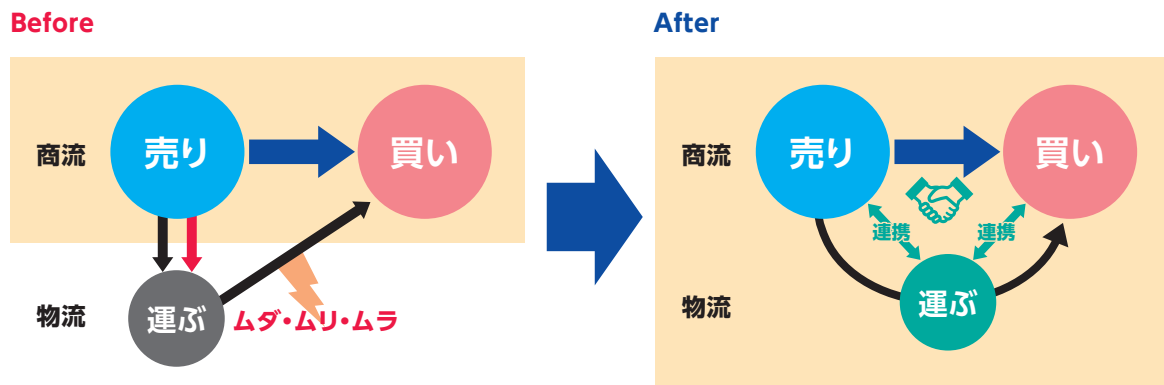
- ・3PLが直接、着荷主の物流現場を訪問し、「バラちらし」(時間指定の解除と、前倒し納品(前日午後))を説明、打診した。

4 結果

- ・バラちらし賛同率:100%、時間指定解除の賛同率:93%、前倒し納品承諾率:96%
- ・車両の回転数が9.8%向上、この結果、必要車両台数が18台から14台へと4台削減。

5 荷主企業・運送事業者のメリット

- ・配送の効率を上げることで、発荷主や物流事業者は運賃の上昇を抑制できた。
- ・着荷主も稼働率が低い時間帯での荷受となり、稼働率が向上した。



6 結果に結びついたポイント/今後の展開

- ・バラちらしの実施可能性を着荷主の拠点で「時間的な余裕」、もしくは「空間的な余裕」がないか、日々配送しているドライバーに確認してもらった。
- ・3PLが発荷主と問題を共有し、商流での交渉でなく、着荷主の物流現場を訪問し、「バラちらし」を説明、時間指定の解除と、前倒し納品(前日午後)を打診した。
- ・時間を要するが全ての着荷主の物流現場を訪問した。
- ・今後は発荷主の他の倉庫や、3PLの他の倉庫にも横展開していく。

※本事例は2018年度日本ロジスティクス大賞経営革新賞、2018年度グリーン物流パートナーシップ会議特別賞を受賞した乾汽船より提供。

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

荷役時間の削減 バラ積み貨物のパレット化

解決可能な ボトルネック 要因

- ・トラックに荷積み・荷卸しをする際、パレットを利用している場合はフォークリフトの利用により効率的な荷役作業が可能となるが、パレットを利用せず手積み・手卸しが行われている場合には、荷役時間の長期化によりドライバーの拘束時間が長くなる。
- ・また、手積み・手卸し作業をドライバーが行うケースも場合も多く、ドライバーの疲弊に繋がっている。
- ・加工食品の分野においては、重量が軽く積載率が重視される即席めんやお菓子等の輸送に際し、段ボール単位でのバラ積みが行われている場合が多い。

実行ステップ

- ・手積み・手卸しによる荷役作業となっている場合、発着荷主で調整して、パレットを用いた積み卸しとすることにより、荷役時間の削減が可能。
- ・また、ラック(カゴ台車等)等の輸送用機器や、折りたたみコンテナ、通い箱等の輸送用容器の活用によっても、同様の効果を得ることが可能。
- ・荷主にとっては、構内作業員の作業時間短縮や、荷受けバースの効率的な運用につながる。
- ・導入に当たっては、パレット等の輸送用機器にかかるイニシャルコストや、導入後の管理コスト等の費用分担について関係者間で合意を形成することが重要。

KPIの設定 による 効果測定

- ・トラック受付簿やトラック受付システム等、トラックの入退管理情報の「終了時刻」-「荷卸し開始時刻」が「荷役+検品時間」であり、これをKPIとして荷役時間削減の効果測定が可能。
- ・パレット利用により荷役後の庫内作業の効率も向上すると考えられ、これについては作業員へのヒアリング等により定性的な効果測定が可能。

取組み事例

半量パレット積みによる集荷時間の削減

1 実施者の概要

- ・発荷主(食品製造業)、運送事業者
- ・荷種:スナック菓子・カップラーメン

2 背景・課題

- ・発荷主企業の工場からストックポイントまでの運行は毎週月曜から金曜までに2往復するが、長時間の拘束時間、運転時間、連続運転時間となっていた。
- ・原因として複合的な要因が考えられるものの、特に月曜日と水曜日に行っている集荷においては、スナック菓子の手積みにより約3時間を要しており、この荷役時間の長期化がドライバーの労働環境を悪化させていた。

3 事業内容

- ・その日の出荷内容により、同一商品でパレット積みできる出荷が多い場合に、その部分をパレット積みして、積込時間の短縮効果を測定した。



4 結果

- ・全て手積みの場合の積込時間が3時間05分に対し、実験では2時間05分となり、60分の短縮となった。今回の実験では荷積みには要した時間のみを測定しているが、配送先での荷卸しについても同様の効果が発生したと考えられる。
- ・今回の実証実験に際しては荷室高さの高い車両を用いたため積込量低下は発生しなかったが、パレット積み部分2段目の最上層の商品は崩して手積みに戻す必要があった(右図)。



5 荷主企業・運送事業者のメリット

- ・発荷主にとっては、運送事業者等の労働時間改善への協力が長期的な運送手段の確保につながるという点がメリット。
- ・運送事業者にとっては、荷役時間の削減により始業時間を遅らせることが可能になり、運送原価を低減できる可能性が生まれた。また、手荷役の削減による運転手の疲労軽減もメリットとなった。その一方で、パレット持ち帰りが帰り荷の制約となることや、商品を固定しているフィルムを剥がす作業の発生等、解決すべき課題もあった。

6 結果に結びついたポイント／今後の展開

- ・荷室内寸の高さが従来より10cm高い車両を使用したことにより、パレット分の積載量低下を補うことができた。
- ・継続してパレット輸送するには、卸地倉庫にパレット保管コストを支払い一括して持ち帰るか、都度持ち帰る必要があり、いずれにしても帰り荷の制約になる。
- ・将来的には商品サイズの見直しにより、外装段ボールケースのサイズ統一化をはかる。これによりパレットの積み付け効率を向上させる。

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

荷役時間の削減 パレットサイズ等の輸送容器の統一

解決可能な ボトルネック 要因

- ・パレット等の輸送容器が統一されていないことから非効率が発生している。荷役時にフォークなどの荷役機器の幅を変更するのに時間を要したり、庫内で保管する際の保管効率の低下が発生したりする。特にT11型パレットで設計された自動倉庫にはT12型パレットは格納できなかったり、ビールパレットでは保管効率が低下するといった非効率が生じている。
- ・この結果、パレットサイズが異なることにより、出荷地で採用されているパレットから入荷地で採用されているパレットに移し替えるという作業が生じる。

実行ステップ

- ・パレットやかご車などの積み替えや保管効率などの実態を整理し、ボトルネックを見つけ、その要因を検討する。
- ・パレットやかご車などの輸送容器をサプライチェーンのどの部分まで適用するか検討する。
- ・その上で、以下の内容を検討し、関係者との調整を実施する。
 - ▶ サプライチェーンの範囲内での推奨サイズ(加工食品業界ではT11型パレット及びT12型パレット)
 - ▶ 自社商品を積載する際の積載効率
 - ▶ 車格やバース形態などの庭先条件
 - ▶ サプライチェーンの各拠点での格納条件(特に自動倉庫の規格)
- ・輸送容器を決定し、パレットやかご車などの調達に向けた検討を実施。特に自社で保有するのか、レンタルを活用するのか、自社で保有する場合は回収方法も踏まえて、資金計画を策定する。
- ・統一された輸送容器を導入し、オペレーションを変更していく。
- ・なお、中期的に共同輸送を実施する場合、共同輸送を実施する他の主体と統一された輸送容器で設計すれば、積載率の向上が図りやすい。

KPIの設定 による 効果測定

- ・荷役時間(主に輸送容器が統一されたことによるトラックドライバーの時間短縮効果)

パレットなど輸送容器の規格の現状

1 パレット規格の現状

- いわゆる平パレット(上部構造物のない差込口をもつ、最も多く流通しているパレット)の規格は世界標準であるISOで定義される6タイプと、日本のJISで定義される7タイプが存在する。これ以外に各国で規格があるものも存在する。
- どのパレットサイズに統一するかは、加工食品分野では、ISOでもJISでも定義されているT11型パレット(1100×1100)及びT12型パレット(1200×1000)が主流となっている。
- なお、ISOとJISでは1100×1100、1200×800、1200×1000の3タイプの同規格が存在するが、サプライチェーンの関係主体や業界との調整の中で決めていくことが有効であろう。

表 パレットサイズの規格

	世界標準	日本
規格	ISO	JIS
サイズ	1100×1100 1067×1067 1140×1140 1200×800 1200×1000 1219×1016	1100×1100 1100×800 1100×900 1100×1300 1100×1400 1200×800 1200×1000

2 かご車等の他の輸送容器の現状

- パレット以外の輸送容器としては、主に小売センターから店舗までで使われる「かご車」と、製パンや総菜などの輸送に使われる「食品クレート」があげられる。
- かご車は、主に小売の物流センターから店舗までの輸送で活用されている。このため荷主が小売のみであるため、現時点では標準化の検討はあまり進められていない。しかしながら、今後は地方部などでの小売の共同輸送の進展も想定されることから、業界として標準化が望ましい。
- クレートの標準化は、「物流クレート標準化協議会」で4つの標準規格が定義されている。日本ロジスティクスシステム協会が実施した「クレート等の標準化による輸送分野の効果の推計」によると、製造業からTC、店舗そして回収のプロセスでクレート・オリコン等が標準化・共有化されているモデルと、標準化・共有化されていないモデルにおいて、標準モデル:3.29分/個に対し、標準化されていないモデル:4.87分/個と、32.4%標準モデルの方が作業時間の効率が良いとされている。

図 4タイプの標準規格

タイプ別 概観	外 寸	内 寸	有効内寸
I 型 	長 578mm × 短 388mm × 高 132mm	長 534mm × 短 348mm × 高 120mm	長 520mm × 短 334mm × 高 110mm
II 型深 	長 557mm × 短 459mm × 高 148mm	長 509mm × 短 419mm × 高 138mm	長 490mm × 短 400mm × 高 126mm
II 型浅 	長 557mm × 短 459mm × 高 108mm	長 509mm × 短 419mm × 高 98mm	長 490mm × 短 400mm × 高 86mm
II 型ハーフ 	長 459mm × 短 277mm × 高 156mm	長 419mm × 短 229mm × 高 146mm	長 400mm × 短 210mm × 高 126mm

出所)「標準化による物流の生産性向上の事例集」(国土交通省:平成31年3月)より

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

荷役時間の削減 外装段ボールサイズの見直し

解決可能な ボトルネック 要因

- ・パレットの活用、パレットサイズ等の輸送容器の統一については前頁までに記載した通りであるが、パレットが活用されている場合でも、外装段ボールサイズが原因でパレットへの効率的な積み付けができない場合がある。
- ・外装段ボールの適切なサイズへの見直しにより、パレット上での積載率の低下や、同一パレットへの異なる商品の混載による作業効率の低下等の問題解消を図ることが可能である。

実行ステップ

- ・外装段ボールサイズの見直しに際し、以下の点を考慮してサイズを決定する。
 - ▶ 「加工食品分野における物流標準化アクションプラン」を参考に、T-11型及びT-12型パレットのサイズを考慮した外装段ボールサイズを候補とする。
 - ▶ 更に、段ボール内に詰める商品パッケージのサイズに合う段ボールサイズに絞り込み、決定する。
- ・外装段ボールサイズを検討・決定する際には、段ボール内に梱包する商品の数量や、それに応じた重量についても考慮し、段ボール自体に十分な強度を持たせる必要がある。
- ・外装段ボールサイズの変更に際し、段ボールへ印刷する表示内容のサイズ等も同時に変更する必要がある。また、納品先に対する商品情報の変更等も発生する。これらを最小限に抑えるためには、段ボールサイズの見直しを単独で実施するのではなく、商品開発の担当部署と連携し、商品改良やパッケージ変更等のタイミングに合わせて実施することが望ましい。

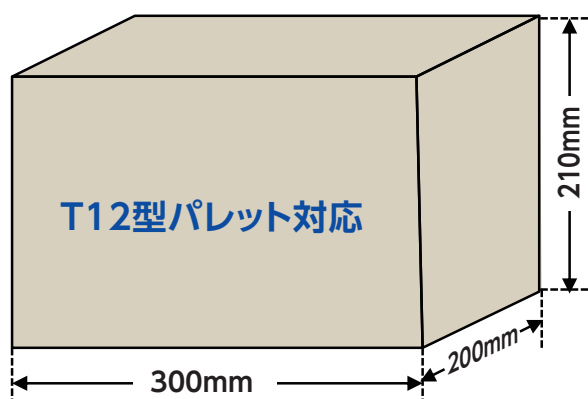
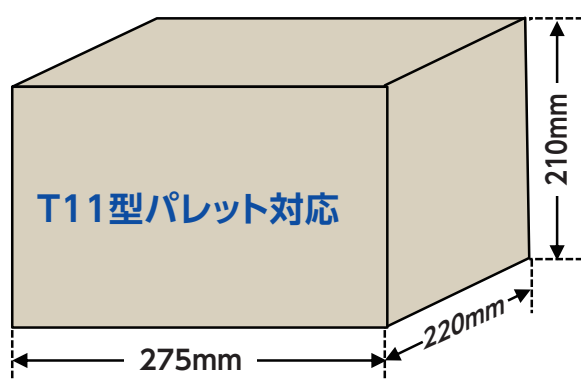
KPIの設定 による 効果測定

- ・パレット上の積載率(面積利用率)をKPIとすることで、運搬効率を測ることができる。
- ・外装段ボールサイズの見直しによりパレット活用が進むことや、庫内作業の効率化等の効果も期待することができ、これらについては作業員へのヒアリング等による定性的な効果測定が可能。

パレット・外装サイズの標準化

1 パレットサイズを考慮した外装段ボールサイズの標準化

- ・T11型パレットを利用する場合は、底面は275mm×220mmを基本として、またT12型パレットを利用する場合には300mm×200mmを基本として、その半分や倍数のサイズとして設計することが最も効率的である。また、高さについては、各企業等で保管高に相違がみられるものの、トラック積み込み基準の高さが1,150mm（パレットの高さ（100mm）を含む）であることを踏まえ、5段積みとすることを想定し210mmを基本とする。



- ・下表は、T11型パレット・T12型パレットの面積利用率が90%以上となる外装サイズであり、これらサイズへの集約も効率的である。

	T11型パレット対応	T12型パレット対応
275mm×220mm	100%	90.75%
300mm×200mm	99.17%	100%
300mm×250mm	99.17%	100%
433mm×333mm	95.33%	96.13%
500mm×200mm	99.17%	100%
500mm×300mm	99.17%	100%

100% :標準サイズ

出典) 加工食品分野における物流標準化アクションプラン

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

検品時間の削減 3分の1ルールの見直し徹底

解決可能な ボトルネック 要因

- ・商慣習の一つとして、賞味期間の1／3以内で小売店舗に納品する慣例、いわゆる「1／3ルール」があり、この「1／3ルール」のもとでは、賞味期間の1／3を超えて納品できなかったものは、賞味期限まで多くの日数を残すにも関わらず、行き場がなくなり廃棄となる可能性が高まるとともに、1／3の日付管理と仕分けを実施することで物流現場でも手間がかかり、荷待ち時間や検品時間の増加に繋がっている。
- ・食品ロスを削減し、物流現場での作業を効率化するため、多くの小売業者が納品期限緩和等の商慣習の見直しに取り組んでいる。

実行ステップ

- ・加工食品の納品期限の見直しに取り組む小売業者の拡大
 - ▶ 複数の小売業者が、物流センターを共用している場合、物流センター段階での納品期限は最も厳しい小売業者と合わせることとなるため、納品期限緩和には汎用物流センターを活用している全ての小売業者の協力が必要。
- ・小売業者が納品期限を緩和した際、その効果を発揮するためには専用物流センターでも以下の取組みを実施
 - ▶ 小売業者が店舗納品期限を緩和した場合には、その緩和幅に合わせて、当該小売業の専用物流センターはメーカーからの入荷期限を緩和する。
 - ▶ 小売業者が店舗納品期限を緩和した場合、その情報をメーカーにも通達し、情報共有を徹底する。
- ・卸汎用物流センターの納品期限緩和の推進
 - ▶ 小売だけでなく卸売企業においても納品期限を見直すことで、加工食品全体での見直しを実現。
- ・上記の実施により、メーカーや卸売業者の出荷時の検品が簡便となり効率化を実現

KPIの設定 による 効果測定

- ・納品先に1社でも「1／3ルール」があると、そこに合わせたオペレーションを出荷地で実施するために効率化が図れない。
 - ▶ 納品先各社での「1／3ルール」見直し
- ・「1／3ルール」が見直されることによって出荷地での仕分け（出荷準備）時間の削減が期待できる。
 - ▶ 仕分け（出荷準備）時間

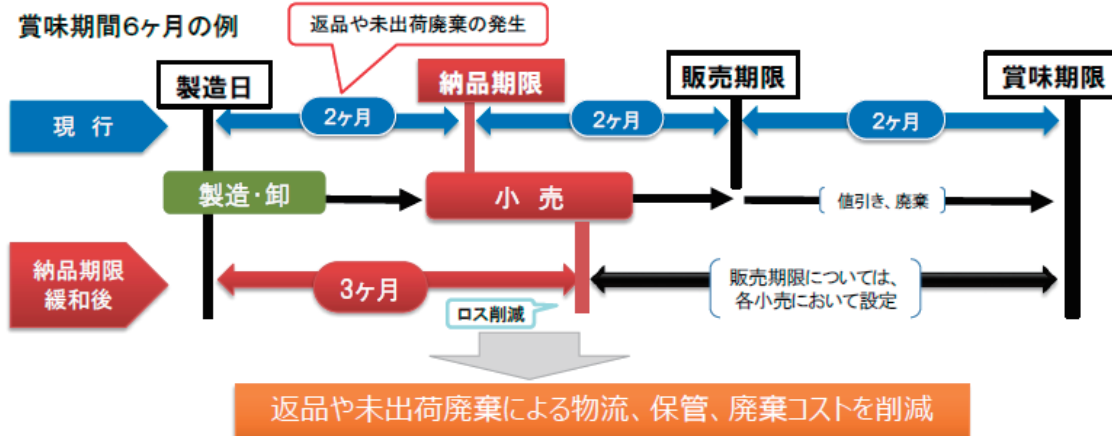
取組み状況

物流への波及が大きい1/3ルールは見直しの方向

1 背景・課題

- ・過剰在庫や返品等、製造業・卸売業・小売業に跨る課題についてはフードチェーン全体で解決する必要。農林水産省は、平成24年度に「食品ロス削減のための商慣習検討ワーキングチーム」を設置し、その取組みを支援。常温流通の加工食品については、「納品期限の緩和」「賞味期限の年月表示化」「賞味期限の延長」を三位一体で推進。
- ・納品期限については、清涼飲料と賞味期間180日以上菓子について、大手の総合スーパー、コンビニエンスストアを中心に見直しが進んでいるが、今後は、取り組む企業や品目の拡大が必要。

※ 賞味期間6ヶ月の例



＜返品や未出荷廃棄の削減額＞

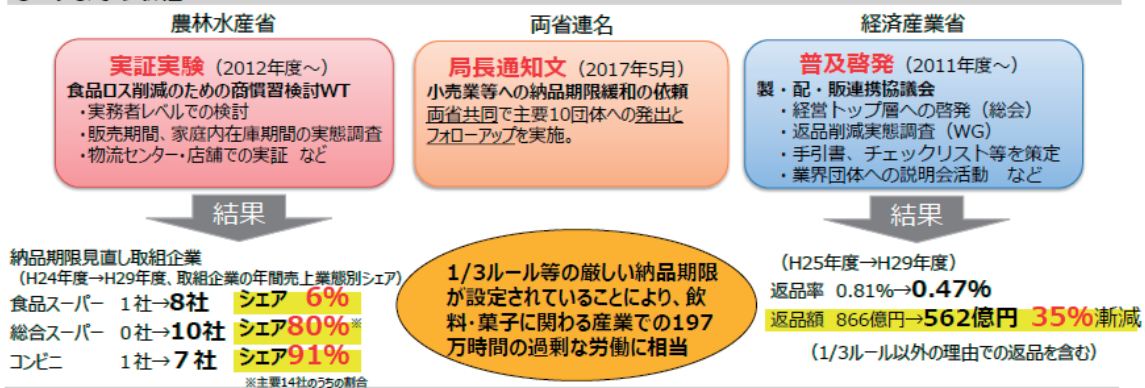
飲料 70.8億円
菓子 15.8億円
86.6 億円

※ 廃棄削減が可能となる飲料及び菓子の出荷額ベースの金額（流通経済研究所調べ）
「納品期限見直しパイロットプロジェクト最終報告書」（平成25年度）

2 商慣習の見直し状況

- ・返品や未出荷廃棄により生じる物流、保管、廃棄コストの削減を通じて、サプライチェーンのムダな労働時間等を削減。各省の取組みを双方連携することで効率よく推進。

○これまでの取組



○今後の取組

納品期限見直し対象業種、品目の拡大

- ・地方のスーパー、小売店に拡大
- ・清涼飲料と賞味期間180日以上菓子 + 他のカテゴリーへ拡大



業界団体を通じ加盟社以外への普及啓発

- 【小売】・新日本スーパーマーケット協会
・日本スーパーマーケット協会
・日本チェーンストア協会
・日本チェーンストア協会
・日本フランチャイズチェーン協会
- 【卸売】・全国化粧品日用品卸連合会
・日本医薬品卸売連合会 大衆薬卸協議会
・日本加工食品卸協会
・全国菓子卸売業組合連合会 など候補



04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

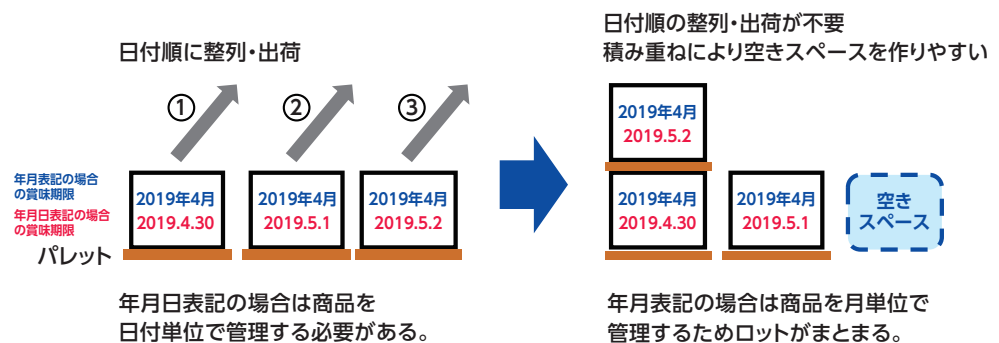
検品時間の削減 年月日表示から年月表示への変更

解決可能な ボトルネック 要因

- ・在庫の日付管理により、貨物が小ロット化し入庫作業の効率化を妨げ、トラック待機時間の一因となっている。特に着荷主側では日付逆転を防止するために入荷検品時に日付入力を実施し、日付単位での在庫管理が必要となり、非効率となっている。また、出荷時にパレットへの賞味期限順の積み付けが要求され非効率となっている。
- ・日付逆転の防止や省力化の観点から、製造から賞味期限までの期間が3ヶ月を超えるものは年月日ではなく、年月で賞味期限を表示することが可能。
- ・賞味期限の年月表示化については、自動車運送事業の働き方改革に資する施策として、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」(議長:内閣官房副長官)にて取りまとめた政府行動計画においても、納品期限緩和、賞味期限延長と一体的に推進することとしている。

実行ステップ

- ・加工食品メーカーによる商品への賞味期限の年月日表示を年月表示に変更(製造ラインでの年月日印字を年月印字へ)
- ・サプライチェーンの関連主体が情報システム(特に在庫管理などのWMS※)を年月日表示から年月表示に変更
- ・物流センターや倉庫での管理単位(オペレーション)を年月日単位から年月単位に変更する。



KPIの設定 による 効果測定

- ・年月日管理から年月管理になることで、保管スペース、荷役業務、品出し業務、入荷検品時の入力業務等を効率化。
- ・賞味期限の日付逆転により在庫商品の納品ができなかった在庫が、月単位であれば他から転送可能となることで食品ロスを削減。

※ WMS: Warehouse Management Systemの略。倉庫への貨物の入庫や在庫状況等を管理するシステム。

年月日から年月への表記変更は物流への効果大

1 国の基準

【加工食品品質表示基準(消費者庁)】

・(6)消費期限又は賞味期限

消費期限又は賞味期限を、次に定めるところにより記載すること。

ア 製造から消費期限又は賞味期限までの期間が3月以内のものにあっては、次の例のいずれかにより記載すること。ただし、イ、ウ又はエの場合であって、「.」を印字することが困難であるときは、「.」を省略することができる。この場合において、月又は日が1桁の場合は、2桁目は「0」と記載すること。

・(ア)平成 12 年 4 月 1 日(イ)12.4.1(ウ)2000.4.1(エ)00.4.1

イ 製造から賞味期限までの期間が3月を超えるもの にあっては、次に定めるところにより記載すること。

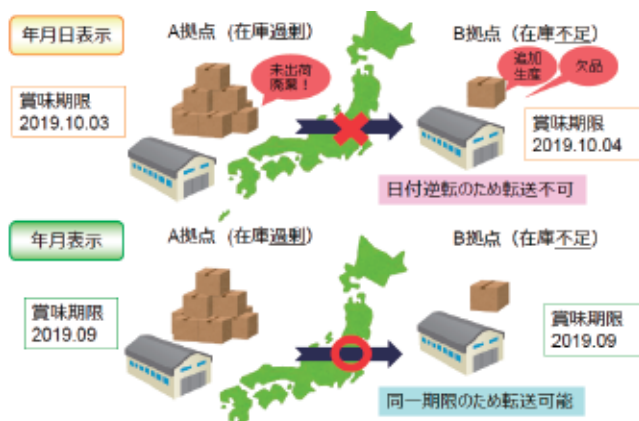
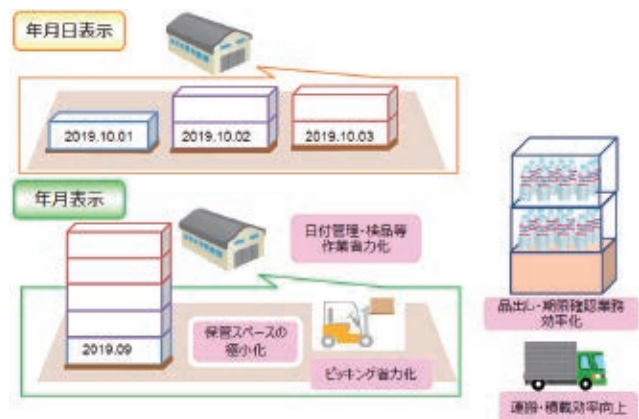
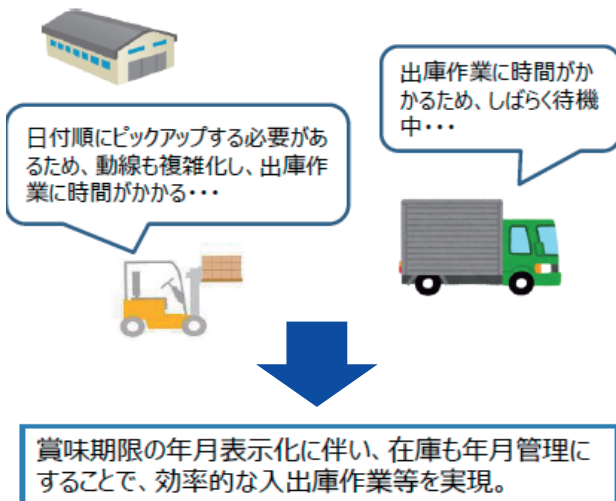
・(ア)次の例のいずれかにより記載すること。ただし、b、c又はdの場合であって、「.」を印字することが困難であるときは、「.」を省略することができる。この場合において、月が1桁の場合は、2桁目は「0」と記載すること。

・a平成 12 年 4 月 b12.4 c2000.4 d00.4

・(イ)(ア)の規定にかかわらず、アに定めるところにより記載することができる。

2 期待される効果

- ・日付管理から月管理になることで、保管スペース、荷役業務、品出し業務等を効率化。
- ・賞味期限の日付逆転により商品の転送ができなかった在庫が、転送可能となることで食品廃棄を削減。



04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

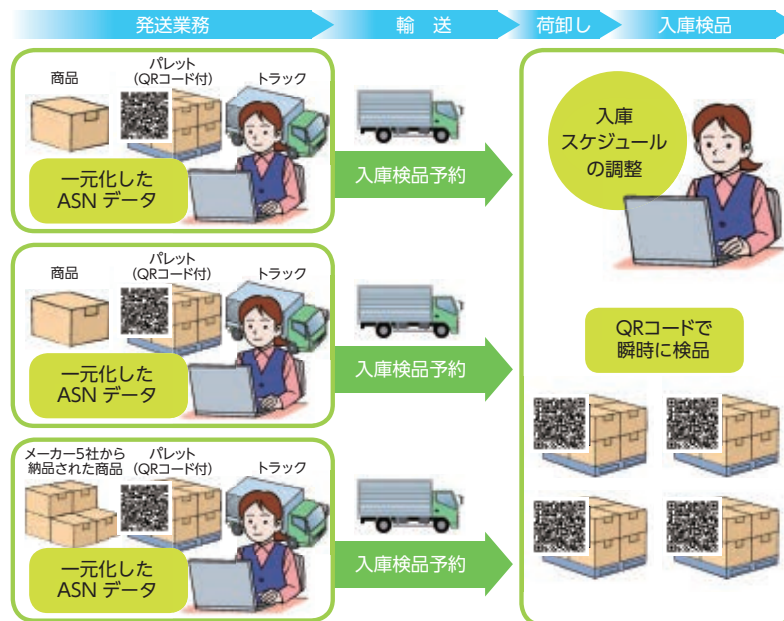
検品時間の削減 事前出荷情報の提供とQRコード等への情報の組み込み

解決可能な ボトルネック 要因

- ・発注から出荷、納品までのリードタイムが短く設定されていることが多く、発荷主側に余裕がないため事前にASN※が送付されていないことが多い。
- ・その結果、着荷主の入荷地において電子化された情報がなく、納品伝票による検品を人手で実施する必要があり、検品時間の長期化、ドライバー拘束時間の長期化に繋がっている。

実行ステップ

- ・事前のASNの送付やQRコード等の活用により、入荷時の検品作業をQRコード等の読み取りのみに省略することができれば、検品が終了するまでドライバーが待つ必要はなくなるため、まずは検品レスの導入可否について検討を進める。
- ・検品レスが難しくとも、発荷主から事前出荷情報をトラック運送事業者、倉庫事業者、着荷主等の関係者へ共有することによって、以下のメリットが発生する。
 - ▶ トラック運送事業者及び倉庫事業者は、事前に発荷主側での荷造り準備が可能
 - ▶ 着荷主は、事前に仕分けラベル等の準備ができることにより、検品時間の削減が期待できる。また、事前に内容を確認できるため、積載内容に合わせた効率的な庫内作業の準備やバース配置が可能になる。(事前予約の導入と合わせると更に効率的)
- ・発荷主にとっても、作業員や構内スペースを有効に活用できる、トラックの確保が容易になるなどの効果が期待できる。



KPIの設定 による 効果測定

- ・トラック受付簿やトラック受付システム等、トラックの入退管理情報の「荷卸し開始時刻」から「終了時刻」までが「荷役と検品時間の合計」であり、これをKPIとすることで検品時間削減の効果測定が可能。
- ・庫内作業の効率化については、作業員へのヒアリング等により定性的な効果測定が可能。

※ ASN … Advanced Shipping Notice の略で、事前出荷情報のこと。

取組み事例

電子伝票クラウドによる検品時間、コストの削減

1 実施者の概要

- ・発荷主(食品製造業)、着荷主(卸事業者)
- ・荷種:家庭用の菓子食品

2 背景・課題

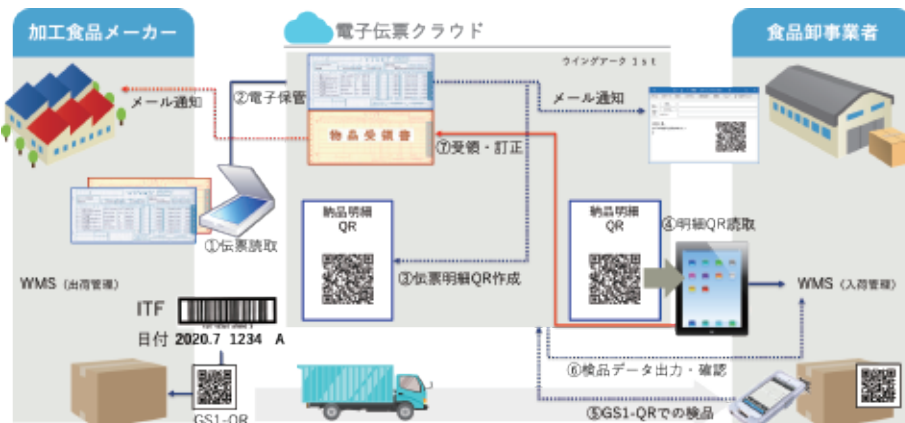
- ・発荷主から着荷主への納品業務では、出荷指図書、送り状、受領書、荷札など様々な紙伝票が用いられている。
- ・納品業務の効率化、時間短縮、正確性は、現場の熟練度に依存している。
- ・紙伝票を電子伝票クラウドで代替すること、及び、発荷の商品コード、日付、製造ラインをQRコード表示で代替することによる検品時間、コストの削減を検証する。

3 事業内容

【目的】・電子伝票による荷主企業、運送事業者(ドライバー)の検品時間、コスト削減の導入効果を検証。

【内容】・元発荷主が作成する出荷指図書などの伝票情報、着荷主が作成する発注No.を電子伝票クラウドに登録。

- ・電子伝票クラウドにアクセスするためのQRコードをドライバーに引き渡し。
- ・発荷に商品コード、日付、製造ラインを示すQRコードを貼付。
- ・着荷主における「荷卸し」「検品」の時間を計測、検品方法を調査。
- ・納品時にタブレットによる明細確認、伝票修正、捺印、サインを実施。



4 結果

数値は実証実験結果からウイングアーク1stが推計

- ・発注と納品の差異やミスを出荷前に確認可能。
- ・商品コード、日付のQRコード化によって検品時間を削減可能※(配送箱数800箱の場合、最大40分削減)。
- ・紙伝票の持ち回り(年間980万円)、保管(年間590万円)にかかるコストを削減可能。

※ 荷卸し商品の全数を検品する前提の運用の場合のみ

5 荷主企業・運送事業者のメリット

- ・出荷、納品の状況がリアルタイムでわかるようになり、トラック便手配の無駄がなくなる。
- ・人手による明細確認がなくなり、高齢者等ドライバー確保の選択肢が広がる。

6 結果に結びついたポイント／今後の展開

- ・発荷主企業、着荷主企業と現場の問題点を確認。
- ・標準化団体と共に商品コード、日付に関する標準化状況を加工食品以外も含めて状況を確認。
- ・QRコードを生成、貼付、検品してみることで運用上の課題を認識。
- ・今後は、電子伝票クラウドの運用上の課題を洗い出し、荷主企業・運送事業者への導入範囲と効果を高める。

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

検品時間の削減 統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化

解決可能な ボトルネック 要因

- ・調達先毎に異なる伝票や段ボールへの表示(内容や位置)により、出荷・納品作業時の商品確認に時間を要し、商品選択の間違いの発生にも繋がるケースがある。
- ・統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化は、業界団体などの各種主体で検討されているところであり、これらを参照することが有効である。

実行ステップ

<統一伝票>

- ・業界などで定義された標準納品伝票の有無を確認する。主要な発注先へ書式と記載内容を確認するとともに、トラック運送事業者へ記載内容を確認する。
- ・統一伝票への移行と、最終的には電子化(伝票レス)への移行を検討する。(伝票レスは実証実験などの各種取組みが実施されており、その進捗状況を確認する)。

<段ボールなどへの表記>

- ・業界などで定義された表記方法の有無を確認する。主要な発注先へ表示内容や位置を確認(貼付位置と記載内容)するとともに、トラック運送事業者(記載内容)にも確認する。特に記載内容にはSSCC※等のコード対応にも留意する。
- ・新たな表記へ移行する。



- ・商品特定表示:外装面の右側上部に表示
- ・鮮度表示等印字スペース:商品特定表示の下に表示
- ・ケアマーク:外装面の左側上部に表示
- ・個別アイテム識別表示及び特別品表示
- ・特別品マーク:外装面の左側中央部に表示

※SSCC :Serial Shipping Container Codeの略でGS1の発番する物流・出荷などの輸送用梱包単位の識別コード
出典)加工食品分野における物流標準化アクションプラン

KPIの設定 による 効果測定

- ・統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化は、検品時間の削減が期待される。検品時間をKPIとし、作業効率向上の効果を測定する。

取組み事例

段ボール箱外装表示の標準化による不正解率の改善

1 実施者の概要

- ・発荷主6社(加工食品メーカー)、3PL(倉庫事業者)
- ・荷種:加工食品

2 背景・課題

- ・従来、商品を入れる段ボール箱の外装表示の位置や表示項目などは商品ごとの規格になっており、物流コードや商品名の表示位置、文字フォント等がバラバラで、出荷・納品作業時の商品確認に時間を要し、商品選択の間違いの発生にもつながっていた。

3 事業内容

- ・納品先へ商品を確実に届けるために外装表示ルールを明確にする必要があると考え、荷役における視認性、識別性を高めることで、配送ドライバーや店舗スタッフに「考えさせない」、「探させない」外装をコンセプトに、品質向上に資する統一された外装表示にすることを目的に、外装表示のガイドラインを定めた。

4 結果

- ・制定した「外装デザインガイドライン」を参加企業6社へ公開し、希望があれば、他社へも提供を行っている。2017年10月には6社が対応品出荷を開始している。
- ・商品によって段ボール箱の外装表示がバラバラで確認の際に時間を要したり、間違いの発生につながったりしていたため、視認性を高め商品の仕分けや検品時の作業効率向上を図ることを目的として、段ボール箱の外装表記を標準化。

5 荷主企業・運送事業者のメリット

- ・デザイン決定前に、新旧の伝票で商品を選択するテストを実施したところ、不正解率が改善するとともに、選択時間も短縮。
- ・全商品中の外装表示標準化率(荷主Aの場合):対象約1,800商品中1,355商品完了。

Before



After



出典)味の素資料より

6 結果に結びついたポイント／今後の展開

- ・外装表示を検討する上でのポイントは「商品特定情報を右上に集中表記」、「物流コードの表記フォントの変更」、「商品名称を記載し、原則伝票表記と合わせる」の3点。
- ・外装表示の標準化においては、本検討プロジェクト参加事業者以外にもガイドラインを公開し、視認性・識別性の検証調査データなどを提供して、業界内他社や他業界にも取組みを広げ、標準化へ向けた「緩やかな連携」の拡大を図る。

05

おわりに

加工食品分野における今後の取組みの方向性

加工食品分野における今後の取組みの方向性

- ▶ 本ガイドラインでとりまとめた内容を活用して、加工食品分野における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善を推進していく必要がある。そのためには以下の2点の取組みを推進したい。
- ▶ 第一に加工食品の物流に関わる荷主・物流事業者などの主体は、ガイドラインの内容を取組みとして具体化し、ホワイト物流の「自主行動宣言」に反映し、責任をもって施策を推進する。
- ▶ 第二にガイドラインの取組みを、具体的な業界のルールとして徹底し、消費者等の理解を得ていく。加工食品のサプライチェーンに関わる各プレイヤーは、ガイドラインにおいて明示される取組み施策について、各業界団体のルールとして関係者において具体化・共有し、施策の推進を加工食品業界の末端の現場まで徹底する。また、加工食品のサプライチェーンは商品や地域によって状況が異なることがあるので、必要に応じ取扱商材や地域ごとにこれらを明らかにし、その内容を周知させる。また、各業界団体は継続的にガイドラインに従った取組みの進捗状況をフォローアップする。さらに消費者から賞味期限の記載や包装変更を含む様々な施策への理解と協力を得られるよう、最終消費者や小売等への周知を通じて施策の浸透を図る。最後に加工食品のサプライチェーンに関わる関連省庁では、政府広報の活用、各団体やメディアとの連携を通じ、ガイドラインの周知を広く図るとともに、ガイドラインに従って荷主・物流事業者などの主体や関係団体が取組みを実施することを支援する。
- ▶ 本ガイドラインは、「ホワイト物流」推進運動セミナー、「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」等を通じた周知を図っていくことはもとより、荷主所管省庁等と連携して関係業界団体や個別企業へも周知を行う。また、今年度実証実験において物流効率化に資すると認められた取組みの中で深度化が必要なものや、関係者との調整により今年度実証実験の実施にまで至らなかった取組み等については、引き続き実証実験等を行う。その際、関係者からの要請があれば適宜懇談会を開催し、引き続き委員からの助言も得ながら取組みを進めていく。

おわりに

- ▶ トラック輸送を取り巻く環境は危機的な状況に関係者が一丸となって様々な施策に取り組んでいかなければ持続可能な成長は見込めない。是非とも本書をもとに、加工食品分野における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善が進展することを祈念する。

05

おわりに

改善基準告示(トラック運転者関係)の概要

- ▶ 自動車運転者の労働時間等の労働条件については、労働大臣告示である「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(略称「改善基準告示」)があります。日々の運行では、これを遵守することが必要です。
- ▶ 改善基準告示等の概要は、以下のとおりです。

項 目		改 善 基 準 告 示 等 の 概 要
拘 束 時 間		1カ月 293時間 労使協定があるときは、1年のうち6カ月までは、1年間にわたる拘束時間が3,516時間を超えない範囲において320時間まで延長可。 1日 原則 13時間 最大 16時間(15時間超えは1週2回以内)
休 息 時 間		継続8時間以上 トラックドライバーの住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること。
拘束時間・休息時間の特例	休息期間の特例	業務の必要上やむを得ない場合に限り、当分の間1回四時間以上の分割休息で合計10時間以上でも可(一定期間における全勤務回数の1/2が限度)。
	2人乗務の特例	1日 20時間以内 同時に1台の自動車に2人以上乗務(ただし、車両に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。)の場合、最大拘束時間は1日20時間まで延長でき、休息時間は4時間まで短縮できる。
	隔日勤務の特例	2暦日 21時間以内(拘束時間) 2週間で3回までは24時間が可能(夜間の4時間以上の仮眠が必要)。 ただし、2週間で総拘束時間は126時間まで。 勤務終了後、継続20時間以上の休息時間が必要。
	フェリーに乗船する場合の特例	フェリーの乗船時間については、原則として休息期間として取り扱い、勤務終了後の休息期間から減算可。減算後の旧s区期間は、フェリー下船から勤務終了時までの1/2を下回ってはならない。
運 転 時 間		2日平均で1日当たり9時間以内 2週平均で1週間当たり44時間以内
連 続 運 転 時 間		4時間以内(運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の休憩等が必要)。
時 間 外 労 働		改善基準告示の範囲内で1日、2週間、1カ月以上3カ月以内、1年の上限時間を労使協定で締結。
休 日 労 働		2週間に1回以内、かつ、1カ月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内。
労働時間の取り扱い		労働時間は拘束時間から休憩時間(仮眠時間を含む)を差し引いたもの。
休日の取り扱い		休日は休息期間に24時間を加算した時間。 いかなる場合であっても30時間を下回ってはならない。
適 用 除 外		緊急輸送・危険物輸送等の業務については厚生労働省労働基準局長の定めにより適用除外。

06

参考資料

相談窓口一覧(働き方改革推進支援センター)

- ▶ ①長時間労働の是正、②同一労働同一賃金等非正規雇用労働者の待遇改善、③生産性向上による賃金引き上げ、④人手不足の解消に向けた雇用管理改善などの取組みについて、ワンストップで支援します。

名称	住所	電話番号
北海道働き方改革推進支援センター	札幌市中央区大通西5丁目8 昭和ビル4階	0800-919-1073
青森働き方改革推進支援センター	青森市青柳二丁目2-6	0800-800-1830
岩手働き方改革推進支援センター	盛岡市山王町1-1	0120-198-077
宮城働き方改革推進支援センター	仙台市宮城野区原町1-3-43 アクス原町ビル201	0120-97-8600
秋田働き方改革推進支援センター	秋田市大町3-2-44 大町ビル3階	0120-695-783
山形働き方改革推進支援センター	山形市香澄町3-2-1 山交ビル8階	0800-800-3552
福島県働き方改革推進支援センター	福島市御山字三本松19-3	0120-541-516
茨城働き方改革推進支援センター	水戸市桜川2-2-35 茨城県産業会館2階	0120-971-728
栃木働き方改革推進支援センター	宇都宮市宝木本町1140-200	0800-800-8100
群馬働き方改革推進支援センター	前橋市元総社町528-9	0120-486-450
埼玉働き方改革推進支援センター	さいたま市大宮区吉敷町1丁目103 大宮大鷹ビル306号	0120-729-055
千葉働き方改革推進支援センター	千葉市中央区中央4-13-10 千葉県教育会館 本館4階	0120-17-4864
東京働き方改革推進支援センター	東京都新宿区西新宿1-22-2 新宿サンエービル1階	0120-232-865
神奈川働き方改革推進支援センター	横浜市中区尾上町5-80 神奈川中小企業センター9階	0120-910-090
新潟働き方改革推進支援センター	新潟市中央区天神1丁目12番地8 LEXN B 5階	0120-009-229
働き方改革推進支援センター富山	富山市千歳町1-6-18 河口ビル2階	0120-931-058
石川働き方改革推進支援センター	金沢市尾山町9-13 金沢商工会議所会館3階	0120-319-339
ふくい働き方改革推進支援センター	福井市西木田2-8-1 福井商工会議所ビル1階(ふくいジョブステーション)	0120-14-4864
山梨働き方改革推進支援センター	甲府市伊勢4-28-1 2階	0120-755-455
長野働き方改革推進支援センター	長野市中御所岡田131番地10 長野県中小企業団体中央会内	0800-800-3028
ぎふ働き方改革推進支援センター	岐阜市神田町6丁目12番地 シグザ神田5階	0120-226-311
静岡働き方改革推進支援センター	静岡市葵区追手町44番地1 静岡県産業経済会館5階	0800-200-5451
愛知働き方改革推進支援センター	名古屋市千種区千種通7-25-1 サンライズ千種3階(タスクール内)	0120-552-754
三重働き方改革推進支援センター	鈴鹿市郡山町663-222 鈴鹿大学A棟418	0120-111-417
滋賀働き方改革推進支援センター	大津市打出浜2番1号 コラボしが21 5階	0120-100-227
京都働き方改革推進支援センター	京都市中京区泉正寺町328 西川ビル4階	0120-417-072
大阪働き方改革推進支援・賃金相談センター	大阪市北区天満2丁目1番30号 大阪府社会保険労務士会館	0120-068-116
兵庫働き方改革推進支援センター	神戸市中央区港島中町6丁目1番地 神戸商工会議所会館9階	0120-79-1149
奈良働き方改革推進支援センター	奈良市西木辻町343番地1 奈良県社会保険労務士会館	0120-414-811
和歌山働き方改革推進支援センター	和歌山市北出島1丁目5番46号 和歌山県労働センター1階	0120-731-715
働き方改革サポートオフィス鳥取	鳥取市富安1丁目152番地 SGビル4階	0800-200-3295
島根働き方改革推進支援センター	松江市母衣町55-4 島根県商工会館7階	0120-514-925

06

参考資料

相談窓口一覧(働き方改革推進支援センター)

名称	住所	電話番号
岡山働き方改革推進支援センター	岡山市北区厚生町3丁目1番15号	0120-947-188
広島働き方改革推進支援センター	広島市中区基町11-13 合人社広島紙屋町アネクス4階	0120-610-494
働き方改革サポートオフィス山口	山口市吉敷下東3丁目4-7 リアライズⅢ(株)東京リーガルマインド山口支社内	0120-172-223
徳島働き方改革推進支援センター	徳島市南末広町5番8-8号 徳島経済産業会館2階	0120-967-951
香川働き方改革推進支援センター	高松市番町2丁目2番2号 高松商工会議所会館5階	0800-888-4691
愛媛働き方改革推進支援センター	松山市大手町2丁目5番地7 松山商工会館別館1館	0120-005-262
高知県働き方改革推進支援センター	高知市布師田3992-2 高知県中小企業会館1階	0120-899-869
福岡働き方改革推進支援センター	福岡市中央区天神4丁目4-11 天神ショッパーズ福岡8階	0800-888-1699
佐賀働き方改革推進支援センター	佐賀市川原町8-27 平和会館1階	0120-610-464
長崎働き方改革推進支援センター	長崎市五島町3-3 プレジデント長崎2階	0120-168-610
熊本働き方改革推進支援センター	熊本市中央区細工町1丁目51 スコーピブル2階-E	0120-946-834
大分働き方改革推進支援センター	大分市府内町1丁目6番21号 山王ファーストビル3階	0120-450-836
みやぎ働き方改革推進支援センター	宮崎市橘通東4-1-4 宮崎河北ビル7階	0120-975-264
鹿児島働き方改革推進支援センター	鹿児島市下荒田3丁目44-18 のせビル2階	0120-221-255
沖縄働き方改革推進支援センター	那覇市前島2-12-12 セントラルコーポ兼陽2階	0120-420-780
当寄せ先		
厚生労働省労働基準局労働条件政策課	東京都千代田区霞が関1-2-2 中央合同庁舎第5号館	03-3502-1599
国土交通省自動車局貨物課	東京都千代田区霞が関2-1-3 中央合同庁舎第3号館	03-5253-8111 (内線41332)
公益法人 全日本トラック協会	東京都新宿区四谷三丁目2番地5	03-3354-1009(代)
※本冊子に掲載された事例に関する個別のお問い合わせはご遠慮ください。		

■働き方改革推進支援センター

- ①長時間労働の是正、②同一労働同一賃金等非正規雇用労働者の待遇改善、③生産性向上による賃金引き上げ、④人手不足の解消に向けた雇用管理改善などの取組みについて、ワンストップで支援します。

(参考) 働き方改革推進支援センターのご案内(厚生労働省公式サイト)

<https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000198331.html>



06

参考資料

補助金・助成金等の一覧

厚生労働省

助成金名

助成内容

働き方改革推進支援助成金

生産性を向上させ、労働時間の縮減等に取り組む中小企業事業主に対して、その実施に要した費用の一部を助成。

業務改善助成金

生産性向上のための設備投資(運行経路管理システム・勤怠管理ソフト付タイムレコーダーなど)を行い、事業場内最低賃金を一定額以上引き上げた場合に、その設備投資などにかかった費用の一部を助成。

65歳超雇用推進助成金

高齢者の就労機会を確保するため、65歳を超えた継続雇用制度や高齢者向けの雇用管理制度の導入等の措置を実施した事業主に対して経費の一部を助成。

人材確保等支援助成金

雇用管理改善、生産性向上等の取組みを通じて、従業員の職場定着の促進等を図る事業主等に対して助成。

人材開発支援助成金

職業訓練を実施する事業主等に対して訓練経費や訓練期間中の賃金の一部等を助成。

経済産業省

トラック輸送における 省エネ化推進事業 (国土交通省連携事業)

トラック運送事業者の「車両動態管理システム」及び荷主の「予約受付システム」等の導入を支援。

サービス等生産性向上 IT導入支援事業

中小企業等の生産性向上を実現するため、業務効率化や自動化を行うITツール(ソフトウェア、サービス等)の導入を支援。

ものづくり・商業・サービス 生産性向上促進事業

中小企業等が行う、革新的なサービス開発・試作品開発・生産プロセスの改善(パレタイザー導入等)に必要な設備投資等を支援。

環境省

二酸化炭素排出抑制 対策事業費等補助金 (社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業) (国土交通省連携事業)

エネルギー起源二酸化炭素の排出を抑制するための設備等(連結トラック、スワップボディコンテナ車両等)の導入を支援。

二酸化炭素排出抑制 対策事業費等補助金 (低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業) (国土交通省連携事業)

中小トラック運送事業者について、燃費性能の優れた低炭素型ディーゼルトラックの導入を支援。

二酸化炭素排出抑制 対策事業費等補助金 (電動化対応トラック等導入加速事業) (国土交通省連携事業)

トラック事業者について、先進環境対応の車両(大型CNGトラック、電気トラック等)導入を支援。

06

参考資料

補助金・助成金等の一覧

助成金名

助成内容

自動車事故対策費補助金

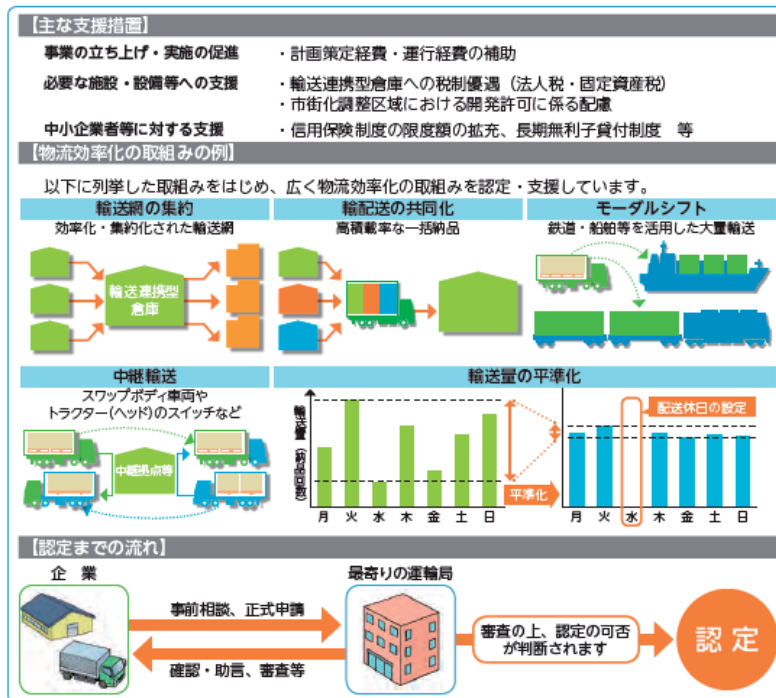
先進安全自動車(ASV)や運行管理の高度化に資する機器の導入等の取組みを支援。

地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業

トラック事業者について、HVTトラック・CNGトラック等の導入を支援。

物流効率化に関する支援制度 (物流総合効率化法に基づく支援)

荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働による物流効率化の取組みについて、認定を受けた事業者に対し、立ち上げ時の補助や税制優遇、保険制度の特例等により支援。



国土交通省

準中型免許取得助成事業

各都道府県トラック協会の会員事業者について、トラックドライバーとして採用した高等学校新卒者等の若年者の準中型免許取得のために指定教習所等でかかる費用を助成。

経営診断受診促進事業

各都道府県トラック協会の会員事業者について、全日本トラック協会の標準経営診断システムによる経営改善を図るにあたって、全日本トラック協会または各都道府県トラック協会が推薦する中小企業診断士等による診断を受診した場合に、経営診断・経営改善相談費用の一部を助成。

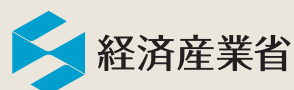
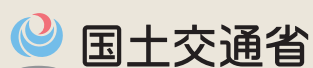
(公社)全日本トラック協会

This image shows a blank sheet of white paper with horizontal ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.

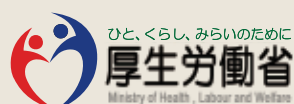
[illegible]

荷主と運送事業者の協力による 取引環境と長時間労働の 改善に向けたガイドライン

加工食品物流編



農林水産省



令和 2 年 1 1 月 1 8 日

自動車局貨物課

「「ホワイト物流」推進運動セミナー」を開催します！

～荷主企業・トラック運送事業者に向けて開催～

国土交通省では、「ホワイト物流」推進運動の更なる推進のため、WEBを活用して「ホワイト物流」推進運動セミナー」を開催します。

国土交通省では、トラック運転者不足に対応し、我が国の国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保するとともに、我が国経済のさらなる成長に寄与するため、

①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化

②女性や高齢層を含む多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現

に取り組む、「ホワイト物流」推進運動を、関係省庁等と連携して推進しているところです。

このセミナーでは、本運動の具体的な取組事例の紹介などを行い、荷主企業やトラック運送事業者が物流改善の取り組みを進めるためのノウハウを提供すると共に、トラック運送業の取引環境適正化に向けた各種取組などをご紹介します。

【セミナーの概要】

1. 開催日程

12月10日（木）及び17日（木）にWEB形式にて開催します。

2. セミナープログラム

第1回：12月10日（木）14：00～15：20

・「ホワイト物流」推進運動とは（動画）

～「ホワイト物流」推進運動のご紹介～

・「ホワイト物流」推進運動の取組事例について

～「自主行動宣言」提出企業における各種取組事例の紹介～

講師：株式会社日通総合研究所主席研究員 金澤 匡晃

・トラック運送業の取引の適正化

～トラック運送業の取引環境適正化に向けた各種取組の紹介～

講師：国土交通省自動車局貨物課長 伊地知 英己

第2回：12月17日（木）14：00～15：20

- ・「ホワイト物流」推進運動とは（動画）
～「ホワイト物流」推進運動のご紹介～
- ・「ホワイト物流」推進運動の取組事例について①
～「自主行動宣言」提出企業における各種取組事例の紹介～
講師：ハウス食品株式会社 生産・SCM本部SCM部長 松澤 新
- ・「ホワイト物流」推進運動の取組事例について②
～「自主行動宣言」提出企業における各種取組事例の紹介～
講師：サントリーロジスティクス株式会社 上級執行役員 保木本 英人

3. 参加申込み及び開催日・会場等の確認

セミナーは事前申込制で参加無料です。申し込みは「「ホワイト物流」推進運動セミナー参加申し込みフォーム」からオンラインで行うことができます。

- ・セミナー参加申込みフォーム <https://whitelogimove.com/>
- ・「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト <https://white-logistics-movement.jp/>

※セミナーの運営は委託事業として株式会社日通総合研究所に委託しています。

【連絡先】

自動車局貨物課 有馬、松浦

代表 03-5253-8111（内線 41322）

直通 03-5253-8575 F A X 03-5253-1637



「ホワイト物流」 推進運動

みんなで、もっと働きやすい、生産性の高い物流を。

「ホワイト物流」推進運動セミナー 開催のご案内

「ホワイト物流」推進運動について、多くの皆様のご理解をいただくための
オンラインセミナーを開催いたします。多くの皆様のご参加をお待ちしております。

なぜ、いま物流効率化が必要か・・・

トラック運転者不足の深刻化により、物流機能は危機的な状況に陥っています。この改善には、荷主企業・納品先企業の皆様や国民の皆様の協力が必要です。

国民生活や企業活動に不可欠な物流の担い手であるトラック運転者の不足は極めて深刻で、トラック運転者がいないために物が運べないこともしばしば生じています。

その背景には、出荷元・納品先での待ち時間が長いことによる長時間労働や、積込・積降し等荷役作業の肉体的負担などがあります。これら荷待ち時間や荷役作業時間の長さ、および荷役作業の負担の改善には、出荷元や納品先での物流業務を効率化することが欠かせません。

物流事業者と、荷主企業や納品先企業等の物流の利用者が相互理解の下に連携して、物流の効率化や生産性向上に向けての取組を広げていくことが求められています。

プログラム

12月10日(木)	14:00	開会
	14:00～14:05	「ホワイト物流」推進運動とは(動画)～「ホワイト物流」推進運動のご紹介～
	14:05～14:35	ホワイト物流推進運動の取組事例について ～「自主行動宣言」提出企業における各種取組事例の紹介～ 講師：株式会社日通総合研究所 主席研究員 金澤 匡晃
	14:35～15:05	トラック運送業の取引の適正化 ～トラック運送業の取引環境適正化に向けた各種取組の紹介～ 講師：国土交通省自動車局貨物課長 伊地知 英己
	15:05～15:20	質疑応答、アンケート回答
	15:20	閉会
12月17日(木)	14:00	開会
	14:00～14:05	「ホワイト物流」推進運動とは(動画)～「ホワイト物流」推進運動のご紹介～
	14:05～14:35	「ホワイト物流」推進運動の取組事例について① ～「自主行動宣言」提出企業における各種取組事例の紹介～ 講師：ハウス食品株式会社 生産・SCM本部 SCM部 部長 松澤 新 氏
	14:35～15:05	「ホワイト物流」推進運動の取組事例について② ～「自主行動宣言」提出企業における各種取組事例の紹介～ 講師：サントリーロジスティクス株式会社 上級執行役員 保木本 英人 氏
	15:05～15:20	質疑応答、アンケート回答
	15:20	閉会

募集要項

開催方法	ZOOMウェビナーによるオンラインセミナー
参加費	無料。事前に申込サイトからお申込みが必要です。
申込方法	下記の申込サイトよりお一人様ずつお申込みください。 https://whitelogimove.com/ 右のQRコードからも申込サイトにつながります。
注意事項	・オンラインセミナーのため、インターネットに接続できるパソコン、スマートフォン、タブレット端末をご用意ください。 ・参加方法などはセミナー開催日前日に受講者様へご案内致します。 ・セキュリティ保持のため接続時にお名前、メールアドレスをご入力いただきます。 ・本セミナーの録画、録音等はかたくお断りいたします。 ※報道関係の方は、下記の日通総合研究所へ直接お電話にてお申込みください。



お問合せ先

【説明会の申込方法・運営】 株式会社日通総合研究所
担当：今野、金澤 直通：090-1990-8057
Mail：whitelogi@whitelogimove.com

【セミナーの内容】 国土交通省自動車局貨物課
担当：有馬、松浦 代表：03-5253-8111 (内線 41322)
Mail：hqt-whitetoaiawase@gxb.mlit.go.jp

株式会社日通総合研究所は国土交通省から委託を受け、本セミナーの事務局を行っております。

荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン(加工食品物流編)について

1. ガイドライン策定の経緯

- トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていくことが必要。
- 一方、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- このため、荷待ち件数が特に多い加工食品分野について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者及び発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため懇談会を設置。懇談会の検討の成果としてガイドラインを策定。

2. ガイドラインの構成

【まえがき】

- ガイドライン策定の経緯とトラック運送事業の現状
 - (1) 今後のトラック運送事業の見通し、(2) トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、(3) トラック運送事業の健全な発展に向けて
- 社会へのメッセージ（危機的な状況を乗り切るために）

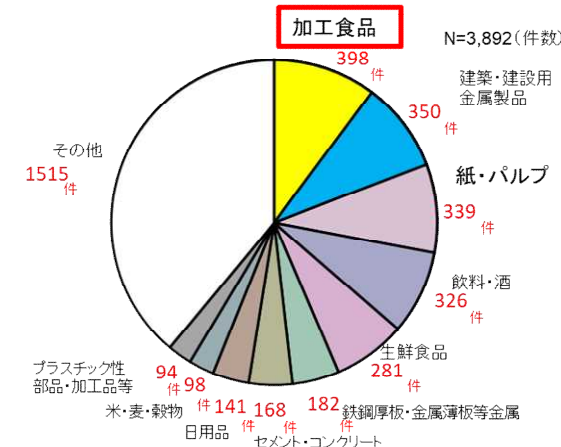
【本編】

- 加工食品分野における現状・課題、現状のボトルネックの把握方法
- 取引環境と長時間労働の改善に向けた具体的な取組み事例等

【あとがき】

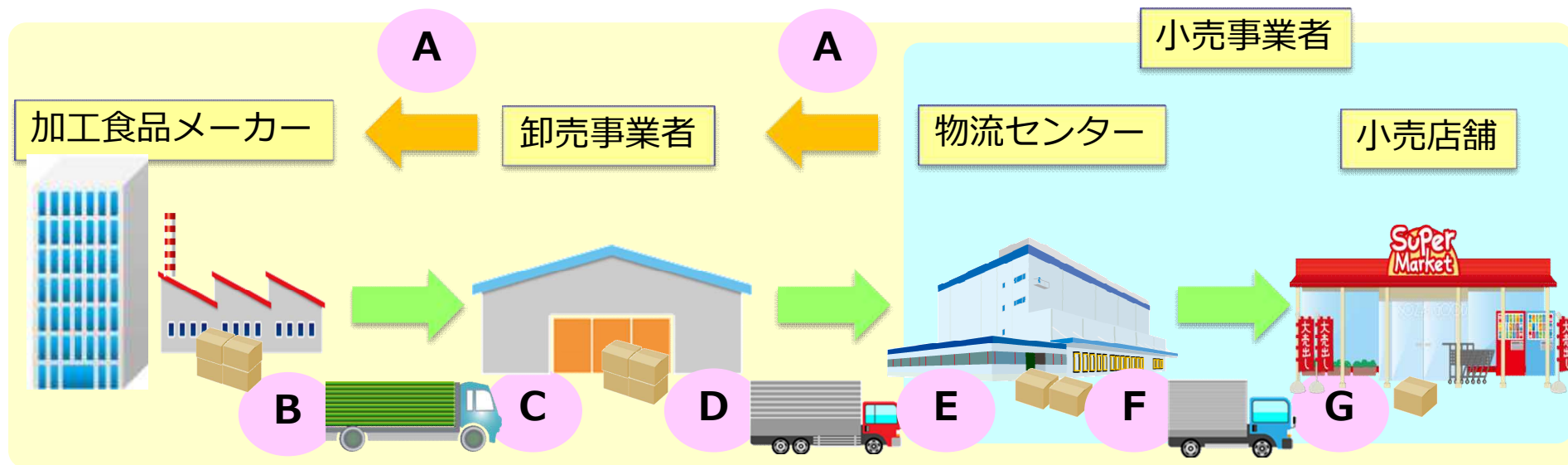
- 加工食品分野における今後の取組みの方向性

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)



加工食品物流編

加工食品物流の課題の発生個所



発生個所 A・B・D

【小売・卸発注時、メーカー・卸出荷時】

- ・発注から短期間での納品、特定の日に物量が集中
⇒ **【受発注条件の見直し】**

発生個所 C・E・G

【卸・物流センター・小売店舗荷卸し時】

- ・荷卸し場所の処理能力や車両集中に起因する待ち時間の発生
⇒ **【荷待ち時間の削減】**

発生個所 B・C・D・E

【メーカー・卸荷積み時、卸・物流センター荷卸し時】

- ・荷積み・荷卸し時に長時間の荷役作業が発生
⇒ **【荷役時間の削減】**

発生個所 C・E・G

【卸・物流センター・小売店舗荷卸し時】

- ・業界の慣習や目視等による長時間の検品作業
⇒ **【検品時間の削減】**

加工食品物流における取引環境と長時間労働の改善に向けた対応

【加工食品物流における課題の特徴】

- 加工食品物流においては、業界慣習である1 / 3ルールや年月日表示された賞味期限情報、統一されていない伝票情報の手入力等により、検品に要する時間が長くなり、トラックドライバーの労働時間が長くなる要因となっている。
- また、即席麺やお菓子等、パレット化されずバラ積みとなっている商品も多く、パレット化されていてもパレットのサイズや段ボールサイズが様々であり、手積み・手卸し等で長時間の荷役作業が発生し、トラックドライバーの労働時間が長くなる要因となっている。

主な対応策

◆ 納品期限の緩和や賞味期限の年月表示化を推進

→ **大手スーパー、コンビニを中心に見直しが進んでいる状況**。更なる取組企業や品目の拡大を図る。

◆ QRコードの活用による検品時間の削減

→ **紙伝票を電子化してQRコードからクラウド上の電子伝票を読み込む形式**にするとともに、**荷の外装にもQRコードを貼り付け**、着側での検品時間を削減する実証実験を実施。
(800箱の運送で**約40分の検品時間を削減**するとともに、紙伝票の取扱いに係る**年間約1,500万円のコスト削減**効果)



◆ パレットサイズや外装サイズの統一、外装表示の標準化

→ 加工食品物流において主流となっている**T11型(1,100mm×1,100mm)及びT12型(1,200mm×1,000mm)のパレットの推奨**や、これらのパレットに積載することを念頭に置いた**外装サイズの見直し**、**外装表示の内容や位置の統一**等について、**加工食品分野における物流標準化アクションプラン**
(https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000500.html)を策定。

今後の取組の方向性

- 事前出荷情報の提供と伝票情報の電子化等を組み合わせるなど、**検品レスの実現に向けた取組を推進**。
- 物流標準化アクションプランに沿った外装サイズや表示等の**標準化を推進し、荷役時間の削減を図る**。

荷主と運送事業者の協力による 取引環境と長時間労働の 改善に向けたガイドライン

加工食品物流編



ガイドライン策定の経緯

- ▶ 平成30年7月に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において、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が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行から5年後となる令和6年4月1日から、年960時間の上限規制が適用されることとなった。しかし、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」(改善基準告示)の違反が高水準で推移する中で、現状のままでは、上限規制を遵守しながら現在と同水準の物流を確保することは困難と考えられている。そのため、取引環境の適正化や労働生産性の向上等の長時間労働是正に向けた環境整備に資する実効性ある具体的取組みを速やかに実施する必要がある。
- ▶ その一環として、国は、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となって「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」を設置し、トラック運送事業者と荷主とが連携して荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るための実証実験を平成28年度から実施した。その成果を「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」として取りまとめ、「ホワイト物流」推進運動セミナー等の場で周知を行っているところである。
- ▶ このような取組みの一方で、調査の結果、荷待ち時間の件数が特に多かった輸送分野(加工食品、建設資材、紙・パルプの3分野)については、より深く現状と課題の分析や解決方策の検討を行う必要があった。そこで、これらの輸送分野について、平成30年度から、それぞれサプライチェーンの幅広い関係者が参画する「物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会」を開催し、今般、それぞれの輸送分野特有の課題の洗い出しや、実証実験、実態調査等を踏まえた解決方策の検討を行った成果として、「荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン 加工食品物流編」「同 建設資材物流編」「同 紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編」「同 紙・パルプ(家庭紙分野)物流編」を取りまとめた。
- ▶ 今回検討の対象となった各輸送分野においては、このガイドラインを参考に、荷主とトラック運送事業者が自主的・積極的に取引環境と長時間労働の改善に取り組まれることを期待するものである。

ガイドラインの構成

01 社会へのメッセージ	03
危機的な状況を乗り切るために	03
02 現状と課題	06
受発注条件の見直し	07
荷待ち時間の削減	08
荷役時間の削減	09
検品時間の削減	10
03 現状のボトルネックの把握方法	11
トラック受付簿のデータ化	12
トラック受付台数の分析	13
荷待ち時間、荷役+検品時間、待機時間の分析	14
バース稼働率の分析	15
04 課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策	16
〔受発注条件の見直し〕	
リードタイムの延長	19
波動の平準化	21
需給調整在庫の確保	23
〔荷待ち時間の削減〕	
先着順から予約制への変更	25
時間指定の柔軟化	27
〔荷役時間の削減〕	
バラ積み貨物のパレット化	29
パレットサイズ等の輸送容器の統一	31
外装段ボールサイズの見直し	33
〔検品時間の削減〕	
3分の1ルールの見直し徹底	35
年月日表示から年月表記への変更	37
事前出荷情報の提供とQRコード等への情報の組み込み	39
統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化	41
05 おわりに	43
加工食品分野における今後の取組みの方向性	43
改善基準告示(トラック運転者関係)の概要	44
06 【参考資料】	45
相談窓口一覧(働き方改革推進支援センター)	45
補助金・助成金等の一覧	47

01

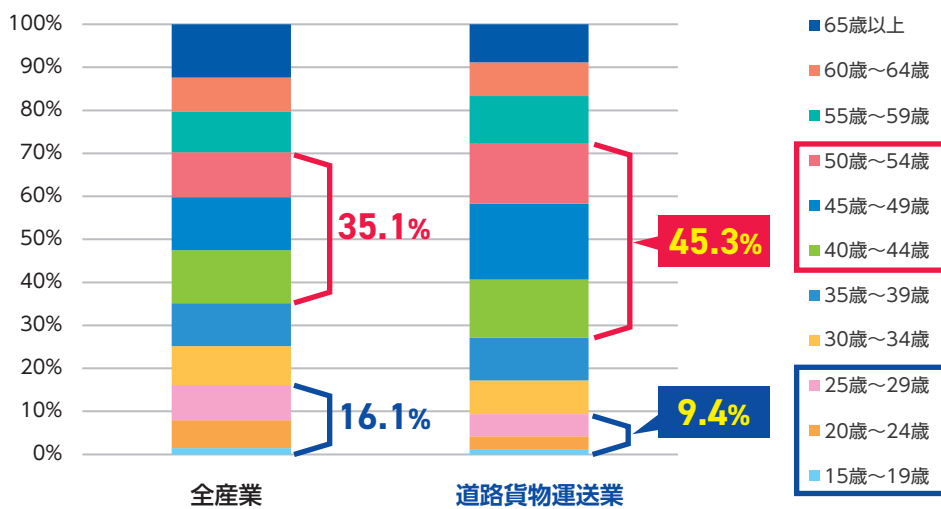
社会へのメッセージ

危機的な状況乗り越えるために

▶ 今後のトラック運送事業の見通し

- すでにトラック運送事業における人手不足は深刻な問題になりつつあるが、産業の中核を担っている45歳から59歳のドライバーが今後10年から15年以降に退職していった場合、女性や若者などの新たななり手が現れない現状のままでは、人手不足が一層深刻化すると考えられる。

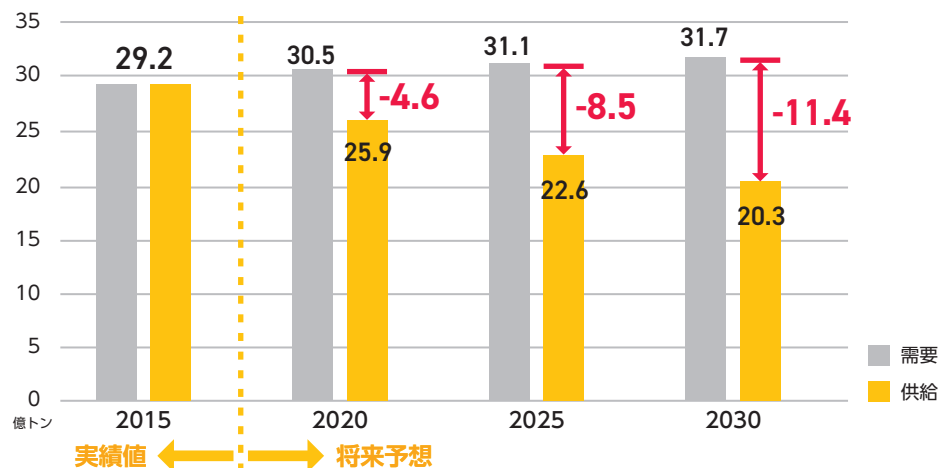
図表 年齢構成別のドライバー数



(出典)総務省「労働力調査」(H27)より国土交通省作成

- 人手不足がさらに深刻になれば、現状のトラックの調達コストの上昇にさらに追い打ちをかけることは明らかであり、「物を運びたくても運賃が高くて運べない」といった状況や、そもそも「物を運びたくてもトラックがなくて運べない」という状況に直面する時代がそう遠くない将来に訪れると考えられる。日本ロジスティクスシステム協会によれば、このまま何の対策も講じなければ、2030年には需要全体の35.9%が運ぶことができないという推計結果がある。

図表 営業用貨物自動車の需給バランス(億トン)



(出典)JILS「ロジスティクスコンセプト2030」より

01

社会へのメッセージ

危機的な状況を乗り越えるために

▶トラック運送事業を取り巻く制度面の変化

- これまでも荷待ち時間等の記録義務付け(平成29年7月)、運賃、料金の範囲の明確化(平成29年11月)、荷役作業等の記録義務付け(令和元年6月)等、荷主との取引適正化に向けた措置を講じてきたところであるが、平成30年12月に公布された改正貨物自動車運送事業法では、荷主の配慮義務が新設され、上記を含めた法令をトラック運送事業者が遵守できるよう荷主は配慮しなければならなくなった。
- また、同改正法の中では、国がトラック運送事業の「標準的な運賃」を告示することとされた。「標準的な運賃」は、トラック運送事業の能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものであることを基準とし、トラックドライバーの労働時間や賃金といった労働環境水準を大幅に改善することを目的としている。「標準的な運賃」は公定運賃ではないものの、現在の実勢運賃では、従業員の賃金アップや新たなドライバーの雇用に十分な投資ができていない事業者が多いことから、トラック運送事業者から荷主に対しては「標準的な運賃」を基にした交渉が行われる場面が増えることが予想される。よって、荷主側においてもおのずと積載率の向上等の輸送効率化策を検討しなければならなくなると考えられる。



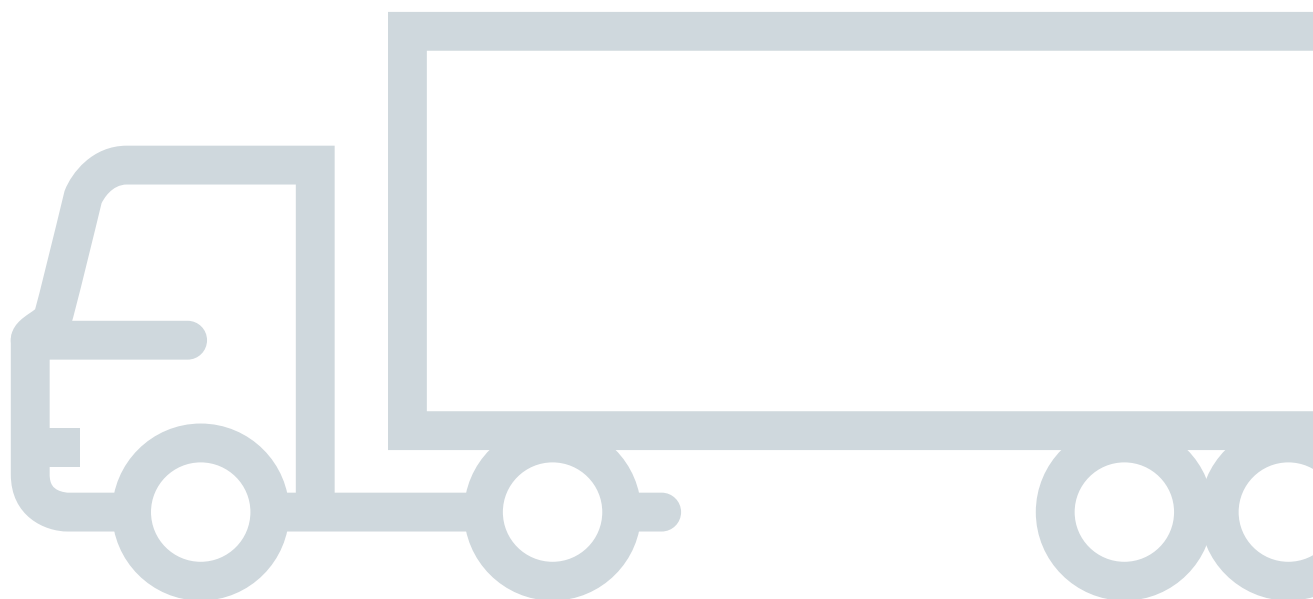
01

社会へのメッセージ

危機的な状況を乗り越えるために

▶トラック運送事業の健全な発展に向けて

- トラックドライバーの人手不足を解消するためには、物流の過程で発生している荷待ち時間等のムダの排除や、機械荷役への転換等の作業の効率化、共同配送等の輸送効率の向上等に取り組む必要があるが、これらの取組みは荷主の協力なくしては実現しえない。また、単に発着荷主だけが協力しても、サプライチェーンのさらに上流または下流に位置する関係者の協力がなければ、これらの取組みを進めることは困難である。
- そのため、まずは上流から下流までサプライチェーンの関係者が危機感を持って物流面の課題を認識する必要がある。また、各関係者内においては、物流部門だけではなく、企業のトップ、営業部門、企画部門も含め、一丸となって物流課題の解決に取り組む必要がある。
- その第一歩として、サプライチェーンの各関係者が「ホワイト物流」推進運動に参加し、物流改善のために自社で何ができるかを検討し、自主行動宣言を行ったうえでこれを実践する。これが、各関係者が「荷主配慮義務」の責を果たすきっかけとなり、ひいては自社のコンプライアンスの向上にも資することとなるのではないかと。



The background is a black and white photograph of an industrial facility. In the foreground, several white trucks are parked in front of a large stack of shipping containers. In the background, there are tall industrial structures, including a crane and a building with a staircase. A bright light source, possibly the sun, is visible on the right side, creating a lens flare effect. A large blue rectangle is overlaid in the center of the image, containing the text '02' and '現状と課題'.

02

現状と課題

02

現状と課題

加工食品分野における現状と課題 受発注条件の見直し

加工食品分野における荷主とトラック事業者等の物流事業者が一体となって取り組むべき課題は以下の4つの分野がある。ここでは自社の状況をかんがみて、合致する現状と課題の分野をご検討いただき、次章の「課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策」の参考としていただきたい。

▶ 受発注条件の見直し

- ・物流の現場レベルの問題点や課題は、荷送人（発荷主）と荷受人（着荷主）の受発注条件に起因することがある。ここでは受発注条件の見直しが必要な問題点について整理する。

①短いリードタイムでは輸送の効率化を図る余裕がない

- ・受注から納品までのリードタイムに余裕がないことから発側ですぐに仕分けなどの庫内作業が必要であり、配送時間にも余裕がないことから既定の配送ルートですぐに出荷しないと間に合わない。このため複数箇所の荷物の配送ルートの検討や混載など、積載率の向上や輸送の効率化が図れない。
- ・また、短いリードタイムのため、事前出荷情報（ASN※）が送付できない場合が多く、着荷主の入荷地において電子化された情報がなく、納品伝票による検品を人手で実施する必要があり、時間を要している。

②各種要因による波動があり、ドライバーを含めた人員確保が困難

- ・様々な荷物の波動に対して、波動が高いときに出荷地やドライバーなどの人員確保が困難となっている。売上計上日や特売等で倉庫や輸送に生じる波動について、平準化の可能性を追求する必要がある。

③過度な在庫削減のしわ寄せが物流事業者へ

- ・在庫を過度に少なくする一方、不足した場合の対応を倉庫事業者や輸送事業者に依存することとなり、非効率が発生している。

現状と課題

解決の方向性・具体的な解決方策

短いリードタイムでは輸送の効率化を図る余裕がない

リードタイムの延長

→ P.19

各種要因による波動があり、ドライバーを含めた人員確保が困難

事前出荷情報の提供

→ P.39

波動の平準化

→ P.21

過度な在庫削減のしわ寄せが物流事業者へ

需給調整在庫の確保

→ P.23

※ASN: Advanced Shipping Noticeの略。納入業者による出荷情報の事前通知。

02

現状と課題

加工食品分野における現状と課題 荷待ち時間の削減

▶ 荷待ち時間の削減

・入出荷地において発生する荷待ち時間は、トラック事業者にとって何の価値も生まない時間であり、その改善が求められるものである。ここでは荷待ち時間の削減が必要な問題点について整理する。

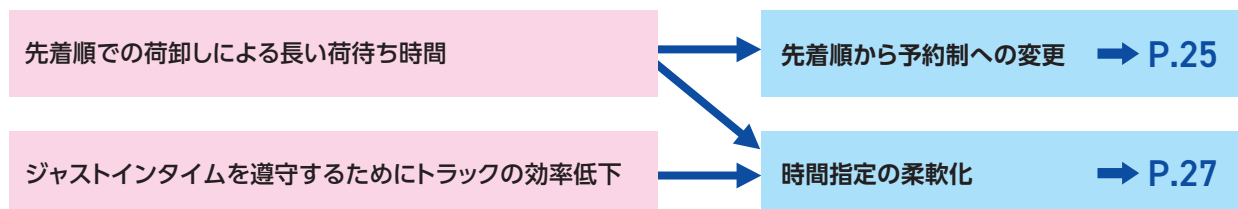
①先着順での荷卸しなどによる長い荷待ち時間

- ・入出荷地でトラックの先着順での荷卸しを採用している場合であれば、荷卸しを早く終わらせるために受付開始前から順番待ちが発生する。これによって荷卸し開始予定時間に到着したトラックは先着しているトラックの荷卸しや検品が終わるまで待つ必要があり、それが長い荷待ち時間となる。
- ・また、先行するトラックの手卸しや日付の確認・入力等により、荷卸し時間や検品時間そのものが長い場合にも、長い荷待ち時間が発生することがある。
- ・荷役の受付指定時刻にトラックが集中するため、一時的にバースが不足し、長い荷待ち時間が発生する。

②ジャストインタイムを遵守するためにトラックの効率低下

- ・厳しいジャストインタイムが設定されることで、遅延のリスクや、出荷まで余裕がないこととなり、トラックの計画的な運行が難しく、非効率となる。

現状と課題



※次ステップである荷役時間や検品時間が削減されることも有効

02

現状と課題

加工食品分野における現状と課題 荷役時間の削減

▶ 荷役時間の削減

・トラック輸送に荷役は不可欠であるものの、トラック輸送の効率性を考えると極小化することが望まれる。ここでは荷役時間の削減が必要な問題点について整理する。

①パレット化されずバラ積みで入出荷される製品がある

・トラックへの積載の形態が、即席めんやお菓子等では段ボール単位のバラ積みとなっていることが多く、入出荷ともに荷役に時間を要している。

②パレット化されていてもサイズが様々

・加工食品業界ではT11型パレット※¹、T12型パレット※²及び飲料業界のビールパレットなどが使われていることから、パレットのサイズが様々となっている。これにより、入荷地でT11型への積み替え等、非効率が発生している。特に在庫型の拠点でT11型を前提として自動倉庫などの設備を導入している場合、T11型以外のパレットが効率的に格納できなくなっている。

③労働力不足から省力化に資する機械化や自動化が必要

・ドライバーだけでなく、物流施設での人手不足も顕著であり、トラックが接車しても荷役が進められないことがある。この結果、荷役等を省力化するために機械化や自動化が必要となっている。機械化する場合には荷姿の統一が重要となる。

現状と課題

パレット化されずバラ積みで入出荷される製品がある

パレット化されていてもサイズが様々

労働力不足から省力化に資する機械化や自動化が必要

解決の方向性・具体的な解決方策

バラ積み貨物のパレット化 → P.29

パレットサイズ等の
輸送容器の統一 → P.31

外装段ボールサイズの見直し → P.33

※T11型パレット:110cm×110cmサイズのパレット。

※T12型パレット:120cm×100cmサイズのパレット。

02

現状と課題

加工食品分野における現状と課題 検品時間の削減

▶ 検品時間の削減

・トラック輸送で所有権が移転する場所（主に入荷地）では検品が不可欠であるものの、トラック輸送の効率性を考えるとその時間を極小化することが望まれる。ここでは検品時間の削減が必要な問題点について整理する。

① 3分の1ルール適用のために検品時間が長くなる

・3分の1ルールが適用される商品は、特に細かい日付管理が必要となるため、検品時間が長くなる。

② 検品に加えて年月日の入力業務が発生し、検品時間が長くなる（メーカーとして年月表記へと移行しても商品に年月日が印字されていると入力せざるを得ない）

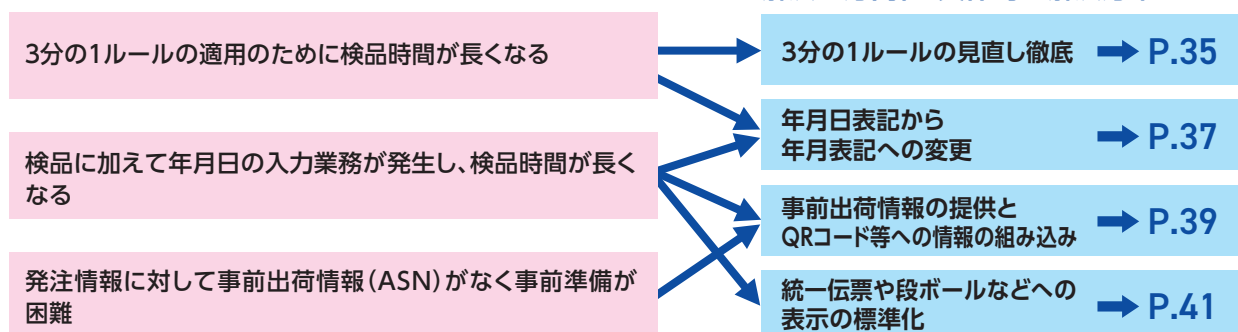
・年月表記へと移行しても、商品に年月日表記があるために入荷地で古い日付の商品から出荷する。入荷時に日付の入力作業が必要となり手間である。

③ 発注情報に対して事前出荷情報（ASN）がなく事前準備が困難

・着荷主では、発荷主に対する発注情報以外に入荷される貨物の情報がなく、到着するトラックに何が載っているか正確に把握できていないことから、入荷地における事前準備ができない。

現状と課題

解決の方向性・具体的な解決方策



03

現状のボトルネックの 把握方法

03

現状のボトルネックの把握方法

トラック受付簿のデータ化

- 物流センターにおける問題と課題を把握し適切な対策を講じるためには、受付簿のデータ化による正確な実態把握が非常に有効である。
- トラック(予約)受付システムを導入している場合にはデータ化プロセスの省略が可能。
- 受付簿の記入内容をExcelに入力しデータ化する。(受付システムなど電子データがあればこれを活用)

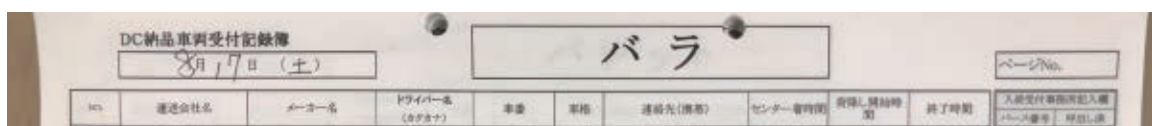


受付簿の記入内容を
手入力でExcelデータに変換

日付	種別	No.	運送会社名	メーカー名	ドライバー名	車種	車格	連絡先(携帯)	センター着時間	荷降し開始時間	終了時間	入庫受付票記入欄
8月17日	トラック	1	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	中型	〇〇〇〇〇〇	08:00	08:10	08:15	
8月17日	トラック	2	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	大型	〇〇〇〇〇〇	08:30	08:40	08:45	
8月17日	トラック	3	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	小型	〇〇〇〇〇〇	09:00	09:10	09:15	
8月17日	トラック	4	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	中型	〇〇〇〇〇〇	09:30	09:40	09:45	
8月17日	トラック	5	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	大型	〇〇〇〇〇〇	10:00	10:10	10:15	
8月17日	トラック	6	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	小型	〇〇〇〇〇〇	10:30	10:40	10:45	
8月17日	トラック	7	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	中型	〇〇〇〇〇〇	11:00	11:10	11:15	
8月17日	トラック	8	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	大型	〇〇〇〇〇〇	11:30	11:40	11:45	
8月17日	トラック	9	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	小型	〇〇〇〇〇〇	12:00	12:10	12:15	
8月17日	トラック	10	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	中型	〇〇〇〇〇〇	12:30	12:40	12:45	
8月17日	トラック	11	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	大型	〇〇〇〇〇〇	13:00	13:10	13:15	
8月17日	トラック	12	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	小型	〇〇〇〇〇〇	13:30	13:40	13:45	
8月17日	トラック	13	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	中型	〇〇〇〇〇〇	14:00	14:10	14:15	
8月17日	トラック	14	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	大型	〇〇〇〇〇〇	14:30	14:40	14:45	
8月17日	トラック	15	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	小型	〇〇〇〇〇〇	15:00	15:10	15:15	
8月17日	トラック	16	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	中型	〇〇〇〇〇〇	15:30	15:40	15:45	
8月17日	トラック	17	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	大型	〇〇〇〇〇〇	16:00	16:10	16:15	
8月17日	トラック	18	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	小型	〇〇〇〇〇〇	16:30	16:40	16:45	
8月17日	トラック	19	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	中型	〇〇〇〇〇〇	17:00	17:10	17:15	
8月17日	トラック	20	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	大型	〇〇〇〇〇〇	17:30	17:40	17:45	
8月17日	トラック	21	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	小型	〇〇〇〇〇〇	18:00	18:10	18:15	
8月17日	トラック	22	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	中型	〇〇〇〇〇〇	18:30	18:40	18:45	
8月17日	トラック	23	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	大型	〇〇〇〇〇〇	19:00	19:10	19:15	
8月17日	トラック	24	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	小型	〇〇〇〇〇〇	19:30	19:40	19:45	
8月17日	トラック	25	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	中型	〇〇〇〇〇〇	20:00	20:10	20:15	
8月17日	トラック	26	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	大型	〇〇〇〇〇〇	20:30	20:40	20:45	
8月17日	トラック	27	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	小型	〇〇〇〇〇〇	21:00	21:10	21:15	
8月17日	トラック	28	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	中型	〇〇〇〇〇〇	21:30	21:40	21:45	
8月17日	トラック	29	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	大型	〇〇〇〇〇〇	22:00	22:10	22:15	
8月17日	トラック	30	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	小型	〇〇〇〇〇〇	22:30	22:40	22:45	
8月17日	トラック	31	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	中型	〇〇〇〇〇〇	23:00	23:10	23:15	
8月17日	トラック	32	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	大型	〇〇〇〇〇〇	23:30	23:40	23:45	
8月17日	トラック	33	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	小型	〇〇〇〇〇〇	00:00	00:10	00:15	
8月17日	トラック	34	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	中型	〇〇〇〇〇〇	00:30	00:40	00:45	
8月17日	トラック	35	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	大型	〇〇〇〇〇〇	01:00	01:10	01:15	
8月17日	トラック	36	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	小型	〇〇〇〇〇〇	01:30	01:40	01:45	
8月17日	トラック	37	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	中型	〇〇〇〇〇〇	02:00	02:10	02:15	
8月17日	トラック	38	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	大型	〇〇〇〇〇〇	02:30	02:40	02:45	
8月17日	トラック	39	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	小型	〇〇〇〇〇〇	03:00	03:10	03:15	
8月17日	トラック	40	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	中型	〇〇〇〇〇〇	03:30	03:40	03:45	
8月17日	トラック	41	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	大型	〇〇〇〇〇〇	04:00	04:10	04:15	
8月17日	トラック	42	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	小型	〇〇〇〇〇〇	04:30	04:40	04:45	
8月17日	トラック	43	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	中型	〇〇〇〇〇〇	05:00	05:10	05:15	
8月17日	トラック	44	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	大型	〇〇〇〇〇〇	05:30	05:40	05:45	
8月17日	トラック	45	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	小型	〇〇〇〇〇〇	06:00	06:10	06:15	
8月17日	トラック	46	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	中型	〇〇〇〇〇〇	06:30	06:40	06:45	
8月17日	トラック	47	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	大型	〇〇〇〇〇〇	07:00	07:10	07:15	
8月17日	トラック	48	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	小型	〇〇〇〇〇〇	07:30	07:40	07:45	
8月17日	トラック	49	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	中型	〇〇〇〇〇〇	08:00	08:10	08:15	
8月17日	トラック	50	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	大型	〇〇〇〇〇〇	08:30	08:40	08:45	

！ 受付簿データ化に際しての注意点

- 基本的に全ての項目をデータ化
 - ・情報が必要になった時に分からないという状況を防ぎ、受付簿上の情報は全てExcel上で確認できる状態にする。
 - ・ただし、携帯電話番号等の個人情報を入力項目から除く。仮に分析結果に基づき特定のドライバーへヒアリング依頼を行うとしても、個人の携帯電話ではなく運送会社に問い合わせるため、電話番号は不要。
- メーカー名等、記入内容が複数になる可能性のある項目は、複数の入力欄を設置
 - ・1セルに複数の項目を入力してしまうと分析する際に不都合が生じる可能性があるため、1セル1項目を原則とする。
 - ・「〇〇他」、「〇〇等」などの記入内容に対応するため「他」という入力項目を作成し、該当する場合は「1」を入力する等の方法で対応する。
- 記入内容に不備や矛盾がある場合でも、分かる範囲の情報を入力
 - ・終了時間の記入がない、終了時間の方が荷卸し開始時間よりも先になっている等の不備や矛盾があったとしても、まずは受付簿に記入されている通りに入力し、記入されていない項目は空欄にする。
- データ数が多くなりすぎるとファイルが重くなり操作性が悪く(遅く)なるため、月ごとにファイルを分ける等を工夫



日付	種別	No.	運送会社名	メーカー名	メーカー名	メーカー名	他	ドライバー名	車種	車格	連絡先(携帯)	センター着時間	荷降し開始時間	終了時間	入庫受付票記入欄
8月17日	トラック	1	〇〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	〇〇〇	トラック	中型	〇〇〇〇〇〇	08:00	08:10	08:15	

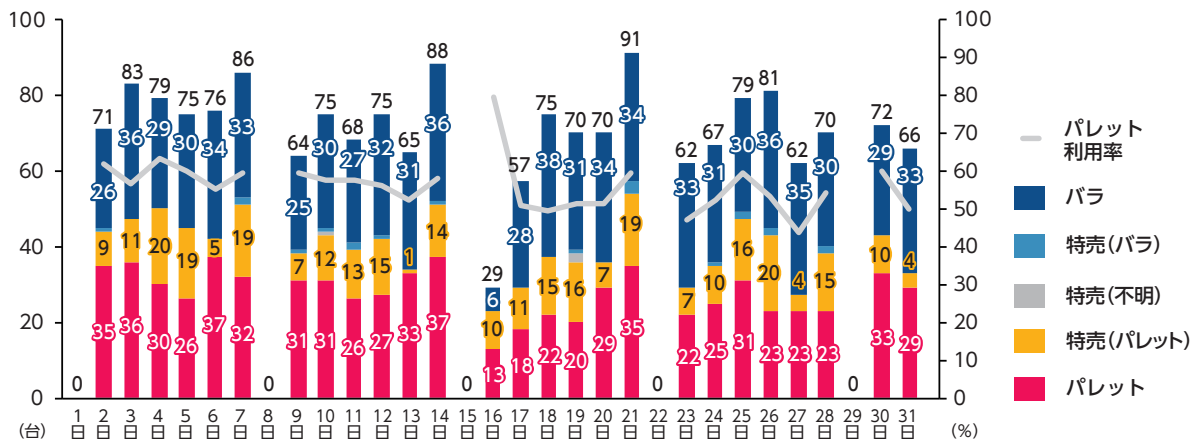
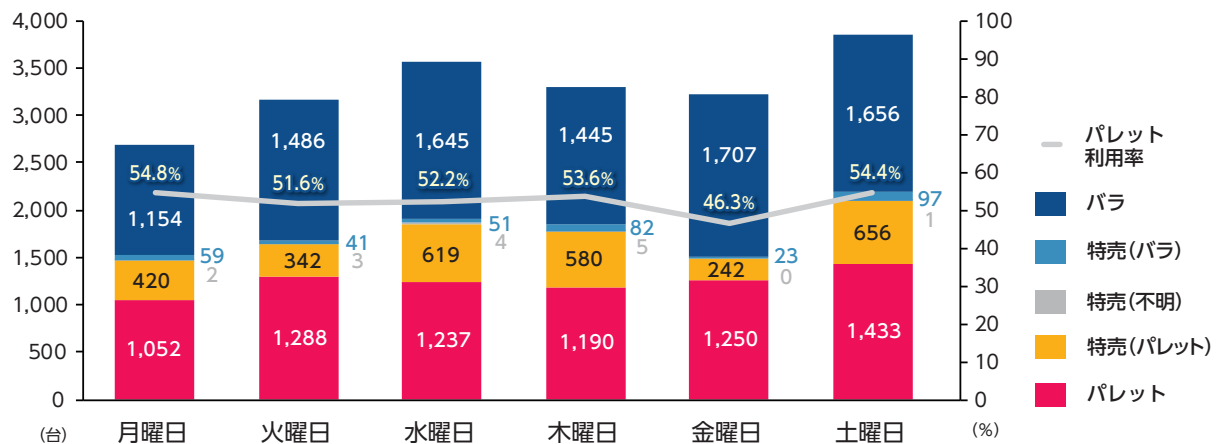
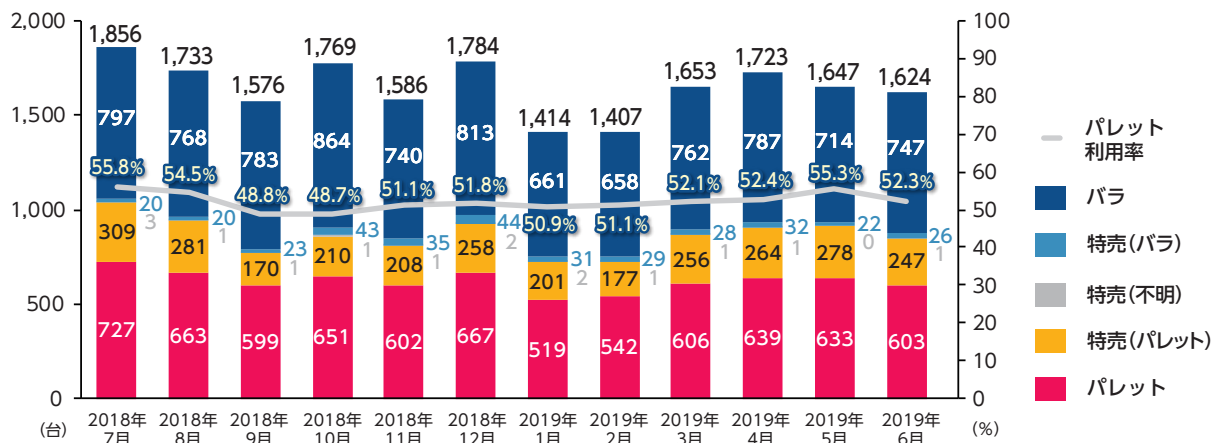
03

現状のボトルネックの把握方法

トラック受付台数の分析

■月ごと、曜日ごと、日ごと等の観点からトラック受付台数を分析し、当該センターにおける波動の傾向把握及び要因特定を行う。下図のように「見える化」し、要因をドライバーや庫内作業者へのヒアリング等で把握する。

分析結果イメージ(月別、曜日別、日別分析)



03

現状のボトルネックの把握方法

荷待ち時間、荷役+検品時間、待機時間の分析

■トラック単位で日ごとの特性がわかるようにグラフ化し、ボトルネックの部分の要因をヒアリング等で把握する。荷役+検品時間が長い場合は、荷役や検品以外にも各種附帯業務を実施することで長時間化していることもあり、ボトルネックとして十分に把握する必要がある。

■荷待ち時間、荷役+検品時間、待機時間を下記の方法で算出

【入荷当日に到着している場合】

- ・「荷待ち時間」＝「荷卸し開始時刻」－「センターが指定する納品開始時刻」
- ・「荷役+検品時間」＝「終了時刻」－「荷卸し開始時刻」
- ・「待機時間」＝「センターが指定する納品開始時刻（下記の例では7:00または13:00）」－「センター着時刻」
- ※センターが指定する納品開始時刻以降に到着した場合、「待機時間」＝0

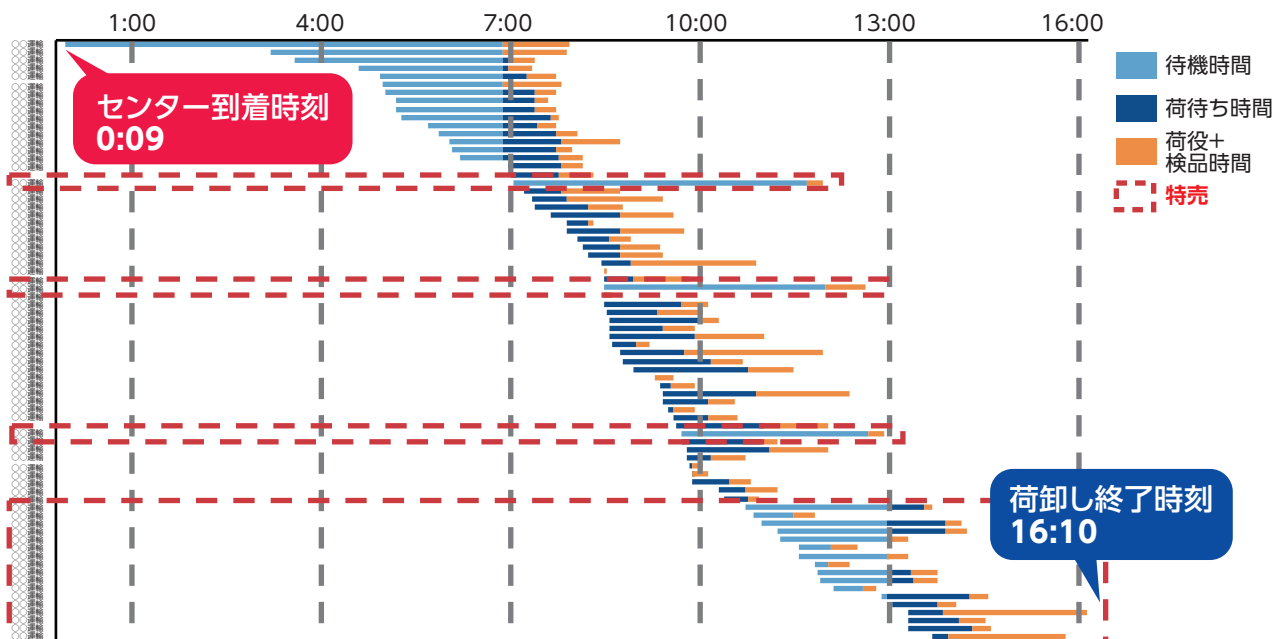
【深夜0時以前にセンターに到着し、日を跨いで待機している場合】

- ・「荷待ち+待機時間」＝（24－「センター着時刻」）＋「荷卸し開始時刻」
- ・「待機時間」＝（24－「センター着時刻」）＋「センターが指定する納品開始時刻」

分析結果イメージ

N	Q	F	Q	R	S	T	U	V	W
センター着時刻	荷卸し開始時刻	終了時刻	バース番	7	13	荷待ち+待機時間	待機時間	荷待ち時間	荷役+検品時間
1:00	7:05	7:30	A1 9			6:05	6:00	0:05	0:25
2:47	7:05	7:31	A1 6			4:18	4:13	0:05	0:26
2:57	7:05	7:43	A1 3			4:08	4:03	0:05	0:38
4:24	7:24	7:57	A1 9			3:10	2:35	0:34	0:23
5:00	7:00	7:33	A6			2:00	2:00	0:00	0:33
5:28	7:00	7:13	A8			1:32	1:32	0:00	0:13
5:30	7:36	7:45	A1 5			2:06	1:30	0:36	0:09
5:31	7:01	8:19	A1 6			2:20	1:29	0:51	0:28
5:51	7:48	8:17	A1 3			1:57	1:09	0:48	0:29
6:10	7:00	7:36	A9			0:50	0:50	0:00	0:36
6:10	7:59	8:32	A1 9			1:40	0:50	0:50	0:33
6:25	7:00	7:25	A1 1			0:35	0:35	0:00	0:25
6:52	8:23	8:38	A1 3			1:31	0:08	1:23	0:15
7:03	8:25	8:50	A1 6			1:22	0:00	1:22	0:25
7:07	8:45	9:00	A1 3			1:38	0:00	1:38	0:18
7:10	9:15	10:10	A1 9			2:05	0:00	2:05	0:55

待機時間、荷待ち時間、荷役+検品時間をグラフ化



03

現状のボトルネックの把握方法

バス稼働率の分析

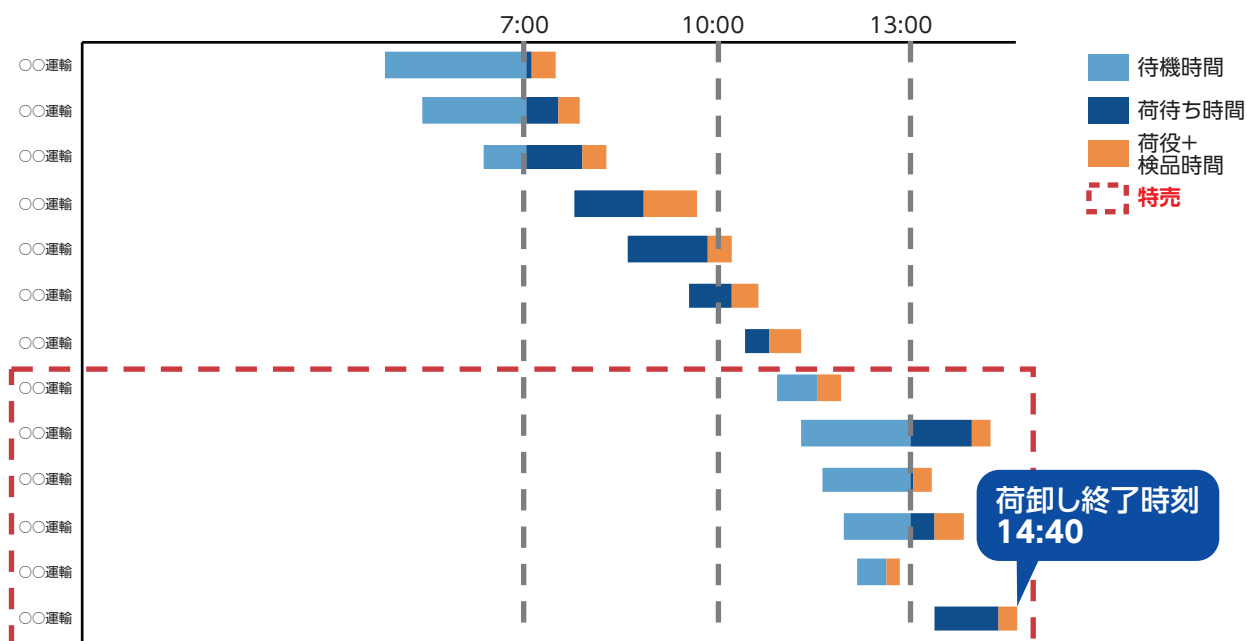
■前ページで示した荷待ち時間、荷役+検品時間、待機時間の分析用のExcelファイルを用い、バス稼働率の分析を実施し、荷待ち時間や荷役+検品時間が長い部分の要因をヒアリング等で把握する。注意すべきは1日の入出退トラック台数に対して、バスが足りないという施設制約に起因している可能性にも留意する必要がある。

- Excel表の「バス番号」の列にフィルターをかけ、分析を実施したいバスのみを表示
(下記の例で「A13」バスについての分析を実施)
- 前ページと同様の方法で、荷待ち時間、荷役+検品時間、待機時間のグラフを作成
- バス稼働率を分析することにより、下記分析例においては、特売品の荷卸し開始時刻である13時よりも早く定番品の荷卸しが終了し、11時頃から前倒しで特売品の荷卸しを開始、14:40には最後のトラックの荷卸しを終了していることが確認できるため、センターの入出荷能力の範囲内で運用されていることが分かる。

分析結果イメージ

センター	荷降し	終了時	バス	7	13	荷待ち	荷待ち	荷待ち	荷役時
4:45	7:05	7:27	A13			2:20	2:15	0:05	0:22
5:20	7:30	7:49	A13			2:10	1:40	0:30	0:19
6:20	7:52	8:15	A13			1:32	0:40	0:52	0:23
7:45	8:50	9:40	A13			1:05	0:00	1:05	0:50
8:35	9:49	10:13	A13			1:14	0:00	1:14	0:24
9:31	10:13	10:38	A13			0:42	0:00	0:42	0:25
10:24	10:48	11:18	A13			0:24	0:00	0:24	0:30
10:55	11:33	11:54	A13			0:38	0:38	0:00	0:21
11:19	13:57	14:16	A13			2:39	1:42	0:57	0:19
11:38	13:02	13:20	A13			1:24	1:22	0:02	0:18
11:57	13:24	13:50	A13			1:27	1:03	0:24	0:26
12:10	12:38	12:51	A13			0:28	0:28	0:00	0:13
13:22	14:22	14:40	A13			1:00	0:00	1:00	0:18

待機時間、荷待ち時間、荷役+検品時間をグラフ化





04

課題に対する解決の 方向性・具体的な 解決方策

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

受発注条件の見直し【全般】

解決可能な ボトルネック 要因

- ・発荷主と着荷主、発荷主とトラック運送事業者のそれぞれで受発注による契約行為が存在する。
- ・トラック運送事業者への委託の条件や内容は本来、契約書に明記されるべきであるが、記載なく過去からの商習慣で実施している事項があり、これらがトラック運送の非効率に繋がるケースがみられる。
- ・また、これらには発荷主とトラック運送事業者との委託条件に起因するものが含まれている。
- ・貨物自動車運送事業法の改正に伴い、荷主側でも対応が必要である。

実行ステップ

- ・荷主においてはトラック運送事業者との契約内容や委託内容を整理し、適正な運送委託がなされているか確認し、対策を講じる。中でも発着地で様々な附帯業務が発生している場合は附帯業務を整理した上で対策を講じる。
 - ▶ 契約内容の書面化
 - ▶ 附帯業務に対する料金の支払い
 - ▶ 適正な運賃・料金での運送委託
 - ▶ 有料道路の利用料金の負担
 - ▶ 追加運賃・料金の適正な負担
 - ▶ 燃料費・人件費の上昇分の適正な負担
 - ▶ 労働時間を遵守した運送委託
 - ▶ 荷待ち時間対策
- ・非効率が発生する要因が発荷主と着荷主間の受発注条件に起因する場合は、着荷主に申し入れて、改善を要請する。
- ・また、上記以外にも、物流効率化を阻害する欠点を許容しない社会から、これを許容する社会への変換を図ることも必要である。

実施の可否

- ・実行ステップに記載された内容は、発荷主とトラック運送事業者はもとより、必要に応じて着荷主も巻き込んで物流効率化に影響のある受発注条件の見直しを進め、取引毎に実施の可否を捉えていく。

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

受発注条件の見直し【全般】

- ・国土交通省では、荷主とトラック運送事業者間の受発注条件における8つの課題への対応を推奨している。
- ・これらの中には発荷主と着荷主間の受発注条件に起因するものもあり、一つ一つ是正していく必要がある。

運送委託者の方へのお知らせ

契約の内容を書面化 できていますか？

「契約のとき、〇〇円っていったよね。」
「え、確か××円って言ったのに…」

⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- ・「トラック運送業」における書面化推進ガイドラインでは運送契約に際して、運送日時、荷役業務の内容、運賃・料金の取扱いの必要事項について書面化を義務付けています。
- ・運送事業者が書面化を怠る場合には、必要事項を全て記載した書面化をしないことにより下請法に違反するおそれがあります。

⚠ 要注意! チェックポイント

- ☑ 荷役作業を含む運送内容・運賃等の重要事項が口約束となっていないか。
- ☑ 契約書を作成していますか。

こんな取引を目指しませんか？

- 運送事業者と協定の上、運送内容や運賃・料金の支払い方法等について合意する。
- その条件を書面化し、保存する。

本件に関して詳しくは資料が添付されているのでご確認ください。 → 国土交通省 運送取引相談窓口【相談先は掲載ページをご覧ください】

運送委託者の方へのお知らせ

附帯業務に対して料金を 支払っていますか？

「附帯業務はさせろのりに、お金もらえないんだよね…」

⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- ・運送委託者の依頼にはない役務を無償で運送事業者に提供させることは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

⚠ 要注意! チェックポイント

- ☑ 契約にない附帯業務を無償で要求していないか。
- ☑ 運賃は外の附帯業務に対して、適切な対価を支払っていますか。

こんな取引を目指しませんか？

- 契約時に十分な協議の上、附帯業務の範囲、費用負担等を明確にし、書面化する。
- 内容が内容を定期的に見直し、業務の範囲と価格が合理的、十分な協議の上で契約を改める。

本件に関して詳しくは資料が添付されているのでご確認ください。 → 国土交通省 運送取引相談窓口【相談先は掲載ページをご覧ください】

運送委託者の方へのお知らせ

一方的に低い運賃・料金を 運送委託等を行っていますか？

「この金額じゃあ次の仕事は任せられないよ。」

⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- ・運送委託者が運送事業者との十分な協議なしに適宜支払われる運賃・料金をより低い運賃・料金を不当に定めることは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

⚠ 要注意! チェックポイント

- ☑ 運賃・料金の設定に際して、運送事業者と十分に協議していますか。
- ☑ 運送委託者の事務の面で運賃・料金の引き下げを認めていますか。

こんな取引を目指しませんか？

- 価格を適正な水準と認めるとして協議を行い、運賃・料金を設定する。また、定期的に協議の上、運賃・料金を見直す。
- 燃料価格上昇など突発的な事象に際しては、価格協議により運賃・料金を見直す。

本件に関して詳しくは資料が添付されているのでご確認ください。 → 国土交通省 運送取引相談窓口【相談先は掲載ページをご覧ください】

運送委託者の方へのお知らせ

有料道路の利用料金を 負担していますか？

「荷物の引渡しは遅くなく、今からでも絶対に間に合わせてね!!」
「そう言いつつも高速代払ってくれないんだよね…」

⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- ・運送委託者が有料道路の利用を前提とした運送を依頼した際、有料道路利用料金の費用を負担することは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

⚠ 要注意! チェックポイント

- ☑ 有料道路の利用を前提とした運送を依頼した際、有料道路利用料金の負担を拒んでいませんか。

こんな取引を目指しませんか？

- 有料道路利用の必要と認められる十分な協議の上、運賃により有料道路利用料金の負担と合意を明確化する。
- 運送事業者と協定の上、運賃・料金の支払い方法等について定期的に話し合い、信頼関係を構築する。

本件に関して詳しくは資料が添付されているのでご確認ください。 → 国土交通省 運送取引相談窓口【相談先は掲載ページをご覧ください】

運送委託者の方へのお知らせ

追加運賃・料金の負担を 拒んでいませんか？

「明日の荷物、21時から30時に運ばないと、運賃はそのままでしょ。」
「トラックは台増やさないといけないけど、運賃はそのままか…」

⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- ・運送委託者の都合で契約内容を変更し追加費用が生じたにもかかわらず、費用負担を拒むことは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

⚠ 要注意! チェックポイント

- ☑ 追加運賃・料金を発生させた追加費用を負担拒んでいませんか。
- ☑ 追加運賃・料金を発生させた追加費用を負担拒んでいませんか。

こんな取引を目指しませんか？

- 運送委託者は運送事業者との十分な協議により運送条件を設定する。
- 契約した業務内容に変更が生じた場合には、合理的な運賃・料金を再設定し、追加費用を負担する。

本件に関して詳しくは資料が添付されているのでご確認ください。 → 国土交通省 運送取引相談窓口【相談先は掲載ページをご覧ください】

運送委託者の方へのお知らせ

燃料費・人件費の上昇分の 負担を拒んでいませんか？

「燃料費、人件費も上がっているのに、運賃・料金を上げてもらえないか？」

⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- ・運送委託者が運送事業者から燃料費・人件費の上昇コストを運賃・料金を支払うことを求めたにもかかわらず、運賃・料金を不当に削減することは、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。

⚠ 要注意! チェックポイント

- ☑ 燃料費・人件費の上昇を踏まえた運賃・料金の見直しを協議していませんか。
- ☑ 燃料・人件費の増加分が適切に反映されているか。

こんな取引を目指しませんか？

- 運送事業者と定期的に協議し、運賃・料金を見直す。
- 急激な燃料価格上昇など突発的な事象に際しては、価格協議により運賃・料金を見直す。

本件に関して詳しくは資料が添付されているのでご確認ください。 → 国土交通省 運送取引相談窓口【相談先は掲載ページをご覧ください】

運送委託者の方へのお知らせ

労働時間を守れない運送を 強要していませんか？

「これは道中で明日の朝までに九州までお願いね。」
「いきなりそんなこと言われても、今から出発が必要で休む暇がとれない!」

⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- ・運送委託者の都合により運送事業者が労働時間外に働くことを強要した場合は、労働基準法（以下「労基法」）に違反するおそれがあります。

⚠ 要注意! チェックポイント

- ☑ 運送委託者の都合により労働時間外に働くことを強要していませんか。
- ☑ 運送委託者の都合により労働時間外に働くことを強要していませんか。

こんな取引を目指しませんか？

- 運送委託者は運送事業者との十分な協議の上、労働時間外に働くことを決定する。
- 運送委託者の都合により労働時間外に働くことを決定する。

本件に関して詳しくは資料が添付されているのでご確認ください。 → 国土交通省 運送取引相談窓口【相談先は掲載ページをご覧ください】

運送委託者の方へのお知らせ

荷待ち時間への対策を 放置していませんか？

「もう1時間以上待っているのに…」

⚠ 法令違反となるおそれがあります!!

- ・運送委託者の都合により、荷待ち時間が発生し、労働時間外に働くことを強要した場合は、労働基準法（以下「労基法」）に違反するおそれがあります。

⚠ 要注意! チェックポイント

- ☑ 運送委託者の都合により荷待ち時間が発生し、労働時間外に働くことを強要していませんか。
- ☑ 運送委託者の都合により荷待ち時間が発生し、労働時間外に働くことを強要していませんか。

こんな取引を目指しませんか？

- 荷待ち時間の発生やそれにより生じる遅延を運送事業者と共有し、対策を講じる。
- 運送委託者の都合により生じた荷待ち時間による追加費用（人件費等）を負担する。

本件に関して詳しくは資料が添付されているのでご確認ください。 → 国土交通省 運送取引相談窓口【相談先は掲載ページをご覧ください】

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

受発注条件の見直し リードタイムの延長

解決可能な ボトルネック 要因

- ・当日発注、翌日納品（いわゆる「N+1日」）といった、発注から納品までのリードタイムが短く設定されている場合には、受注してから出荷までの時間が短くなるため、効率的な配車計画（複数発送先への商品の混載による積載率の向上等）を組む余裕がない。
- ・短いリードタイムに対応するためには、受注が確定する以前に物量を見積もってトラックを手配する必要があるが、車両不足で商品が運べなくなるリスクを考慮し、荷主やトラック運送事業者はトラックを多めに確保する傾向がある。その結果、受注量が予想を下回った場合にはトラックが余ってしまい、費用のみが発生するケースも存在している。

実行ステップ

- ・発注から出荷、納品までのリードタイムを延長する際に課題となるのが適正な在庫の確保である。リードタイムを延長することにより、在庫過多や欠品のリスクが発生しやすくなる。
- ・需要予測の精度向上や関係者間の合意形成、更には消費者への理解促進等により、可能な商品から少しずつ、リードタイムの延長に取り組むことが望ましい。
- ・現状「N+1日」である商品についてリードタイムを延長する場合でも、商品の種類や個別の事情により「N+1.5日」が望ましい場合や「N+2日」が望ましい場合等、様々なパターンが考えられるため、ケースバイケースでの柔軟な対応が求められる。

KPIの設定 による 効果測定

- ・効率的な配車等によるドライバーの拘束時間削減や積載率の向上等の効果が期待されるため、個別具体的なKPIの設定や関係者へのヒアリング等による効果測定が望ましい。

取組み事例

4日目販売の促進により余裕を持った運行を実現

1 実施者の概要

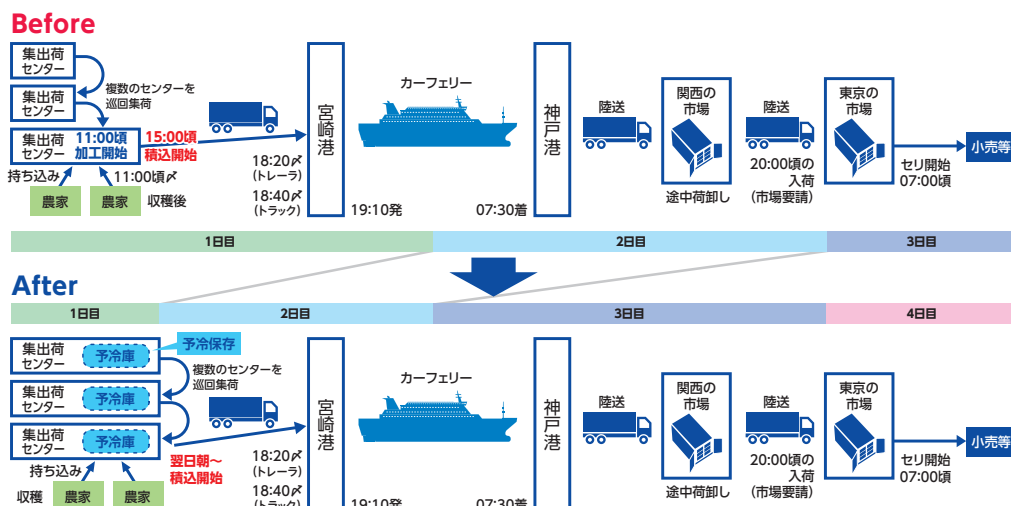
- ・発荷主(農業団体)、着荷主(卸売業者)、運送事業者
- ・荷種:青果物

2 背景・課題

- ・フェリー積み込みまでのリードタイムが短く、遅延が発生した場合には陸路輸送せざるを得ないため、改善基準告示の遵守が困難な状況となる。
- ・着側の卸市場には順番待ちのルールが明確でなかったり、着荷しているのに荷受け担当が不在のためドライバー自らが荷役しなければならないなど、事業者によって対応に差がある。

3 事業内容

- ・収穫当日は出荷せず予冷庫に入れ、翌日に従前よりも早い時間帯から積み込みを開始する。
- ・これにより3日目販売が基本であった出荷スケジュールを4日目販売のスケジュールに変える。



4 結果

- ・収穫当日積みを翌日積みとすることで、時間的に余裕を持って集荷・積み込みを行うことが可能となった。
- ・収穫から販売までのリードタイムは3日から4日にのびたものの、収穫当日は予冷庫にて保管することにより3日目販売と変わらぬ鮮度が保持できた。
- ・フェリーに乗り遅れて全行程を走行せざるを得ないリスクが低減した。

5 荷主企業・運送事業者のメリット

- ・余裕を持った出荷スケジュールでも鮮度を保持可能であることが確認できた。
- ・運送事業者が改善基準告示の遵守が困難な運行を行わざるを得なくなるリスクが低減した。
- ・荷主と運送事業者との間で忌憚のない意見交換ができるようになった。

6 結果に結びついたポイント／今後の展開

- ・荷主企業と運送事業者で現場の問題点を確認した。
- ・荷主企業、運送事業者が一同に介し、継続的な改善を検討した。
- ・荷主企業の協力により、出荷作業時間の短縮に取り組んだ。

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

受発注条件の見直し 波動の平準化

解決可能な ボトルネック 要因

- ・入出荷量に波動が存在することで、貨物量に繁閑差が生じ、入出荷の繁忙時には車両の不足による無理な運行が発生したり、受け入れ施設のキャパシティオーバー等による荷待ち時間が発生する一方で、閑散期には積載率が低くなるなど輸送効率が低下する。
- ・具体的な波動の原因には様々な要因が考えられるが、加工食品分野においては波動の主要な発生原因として以下のものがあげられる。

納入指定時刻の午前中への集中、特売による土日への入荷量の集中、月単位の管理会計による月末・月初への貨物量の集中、販売奨励金の算定期限末直前の駆け込み需要の発生、季節による消費性向の変化、長期休暇前の需要の拡大。

実行ステップ

- ・貨物の入出荷量を平準化させることで、こうした繁閑差による荷待ち時間の短縮や輸送効率の向上に繋げることが可能。
- ・季節によって出荷波動が異なる商品を組み合わせることで共同配送を行い、年間を通して変動しがちな車両・倉庫の余剰スペースを有効活用。
- ・ただし、波動そのものを無くすことは難しい場合が多いため、予測可能な波動に対して効率的に対応することが望ましい。例えば、週末に実施する特売向けの商品を複数回に分けて納入する、季節による消費性向の変化により需要が多くなる商品と少なくなる商品の納入を組み合わせる等の施策は実際に効果を上げている。

KPIの設定 による 効果測定

- ・日ごと、曜日ごと、月ごとのトラック受付台数の波動分布をKPIとすることにより、施策の効果を測定することが可能。（ただし、上記KPIによる実態把握、効果測定はトラック1台あたりの積載率を加味することができない点には注意が必要。）

物流波動の主な発生原因と対策例

1 午前・午後での1日の中での波動

- ・概要:着荷主の納品指定時刻が午前に集中することが多く、その場合はトラックの受付も午前中に集中するため、1日の中で波動が発生する。
- ・対策例:着荷主が一定の条件に従って納品指定時刻を分散させることにより、トラック受付の集中する時間帯をずらし、波動を解消することが期待できる。例えば小売の物流センターにおいて、全ての商品を朝7時に受付開始していたところを特売品については午後1時の納品開始とすることで、トラックの受付時間帯を分散させ、1日の中での波動を平準化することができる。

2 週末の特売などによる週の中での波動

- ・概要:小売の集客が見込める主に土日に焦点を合わせた発注により、流通プロセスの週波動が発生する。
- ・対策例:小売店舗において週末に特売を行うことが多く、そのために小売の物流センターへの納品が金曜日に集中する例が散見される。その場合には、全ての特売品をまとめて金曜日に納入するのではなく、例えば水曜、木曜、金曜の3日間に分けて納入することにより、貨物量を分散させ、週の中での波動を平準化することができる。

3 月単位の管理会計による月末月初の波動

- ・概要:月単位でのノルマにより、管理会計の売上計上の観点から月末や月初の貨物量が増大する。
- ・対策例:管理会計の締め日は月末であることが一般的であるが、月末以外(例えば月の中旬等)へ変更することにより、月末月初の波動を平準化することができる。

4 販売奨励金の算定期限末による波動

- ・概要:販売奨励金の算定期限末に駆け込み需要が発生し、年度末・年度初めに貨物量が増大することがある。
- ・対策例:販売奨励金の算定期限を他の波動と被らないように設定する。具体的には月末や週末に設定することを避けることで波動を分散化することが可能となる。

5 消費性向による季節波動

- ・概要:季節に応じた消費者の消費性向から季節波動が発生する。例えば、カップ麺等の商品は夏よりも冬の方が多く消費され、ビールや清涼飲料等は冬よりも夏に多く消費される傾向にあるため、季節によって商品ごとの貨物量が大きく変動する。
- ・対策例:消費性向に紐づくものであるため商品単位での波動自体を無くすことは難しい一方、限られたトラック台数を有効活用するためには、季節性向が逆になる商品同士で時期によってトラック単位の融通をすることが効果的である。

6 長期休暇による波動

- ・概要:GW、お盆、年末年始といった長期休暇の直前に休暇期間分の貨物をまとめて配送するため、貨物量が急激に増加し、波動が発生する。
- ・対策例:長期休暇期間分の在庫について、直前にまとめて納入するのではなく数週間ほどの期間をかけて少しずつ納入することで、休暇直前の急激な貨物量増加を避けることが可能になり、長期休暇による波動を平準化することができる。

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

受発注条件の見直し 需給調整在庫の確保

解決可能な ボトルネック 要因

- ・近年、キャッシュフローの改善※を念頭に在庫削減策が荷主を中心に実施されている。
- ・過度な在庫削減を実施した場合、欠品リスクを補うためにリードタイムを短く設定するため、輸送や入出荷作業の時間が不十分となり、トラック輸送や倉庫事業において業務の集中やそれに伴う待ち時間が、非効率を生む要因となっている。
- ・また、過度な在庫削減の実施のために少量で多頻度の納品が行われることになり、納品作業での非効率が発生している。

※在庫となっている商品が仕入れ、販売を経て現金化されるまでには一定の時間が必要であり、その間はキャッシュが減少している状況になる。したがって、在庫量を削減することでキャッシュフローを改善することが可能である。

実行ステップ

- ・現状の需給状況を確認し、過度に在庫量が少ないことにより、物流などの他業務へ影響を及ぼし、非効率を導いていないかを確認する。特に過度な在庫削減により物流コストを上昇させていないか、そのバランスを検討することが望ましい。
- ・ITを活用することにより、高回転商品と低回転商品などの商品の特性に応じて在庫政策を変更できないか検討する。それによって、在庫量と需要予測に対して納品頻度やリードタイムに余裕が持てるように再設計する。

KPIの設定 による 効果測定

- ・在庫の増減。
- ・納品頻度やリードタイムの変化による物流コスト。

取組み事例

在庫型倉庫設置による積込場所の分散化、倉庫機能の強化

1 実施者の概要

- ・発荷主(食品製造業)、センター運営者(倉庫事業者)、運送事業者
- ・荷種:加工食品

2 背景・課題

- ・発荷主の複数保有する倉庫の保管機能、荷揃い作業等は、貨物量増加等の原因により円滑に遂行できていないケースが発生。積込み作業時において、予め定められた時間に積込み作業を開始できないケースがあり、荷待ち時間が長時間化し、出発時間が遅延し、安全運行に支障が生じるケースが繁忙期を中心に発生。倉庫では荷役作業員の人数が繁忙期、通常期間問わず、同一であり、貨物量の繁閑に非対応。

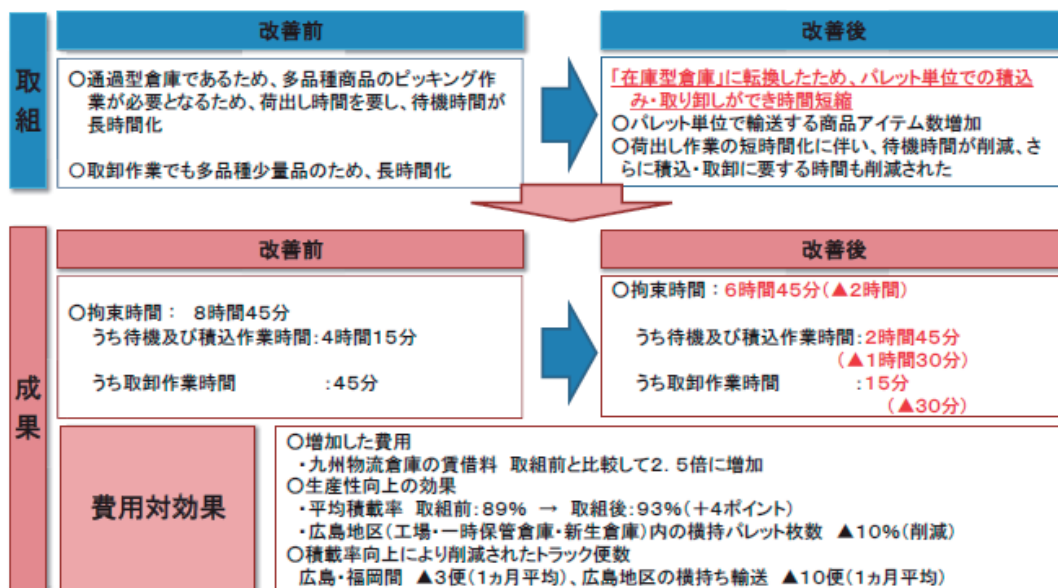
3 事業内容

- ・各倉庫における保管アイテムを見直し、各車両は伝票に基づき積込みのために倉庫を巡回する。
- ・委託倉庫での積込する車両を分散化することで、委託倉庫に滞留する車両台数を削減し荷待ち時間、積込み作業時間の削減を実施。

4 結果

- ・Before:ドライバー拘束時間8時間45分⇒After:ドライバー拘束時間6時間45分(▲2時間)
- ・新たな倉庫の賃借料が2.5倍に増加、平均積載率は89%⇒93%(+4ポイント)、トラック便数が長距離▲3便、横持輸送▲10便(1ヵ月平均)。

5 荷主企業・運送事業者のメリット



6 結果に結びついたポイント／今後の展開

- ・倉庫の賃借料が増加したが、通過型倉庫から在庫型倉庫に転換したこと
- ・車両の積載率が向上し、費用対効果も良好であることから今後も継続的に実施予定。

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

荷待ち時間の削減 先着順から予約制への変更

解決可能な ボトルネック 要因

- ・全てのトラックに同一の納入時刻を指定し先着順で受付をすると多くのトラックが早い順番を取るため必要以上に早く到着するが、荷出し・荷受けの処理能力には制約があるため一定のペースでしか行うことができず、結果として長時間の荷待ちが発生。
- ・トラックが荷役作業を終えて空いたバースへ次のトラックを誘導するため、積載内容に合わせた効率的な庫内作業の準備や、荷卸し後のセンター内動線等を考慮した適正なバース配置ができず、後工程である庫内作業でも非効率が発生。

実行ステップ

- ・先着順の受付を取りやめて事前予約制を導入することにより、特定の時間帯へのトラックの集中を避け、荷待ち時間の削減・解消が期待できる。
- ・着荷主側が事前に予約内容を確認できるため、積載内容に合わせた効率的な庫内作業の準備やバース配置が可能になる。(ASN※1情報の提供と合わせると更に効率的)
- ・予約時間の幅の持たせ方やシステム運用の費用負担について、事前に関係者間で協議し合意形成を得ることがポイントとなる。
- ・予約システムを導入する前段階としての受付システムの導入や、バース管理システムの導入等により、実態把握や効率的なバース運営が可能になる。



KPIの設定 による 効果測定

- ・トラック受付簿やトラック受付システム等、トラックの入退管理情報の「荷卸し開始時刻」-「センターが指定する納品開始受付時刻」が「荷待ち時間」であり※2、これをKPIとすることで荷待ち時間削減の効果測定が可能。
- ・庫内作業の効率向上については、作業員へのヒアリング等による定性的な効果測定が可能。

※1 ASN …… Advanced Shipping Notice の略で、事前出荷情報のこと。

※2 予約(指定)時刻以前に到着し待機していた分は「荷待ち時間」には含まれない。

取組み事例

受付予約と一貫パレチゼーションで着荷主滞在時間を短縮

1 実施者の概要

- ・発荷主(食品製造業)、着荷主(通販事業者)、センター運営者(着荷主100%子会社)、運送事業者
- ・荷種:穀物食品

2 背景・課題

- ・着荷主のセンターへの納品は到着順受付となっており、早い順番を取るためにドライバーは必要以上に早く到着する傾向にあった。これにより、到着～受付開始時刻～荷役開始の荷待ち時間の合計に平均3～4時間を要していた。
- ・センターとしてはパレット利用を推奨しているものの、車両の集中によりパレット専用バースの方が荷待ち時間が長い場合があり、また、発荷主の積み方が着荷主の指定する積み方と異なることから、バラ卸しが行われていた。それにより荷役時間も長くなり、上述の待機・荷待ち時間と合わせ、センター到着から出発までに約6時間を要していた。

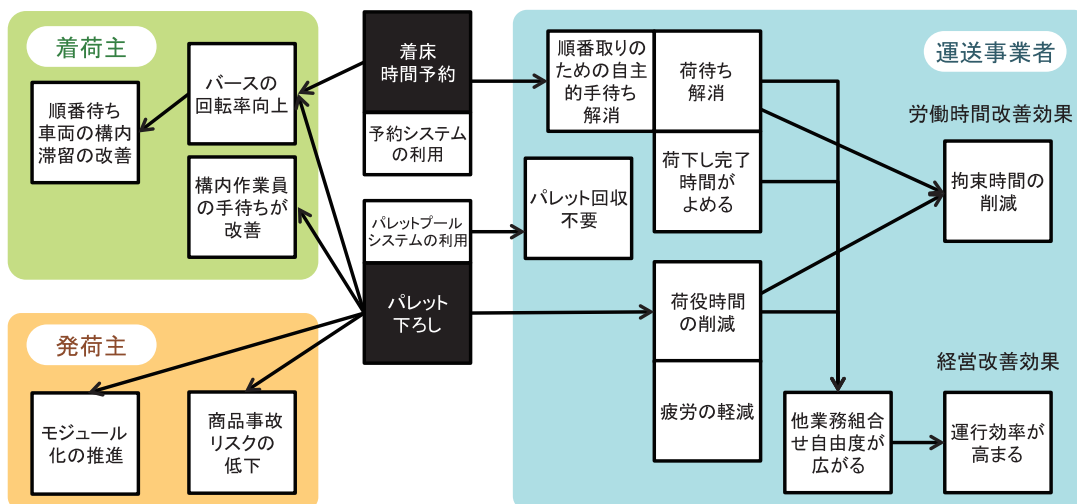
3 事業内容

- ・パレットの積み方(配数・段数)を発荷主が着荷主の自動倉庫の仕様に合わせ、パレット卸しを実施した。
- ・試験導入中であつた予約受付システムを活用し、先着順ではなく1時間幅での事前予約による受付を実施した。
Before:朝7時から先着順で受け付け⇒After:7-8時、8-9時、9-10時に分けて受付時刻を指定

4 結果

- ・Before:待機+荷待ち4時間+荷役2時間=6時間⇒After:待機+荷待ち53分+荷役27分=1時間20分 待機+荷待ち時間が3時間7分、荷役時間が1時間33分、合計で4時間40分の時間削減が実現した。
- ・荷卸し後すぐに自動倉庫に格納できるようになり、着荷主物流センターでのバースの回転率が向上した。
- ・予約運行計画の精度が高まり、帰り荷等の業務組み合わせの自由度が高まった。

5 荷主企業・運送事業者のメリット



6 結果に結びついたポイント／今後の展開

- ・運行計画の精度向上、帰り荷などの業務の選択肢拡大などの副次的な効果に加え、発荷主では荷姿のモジュール化の推進にも繋げる予定である。
- ・発・着荷主ともに一貫パレチゼーションを推進中であり、実証実験を通じて両者が話し合ったことにより、互いにパレット卸しを望んでいることと、実現のための課題が明確となった。結果的に発荷主が商品のパレット積み付け方法を着荷主の条件に適合させたことにより、パレット利用が実現した。

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

荷待ち時間の削減 時間指定の柔軟化

解決可能な ボトルネック 要因

- ・納品時間を細かく設定することや、先着順で処理することによって荷待ち時間が増大することがある。
- ・荷主等の物流拠点の実態調査(前述の「現状のボトルネックの把握方法」参照)を実施し、速やかにボトルネックを把握する必要がある。
- ・ボトルネックの発生する要因として、午前のみ等受付時間が短いこと、施設のキャパシティー不足、荷役時間や納品時の検品時間の長時間化等があげられる。

実行ステップ

- ・発荷主と着荷主、トラック運送事業者が連携して、入出荷の時間帯について出荷地と入荷地の現状を明らかにし、施設制約を加味しながら現状よりも時間指定や時間帯の自由度を高める。
- ・配送ルート決定要因の1つである時間制約が緩和されることで、新たに配送ルートの計画を構築する。(トラックの稼働率の最大化)



運送委託者



運送事業者

KPIの設定 による 効果測定

- ・荷待ち時間の削減度合い。
- ・出荷地や入荷地のトラック入場可能時間の長さ(発荷主や着荷主の拠点とトラック事業者のニーズを合致させる)。

取組み事例

バラちらし:午前納品の分散化

1 実施者の概要

- ・発荷主(製紙メーカー)、3PL(倉庫事業者)、運送事業者、着荷主(紙卸や紙需要家)
- ・荷種:製紙

2 背景・課題

- ・着の78%が午前中に配送されており、「ムラ」があった。午前中の配送対応車両が午後には空き車両となっていた。
- ・ムラをなくすために、時間指定を減らす必要があり、着荷主の拠点で「時間的な余裕」、もしくは「空間的な余裕」がないか、納品するドライバーに確認してもらった。
- ・発荷主から着荷主へと要請しても上手くいかないの、発荷主の了承を得て、物流現場に直接依頼する手法へ。

3 事業内容

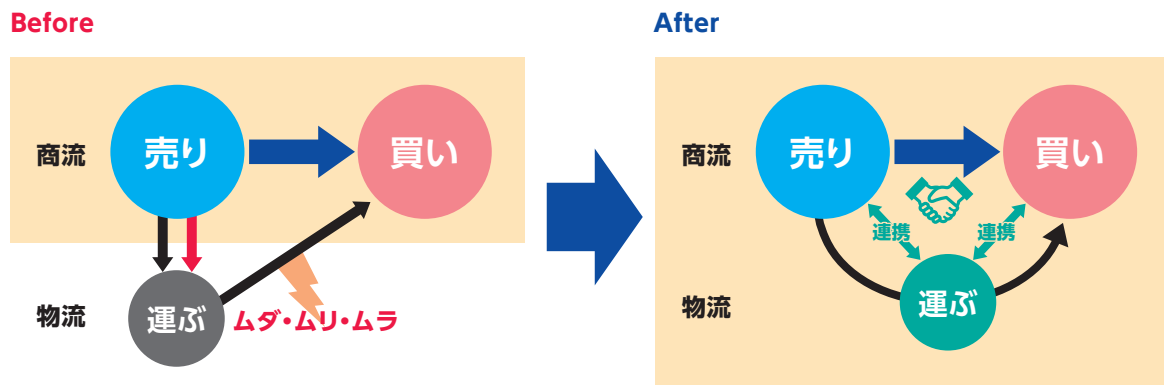
- ・3PLが直接、着荷主の物流現場を訪問し、「バラちらし」(時間指定の解除と、前倒し納品(前日午後))を説明、打診した。

4 結果

- ・バラちらし賛同率:100%、時間指定解除の賛同率:93%、前倒し納品承諾率:96%
- ・車両の回転数が9.8%向上、この結果、必要車両台数が18台から14台へと4台削減。

5 荷主企業・運送事業者のメリット

- ・配送の効率を上げることで、発荷主や物流事業者は運賃の上昇を抑制できた。
- ・着荷主も稼働率が低い時間帯での荷受となり、稼働率が向上した。



6 結果に結びついたポイント/今後の展開

- ・バラちらしの実施可能性を着荷主の拠点で「時間的な余裕」、もしくは「空間的な余裕」がないか、日々配送しているドライバーに確認してもらった。
- ・3PLが発荷主と問題を共有し、商流での交渉でなく、着荷主の物流現場を訪問し、「バラちらし」を説明、時間指定の解除と、前倒し納品(前日午後)を打診した。
- ・時間を要するが全ての着荷主の物流現場を訪問した。
- ・今後は発荷主の他の倉庫や、3PLの他の倉庫にも横展開していく。

※本事例は2018年度日本ロジスティクス大賞経営革新賞、2018年度グリーン物流パートナーシップ会議特別賞を受賞した乾汽船より提供。

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

荷役時間の削減 バラ積み貨物のパレット化

解決可能な ボトルネック 要因

- ・トラックに荷積み・荷卸しをする際、パレットを利用している場合はフォークリフトの利用により効率的な荷役作業が可能となるが、パレットを利用せず手積み・手卸しが行われている場合には、荷役時間の長期化によりドライバーの拘束時間が長くなる。
- ・また、手積み・手卸し作業をドライバーが行うケースも場合も多く、ドライバーの疲弊に繋がっている。
- ・加工食品の分野においては、重量が軽く積載率が重視される即席めんやお菓子等の輸送に際し、段ボール単位でのバラ積みが行われている場合が多い。

実行ステップ

- ・手積み・手卸しによる荷役作業となっている場合、発着荷主で調整して、パレットを用いた積み卸しとすることにより、荷役時間の削減が可能。
- ・また、ラック(カゴ台車等)等の輸送用機器や、折りたたみコンテナ、通い箱等の輸送用容器の活用によっても、同様の効果を得ることが可能。
- ・荷主にとっては、構内作業員の作業時間短縮や、荷受けバースの効率的な運用につながる。
- ・導入に当たっては、パレット等の輸送用機器にかかるイニシャルコストや、導入後の管理コスト等の費用分担について関係者間で合意を形成することが重要。

KPIの設定 による 効果測定

- ・トラック受付簿やトラック受付システム等、トラックの入退管理情報の「終了時刻」-「荷卸し開始時刻」が「荷役+検品時間」であり、これをKPIとして荷役時間削減の効果測定が可能。
- ・パレット利用により荷役後の庫内作業の効率も向上すると考えられ、これについては作業員へのヒアリング等により定性的な効果測定が可能。

取組み事例

半量パレット積みによる集荷時間の削減

1 実施者の概要

- ・発荷主(食品製造業)、運送事業者
- ・荷種:スナック菓子・カップラーメン

2 背景・課題

- ・発荷主企業の工場からストックポイントまでの運行は毎週月曜から金曜までに2往復するが、長時間の拘束時間、運転時間、連続運転時間となっていた。
- ・原因として複合的な要因が考えられるものの、特に月曜日と水曜日に行っている集荷においては、スナック菓子の手積みにより約3時間を要しており、この荷役時間の長期化がドライバーの労働環境を悪化させていた。

3 事業内容

- ・その日の出荷内容により、同一商品でパレット積みできる出荷が多い場合に、その部分をパレット積みして、積込時間の短縮効果を測定した。



4 結果

- ・全て手積みの場合の積込時間が3時間05分に対し、実験では2時間05分となり、60分の短縮となった。今回の実験では荷積みには要した時間のみを測定しているが、配送先での荷卸しについても同様の効果が発生したと考えられる。
- ・今回の実証実験に際しては荷室高さの高い車両を用いたため積込量低下は発生しなかったが、パレット積み部分2段目の最上層の商品は崩れて手積みに戻す必要があった(右図)。



5 荷主企業・運送事業者のメリット

- ・発荷主にとっては、運送事業者等の労働時間改善への協力が長期的な運送手段の確保につながるという点がメリット。
- ・運送事業者にとっては、荷役時間の削減により始業時間を遅らせることが可能になり、運送原価を低減できる可能性が生まれた。また、手荷役の削減による運転手の疲労軽減もメリットとなった。その一方で、パレット持ち帰りが帰り荷の制約となることや、商品を固定しているフィルムを剥がす作業の発生等、解決すべき課題もあった。

6 結果に結びついたポイント／今後の展開

- ・荷室内寸の高さが従来より10cm高い車両を使用したことにより、パレット分の積載量低下を補うことができた。
- ・継続してパレット輸送するには、卸地倉庫にパレット保管コストを支払い一括して持ち帰るか、都度持ち帰る必要があり、いずれにしても帰り荷の制約になる。
- ・将来的には商品サイズの見直しにより、外装段ボールケースのサイズ統一化をはかる。これによりパレットの積み付け効率を向上させる。

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

荷役時間の削減 パレットサイズ等の輸送容器の統一

解決可能な ボトルネック 要因

- ・パレット等の輸送容器が統一されていないことから非効率が発生している。荷役時にフォークなどの荷役機器の幅を変更するのに時間を要したり、庫内で保管する際の保管効率の低下が発生したりする。特にT11型パレットで設計された自動倉庫にはT12型パレットは格納できなかったり、ビールパレットでは保管効率が低下するといった非効率が生じている。
- ・この結果、パレットサイズが異なることにより、出荷地で採用されているパレットから入荷地で採用されているパレットに移し替えるという作業が生じる。

実行ステップ

- ・パレットやかご車などの積み替えや保管効率などの実態を整理し、ボトルネックを見つけ、その要因を検討する。
- ・パレットやかご車などの輸送容器をサプライチェーンのどの部分まで適用するか検討する。
- ・その上で、以下の内容を検討し、関係者との調整を実施する。
 - ▶ サプライチェーンの範囲内での推奨サイズ(加工食品業界ではT11型パレット及びT12型パレット)
 - ▶ 自社商品を積載する際の積載効率
 - ▶ 車格やバース形態などの庭先条件
 - ▶ サプライチェーンの各拠点での格納条件(特に自動倉庫の規格)
- ・輸送容器を決定し、パレットやかご車などの調達に向けた検討を実施。特に自社で保有するのか、レンタルを活用するのか、自社で保有する場合は回収方法も踏まえて、資金計画を策定する。
- ・統一された輸送容器を導入し、オペレーションを変更していく。
- ・なお、中期的に共同輸送を実施する場合、共同輸送を実施する他の主体と統一された輸送容器で設計すれば、積載率の向上が図りやすい。

KPIの設定 による 効果測定

- ・荷役時間(主に輸送容器が統一されたことによるトラックドライバーの時間短縮効果)

パレットなど輸送容器の規格の現状

1 パレット規格の現状

- いわゆる平パレット(上部構造物のない差込口をもつ、最も多く流通しているパレット)の規格は世界標準であるISOで定義される6タイプと、日本のJISで定義される7タイプが存在する。これ以外に各国で規格があるものも存在する。
- どのパレットサイズに統一するかは、加工食品分野では、ISOでもJISでも定義されているT11型パレット(1100×1100)及びT12型パレット(1200×1000)が主流となっている。
- なお、ISOとJISでは1100×1100、1200×800、1200×1000の3タイプの同規格が存在するが、サプライチェーンの関係主体や業界との調整の中で決めていくことが有効であろう。

表 パレットサイズの規格

	世界標準	日本
規格	ISO	JIS
サイズ	1100×1100 1067×1067 1140×1140 1200×800 1200×1000 1219×1016	1100×1100 1100×800 1100×900 1100×1300 1100×1400 1200×800 1200×1000

2 かご車等の他の輸送容器の現状

- パレット以外の輸送容器としては、主に小売センターから店舗までで使われる「かご車」と、製パンや総菜などの輸送に使われる「食品クレート」があげられる。
- かご車は、主に小売の物流センターから店舗までの輸送で活用されている。このため荷主が小売のみであるため、現時点では標準化の検討はあまり進められていない。しかしながら、今後は地方部などでの小売の共同輸送の進展も想定されることから、業界として標準化が望ましい。
- クレーンの標準化は、「物流クレート標準化協議会」で4つの標準規格が定義されている。日本ロジスティクスシステム協会が実施した「クレート等の標準化による輸送分野の効果の推計」によると、製造業からTC、店舗そして回収のプロセスでクレート・オリコン等が標準化・共有化されているモデルと、標準化・共有化されていないモデルにおいて、標準モデル:3.29分／個に対し、標準化されていないモデル:4.87分／個と、32.4%標準モデルの方が作業時間の効率が良いとされている。

図 4タイプの標準規格

タイプ別 概観	外 寸	内 寸	有効内寸
I 型 	長 578mm × 短 388mm × 高 132mm	長 534mm × 短 348mm × 高 120mm	長 520mm × 短 334mm × 高 110mm
II 型深 	長 557mm × 短 459mm × 高 148mm	長 509mm × 短 419mm × 高 138mm	長 490mm × 短 400mm × 高 126mm
II 型浅 	長 557mm × 短 459mm × 高 108mm	長 509mm × 短 419mm × 高 98mm	長 490mm × 短 400mm × 高 86mm
II 型ハーフ 	長 459mm × 短 277mm × 高 156mm	長 419mm × 短 229mm × 高 146mm	長 400mm × 短 210mm × 高 126mm

出所)「標準化による物流の生産性向上の事例集」(国土交通省:平成31年3月)より

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

荷役時間の削減 外装段ボールサイズの見直し

解決可能な ボトルネック 要因

- ・パレットの活用、パレットサイズ等の輸送容器の統一については前頁までに記載した通りであるが、パレットが活用されている場合でも、外装段ボールサイズが原因でパレットへの効率的な積み付けができない場合がある。
- ・外装段ボールの適切なサイズへの見直しにより、パレット上での積載率の低下や、同一パレットへの異なる商品の混載による作業効率の低下等の問題解消を図ることが可能である。

実行ステップ

- ・外装段ボールサイズの見直しに際し、以下の点を考慮してサイズを決定する。
 - ▶ 「加工食品分野における物流標準化アクションプラン」を参考に、T-11型及びT-12型パレットのサイズを考慮した外装段ボールサイズを候補とする。
 - ▶ 更に、段ボール内に詰める商品パッケージのサイズに合う段ボールサイズに絞り込み、決定する。
- ・外装段ボールサイズを検討・決定する際には、段ボール内に梱包する商品の数量や、それに応じた重量についても考慮し、段ボール自体に十分な強度を持たせる必要がある。
- ・外装段ボールサイズの変更に際し、段ボールへ印刷する表示内容のサイズ等も同時に変更する必要がある。また、納品先に対する商品情報の変更等も発生する。これらを最小限に抑えるためには、段ボールサイズの見直しを単独で実施するのではなく、商品開発の担当部署と連携し、商品改良やパッケージ変更等のタイミングに合わせて実施することが望ましい。

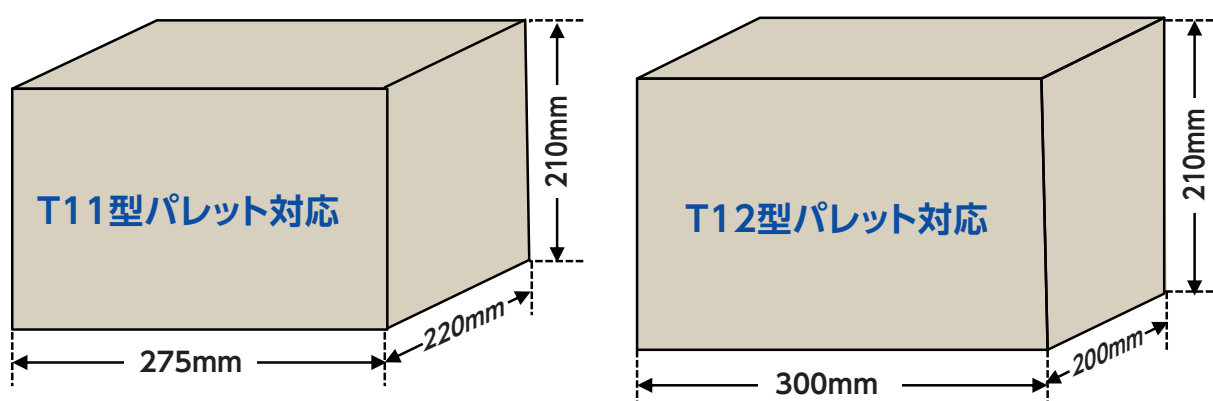
KPIの設定 による 効果測定

- ・パレット上の積載率(面積利用率)をKPIとすることで、運搬効率を測ることができる。
- ・外装段ボールサイズの見直しによりパレット活用が進むことや、庫内作業の効率化等の効果も期待することができ、これらについては作業員へのヒアリング等による定性的な効果測定が可能。

パレット・外装サイズの標準化

1 パレットサイズを考慮した外装段ボールサイズの標準化

- ・T11型パレットを利用する場合は、底面は275mm×220mmを基本として、またT12型パレットを利用する場合には300mm×200mmを基本として、その半分や倍数のサイズとして設計することが最も効率的である。また、高さについては、各企業等で保管高に相違がみられるものの、トラック積み込み基準の高さが1,150mm（パレットの高さ（100mm）を含む）であることを踏まえ、5段積みとすることを想定し210mmを基本とする。



- ・下表は、T11型パレット・T12型パレットの面積利用率が90%以上となる外装サイズであり、これらサイズへの集約も効率的である。

	T11型パレット対応	T12型パレット対応
275mm×220mm	100%	90.75%
300mm×200mm	99.17%	100%
300mm×250mm	99.17%	100%
433mm×333mm	95.33%	96.13%
500mm×200mm	99.17%	100%
500mm×300mm	99.17%	100%

100% :標準サイズ

出典) 加工食品分野における物流標準化アクションプラン

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

検品時間の削減 3分の1ルールの見直し徹底

解決可能な ボトルネック 要因

- ・商慣習の一つとして、賞味期間の1／3以内で小売店舗に納品する慣例、いわゆる「1／3ルール」があり、この「1／3ルール」のもとでは、賞味期間の1／3を超えて納品できなかったものは、賞味期限まで多くの日数を残すにも関わらず、行き場がなくなり廃棄となる可能性が高まるとともに、1／3の日付管理と仕分けを実施することで物流現場でも手間がかかり、荷待ち時間や検品時間の増加に繋がっている。
- ・食品ロスを削減し、物流現場での作業を効率化するため、多くの小売業者が納品期限緩和等の商慣習の見直しに取り組んでいる。

実行ステップ

- ・加工食品の納品期限の見直しに取り組む小売業者の拡大
 - ▶ 複数の小売業者が、物流センターを共用している場合、物流センター段階での納品期限は最も厳しい小売業者と合わせることとなるため、納品期限緩和には汎用物流センターを活用している全ての小売業者の協力が必要。
- ・小売業者が納品期限を緩和した際、その効果を発揮するためには専用物流センターでも以下の取組みを実施
 - ▶ 小売業者が店舗納品期限を緩和した場合には、その緩和幅に合わせて、当該小売業の専用物流センターはメーカーからの入荷期限を緩和する。
 - ▶ 小売業者が店舗納品期限を緩和した場合、その情報をメーカーにも通達し、情報共有を徹底する。
- ・卸汎用物流センターの納品期限緩和の推進
 - ▶ 小売だけでなく卸売企業においても納品期限を見直すことで、加工食品全体での見直しを実現。
- ・上記の実施により、メーカーや卸売業者の出荷時の検品が簡便となり効率化を実現

KPIの設定 による 効果測定

- ・納品先に1社でも「1／3ルール」があると、そこに合わせたオペレーションを出荷地で実施するために効率化が図れない。
 - ▶ 納品先各社での「1／3ルール」見直し
- ・「1／3ルール」が見直されることによって出荷地での仕分け（出荷準備）時間の削減が期待できる。
 - ▶ 仕分け（出荷準備）時間

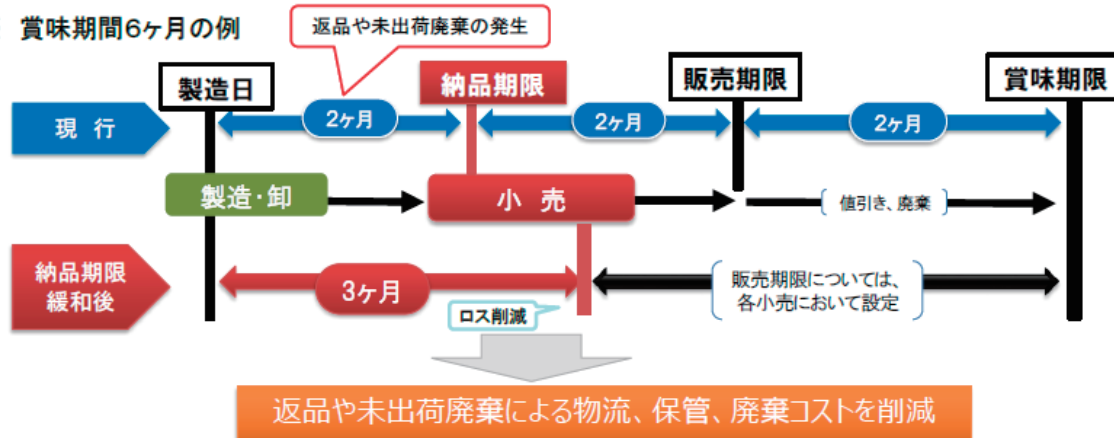
取組み状況

物流への波及が大きい1/3ルールは見直しの方向

1 背景・課題

- ・過剰在庫や返品等、製造業・卸売業・小売業に跨る課題についてはフードチェーン全体で解決する必要。農林水産省は、平成24年度に「食品ロス削減のための商慣習検討ワーキングチーム」を設置し、その取組みを支援。常温流通の加工食品については、「納品期限の緩和」「賞味期限の年月表示化」「賞味期限の延長」を三位一体で推進。
- ・納品期限については、清涼飲料と賞味期間180日以上菓子について、大手の総合スーパー、コンビニエンスストアを中心に見直しが進んでいるが、今後は、取り組む企業や品目の拡大が必要。

※ 賞味期間6ヶ月の例



＜返品や未出荷廃棄の削減額＞

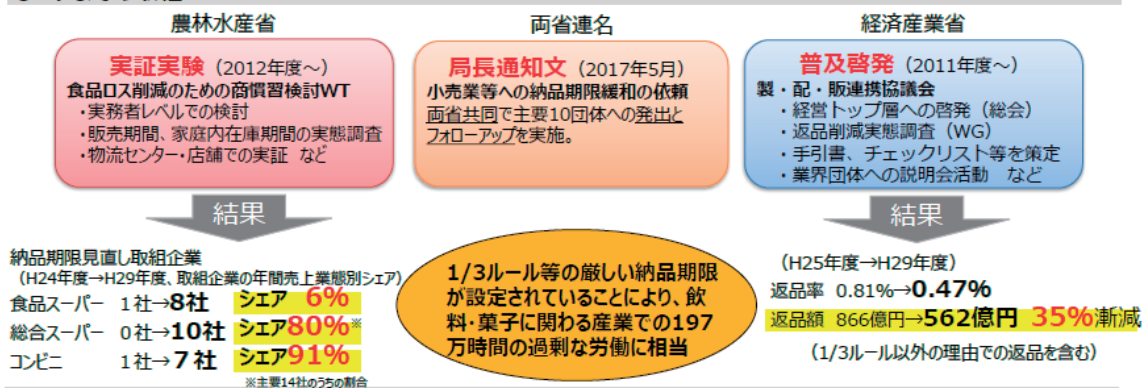
飲料 70.8億円
菓子 15.8億円
86.6 億円

※ 廃棄削減が可能となる飲料及び菓子の出荷額ベースの金額（流通経済研究所調べ）
「納品期限見直しパイロットプロジェクト最終報告書」（平成25年度）

2 商慣習の見直し状況

- ・返品や未出荷廃棄により生じる物流、保管、廃棄コストの削減を通じて、サプライチェーンのムダな労働時間等を削減。各省の取組みを双方連携することで効率よく推進。

○これまでの取組



○今後の取組

納品期限見直し対象業種、品目の拡大

- ・地方のスーパー、小売店に拡大
- ・清涼飲料と賞味期間180日以上菓子 + 他のカテゴリーへ拡大



業界団体を通じ加盟社以外への普及啓発

- 【小売】・新日本スーパーマーケット協会
・日本スーパーマーケット協会
・日本チェーンストア協会
・日本チェーンストア協会
・日本フランチャイズチェーン協会
- 【卸売】・全国化粧品日用品卸連合会
・日本医薬品卸売連合会 大衆薬卸協議会
・日本加工食品卸協会
・全国菓子卸売業組合連合会 など候補



04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

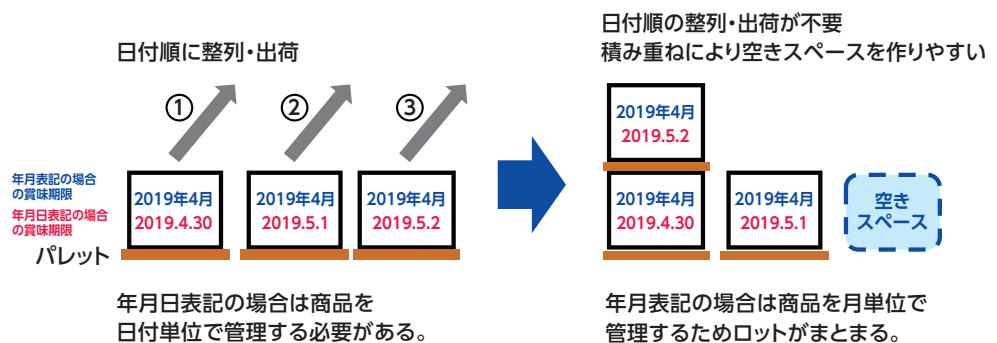
検品時間の削減 年月日表示から年月表示への変更

解決可能な ボトルネック 要因

- ・在庫の日付管理により、貨物が小ロット化し入庫作業の効率化を妨げ、トラック待機時間の一因となっている。特に着荷主側では日付逆転を防止するために入荷検品時に日付入力を実施し、日付単位での在庫管理が必要となり、非効率となっている。また、出荷時にパレットへの賞味期限順の積み付けが要求され非効率となっている。
- ・日付逆転の防止や省力化の観点から、製造から賞味期限までの期間が3ヶ月を超えるものは年月日ではなく、年月で賞味期限を表示することが可能。
- ・賞味期限の年月表示化については、自動車運送事業の働き方改革に資する施策として、「自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議」(議長:内閣官房副長官)にて取りまとめた政府行動計画においても、納品期限緩和、賞味期限延長と一体的に推進することとしている。

実行ステップ

- ・加工食品メーカーによる商品への賞味期限の年月日表示を年月表示に変更(製造ラインでの年月日印字を年月印字へ)
- ・サプライチェーンの関連主体が情報システム(特に在庫管理などのWMS※)を年月日表示から年月表示に変更
- ・物流センターや倉庫での管理単位(オペレーション)を年月日単位から年月単位に変更する。



KPIの設定 による 効果測定

- ・年月日管理から年月管理になることで、保管スペース、荷役業務、品出し業務、入荷検品時の入力業務等を効率化。
- ・賞味期限の日付逆転により在庫商品の納品ができなかった在庫が、月単位であれば他から転送可能となることで食品ロスを削減。

※ WMS: Warehouse Management Systemの略。倉庫への貨物の入出庫や在庫状況等を管理するシステム。

年月日から年月への表記変更は物流への効果大

1 国の基準

【加工食品品質表示基準(消費者庁)】

・(6)消費期限又は賞味期限

消費期限又は賞味期限を、次に定めるところにより記載すること。

ア 製造から消費期限又は賞味期限までの期間が3月以内のものにあっては、次の例のいずれかにより記載すること。ただし、イ、ウ又はエの場合であって、「.」を印字することが困難であるときは、「.」を省略することができる。この場合において、月又は日が1桁の場合は、2桁目は「0」と記載すること。

・(ア)平成 12 年 4 月 1 日(イ)12.4.1(ウ)2000.4.1(エ)00.4.1

イ 製造から賞味期限までの期間が3月を超えるもの にあっては、次に定めるところにより記載すること。

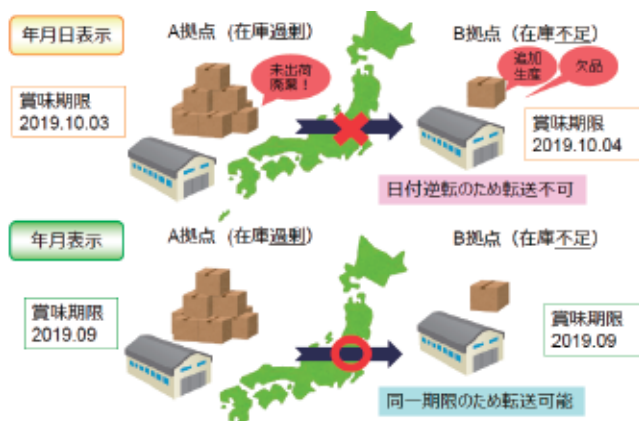
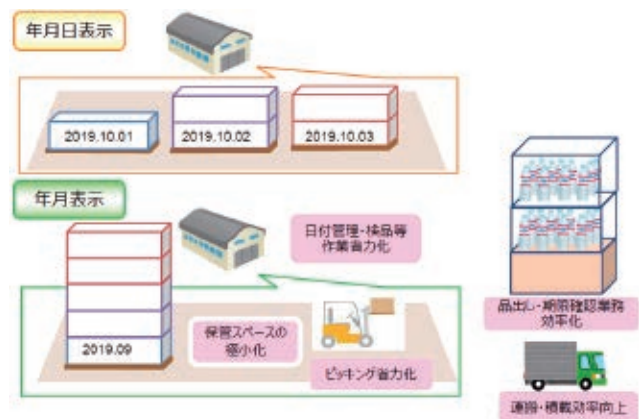
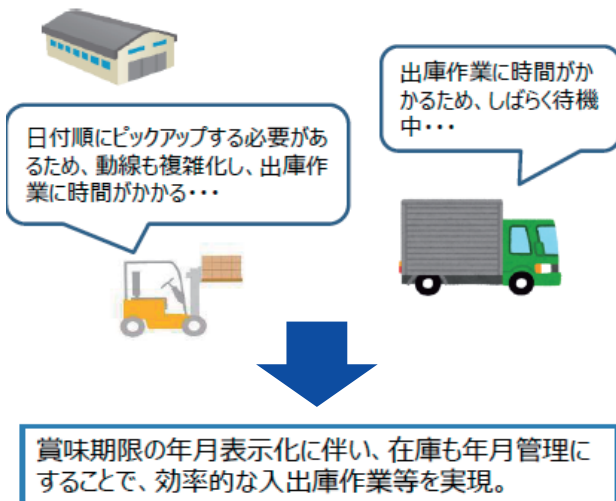
・(ア)次の例のいずれかにより記載すること。ただし、b、c又はdの場合であって、「.」を印字することが困難であるときは、「.」を省略することができる。この場合において、月が1桁の場合は、2桁目は「0」と記載すること。

・a平成 12 年 4 月 b12.4 c2000.4 d00.4

・(イ) (ア)の規定にかかわらず、アに定めるところにより記載することができる。

2 期待される効果

- ・日付管理から月管理になることで、保管スペース、荷役業務、品出し業務等を効率化。
- ・賞味期限の日付逆転により商品の転送ができなかった在庫が、転送可能となることで食品廃棄を削減。



04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

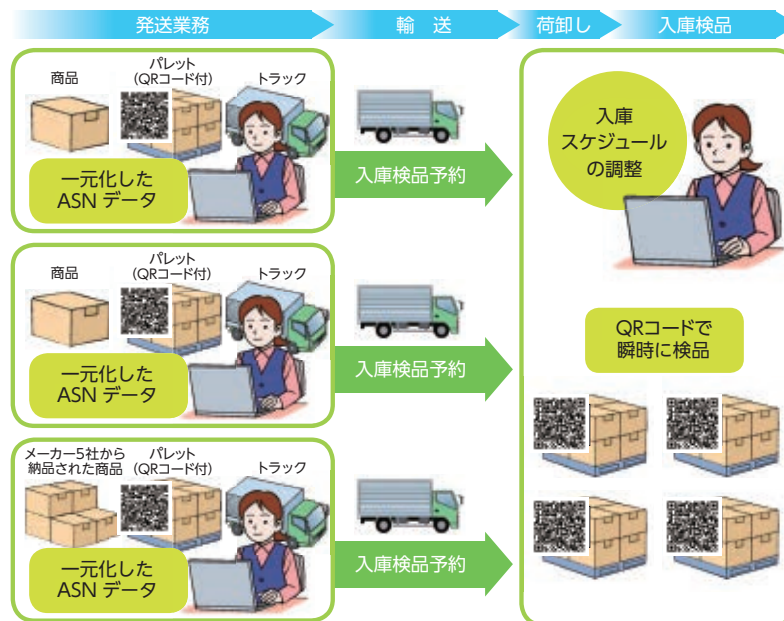
検品時間の削減 事前出荷情報の提供とQRコード等への情報の組み込み

解決可能な ボトルネック 要因

- ・発注から出荷、納品までのリードタイムが短く設定されていることが多く、発荷主側に余裕がないため事前にASN※が送付されていないことが多い。
- ・その結果、着荷主の入荷地において電子化された情報がなく、納品伝票による検品を人手で実施する必要があり、検品時間の長期化、ドライバー拘束時間の長期化に繋がっている。

実行ステップ

- ・事前のASNの送付やQRコード等の活用により、入荷時の検品作業をQRコード等の読み取りのみに省略することができれば、検品が終了するまでドライバーが待つ必要はなくなるため、まずは検品レスの導入可否について検討を進める。
- ・検品レスが難しくとも、発荷主から事前出荷情報をトラック運送事業者、倉庫事業者、着荷主等の関係者へ共有することによって、以下のメリットが発生する。
 - ▶ トラック運送事業者及び倉庫事業者は、事前に発荷主側での荷造り準備が可能
 - ▶ 着荷主は、事前に仕分けラベル等の準備ができることにより、検品時間の削減が期待できる。また、事前に内容を確認できるため、積載内容に合わせた効率的な庫内作業の準備やバース配置が可能になる。(事前予約の導入と合わせると更に効率的)
- ・発荷主にとっても、作業員や構内スペースを有効に活用できる、トラックの確保が容易になるなどの効果が期待できる。



KPIの設定 による 効果測定

- ・トラック受付簿やトラック受付システム等、トラックの入退管理情報の「荷卸し開始時刻」から「終了時刻」までが「荷役と検品時間の合計」であり、これをKPIとすることで検品時間削減の効果測定が可能。
- ・庫内作業の効率化については、作業員へのヒアリング等により定性的な効果測定が可能。

※ ASN … Advanced Shipping Notice の略で、事前出荷情報のこと。

取組み事例

電子伝票クラウドによる検品時間、コストの削減

1 実施者の概要

- ・発荷主(食品製造業)、着荷主(卸事業者)
- ・荷種:家庭用の菓子食品

2 背景・課題

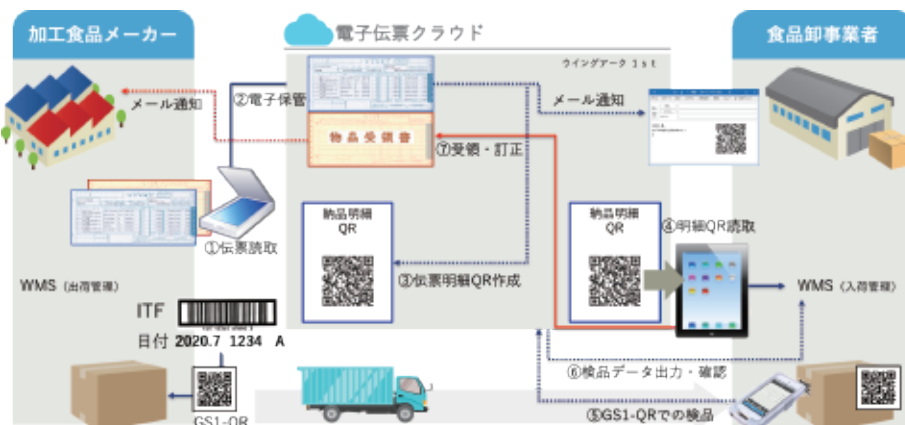
- ・発荷主から着荷主への納品業務では、出荷指図書、送り状、受領書、荷札など様々な紙伝票が用いられている。
- ・納品業務の効率化、時間短縮、正確性は、現場の熟練度に依存している。
- ・紙伝票を電子伝票クラウドで代替すること、及び、発荷の商品コード、日付、製造ラインをQRコード表示で代替することによる検品時間、コストの削減を検証する。

3 事業内容

【目的】・電子伝票による荷主企業、運送事業者(ドライバー)の検品時間、コスト削減の導入効果を検証。

【内容】・元発荷主が作成する出荷指図書などの伝票情報、着荷主が作成する発注No.を電子伝票クラウドに登録。

- ・電子伝票クラウドにアクセスするためのQRコードをドライバーに引き渡し。
- ・発荷に商品コード、日付、製造ラインを示すQRコードを貼付。
- ・着荷主における「荷卸し」「検品」の時間を計測、検品方法を調査。
- ・納品時にタブレットによる明細確認、伝票修正、捺印、サインを実施。



4 結果

数値は実証実験結果からウイングアーク1stが推計

- ・発注と納品の差異やミスを出荷前に確認可能。
- ・商品コード、日付のQRコード化によって検品時間を削減可能※(配送箱数800箱の場合、最大40分削減)。
- ・紙伝票の持ち回り(年間980万円)、保管(年間590万円)にかかるコストを削減可能。

※ 荷卸し商品の全数を検品する前提の運用の場合のみ

5 荷主企業・運送事業者のメリット

- ・出荷、納品の状況がリアルタイムでわかるようになり、トラック便手配の無駄がなくなる。
- ・人手による明細確認がなくなり、高齢者等ドライバー確保の選択肢が広がる。

6 結果に結びついたポイント／今後の展開

- ・発荷主企業、着荷主企業と現場の問題点を確認。
- ・標準化団体と共に商品コード、日付に関する標準化状況を加工食品以外も含めて状況を確認。
- ・QRコードを生成、貼付、検品してみることで運用上の課題を認識。
- ・今後は、電子帳票クラウドの運用上の課題を洗い出し、荷主企業・運送事業者への導入範囲と効果を高める。

04

課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策

検品時間の削減 統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化

解決可能な ボトルネック 要因

- ・調達先毎に異なる伝票や段ボールへの表示(内容や位置)により、出荷・納品作業時の商品確認に時間を要し、商品選択の間違いの発生にも繋がるケースがある。
- ・統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化は、業界団体などの各種主体で検討されているところであり、これらを参照することが有効である。

実行ステップ

<統一伝票>

- ・業界などで定義された標準納品伝票の有無を確認する。主要な発注先へ書式と記載内容を確認するとともに、トラック運送事業者へ記載内容を確認する。
- ・統一伝票への移行と、最終的には電子化(伝票レス)への移行を検討する。(伝票レスは実証実験などの各種取組みが実施されており、その進捗状況を確認する)。

<段ボールなどへの表記>

- ・業界などで定義された表記方法の有無を確認する。主要な発注先へ表示内容や位置を確認(貼付位置と記載内容)するとともに、トラック運送事業者(記載内容)にも確認する。特に記載内容にはSSCC※等のコード対応にも留意する。
- ・新たな表記へ移行する。



- ・商品特定表示:外装面の右側上部に表示
- ・鮮度表示等印字スペース:商品特定表示の下に表示
- ・ケアマーク:外装面の左側上部に表示
- ・個別アイテム識別表示及び特別品表示
- ・特別品マーク:外装面の左側中央部に表示

※SSCC :Serial Shipping Container Codeの略でGS1の発番する物流・出荷などの輸送用梱包単位の識別コード
出典)加工食品分野における物流標準化アクションプラン

KPIの設定 による 効果測定

- ・統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化は、検品時間の削減が期待される。検品時間をKPIとし、作業効率向上の効果を測定する。

取組み事例

段ボール箱外装表示の標準化による不正解率の改善

1 実施者の概要

- ・発荷主6社(加工食品メーカー)、3PL(倉庫事業者)
- ・荷種:加工食品

2 背景・課題

- ・従来、商品を入れる段ボール箱の外装表示の位置や表示項目などは商品ごとの規格になっており、物流コードや商品名の表示位置、文字フォント等がバラバラで、出荷・納品作業時の商品確認に時間を要し、商品選択の間違いの発生にもつながっていた。

3 事業内容

- ・納品先へ商品を確実に届けるために外装表示ルールを明確にする必要があると考え、荷役における視認性、識別性を高めることで、配送ドライバーや店舗スタッフに「考えさせない」、「探させない」外装をコンセプトに、品質向上に資する統一された外装表示にすることを目的に、外装表示のガイドラインを定めた。

4 結果

- ・制定した「外装デザインガイドライン」を参加企業6社へ公開し、希望があれば、他社へも提供を行っている。2017年10月には6社が対応品出荷を開始している。
- ・商品によって段ボール箱の外装表示がバラバラで確認の際に時間を要したり、間違いの発生につながったりしていたため、視認性を高め商品の仕分けや検品時の作業効率向上を図ることを目的として、段ボール箱の外装表記を標準化。

5 荷主企業・運送事業者のメリット

- ・デザイン決定前に、新旧の伝票で商品を選択するテストを実施したところ、不正解率が改善するとともに、選択時間も短縮。
- ・全商品中の外装表示標準化率(荷主Aの場合):対象約1,800商品中1,355商品完了。

Before



After



出典)味の素資料より

6 結果に結びついたポイント／今後の展開

- ・外装表示を検討する上でのポイントは「商品特定情報を右上に集中表記」、「物流コードの表記フォントの変更」、「商品名称を記載し、原則伝票表記と合わせる」の3点。
- ・外装表示の標準化においては、本検討プロジェクト参加事業者以外にもガイドラインを公開し、視認性・識別性の検証調査データなどを提供して、業界内他社や他業界にも取組みを広げ、標準化へ向けた「緩やかな連携」の拡大を図る。

05

おわりに

加工食品分野における今後の取組みの方向性

加工食品分野における今後の取組みの方向性

- ▶ 本ガイドラインでとりまとめた内容を活用して、加工食品分野における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善を推進していく必要がある。そのためには以下の2点の取組みを推進したい。
- ▶ 第一に加工食品の物流に関わる荷主・物流事業者などの主体は、ガイドラインの内容を取組みとして具体化し、ホワイト物流の「自主行動宣言」に反映し、責任をもって施策を推進する。
- ▶ 第二にガイドラインの取組みを、具体的な業界のルールとして徹底し、消費者等の理解を得ていく。加工食品のサプライチェーンに関わる各プレイヤーは、ガイドラインにおいて明示される取組み施策について、各業界団体のルールとして関係者において具体化・共有し、施策の推進を加工食品業界の末端の現場まで徹底する。また、加工食品のサプライチェーンは商品や地域によって状況が異なることがあるので、必要に応じ取扱商材や地域ごとにこれらを明らかにし、その内容を周知させる。また、各業界団体は継続的にガイドラインに従った取組みの進捗状況をフォローアップする。さらに消費者から賞味期限の記載や包装変更を含む様々な施策への理解と協力を得られるよう、最終消費者や小売等への周知を通じて施策の浸透を図る。最後に加工食品のサプライチェーンに関わる関連省庁では、政府広報の活用、各団体やメディアとの連携を通じ、ガイドラインの周知を広く図るとともに、ガイドラインに従って荷主・物流事業者などの主体や関係団体が取組みを実施することを支援する。
- ▶ 本ガイドラインは、「ホワイト物流」推進運動セミナー、「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」等を通じた周知を図っていくことはもとより、荷主所管省庁等と連携して関係業界団体や個別企業へも周知を行う。また、今年度実証実験において物流効率化に資すると認められた取組みの中で深度化が必要なものや、関係者との調整により今年度実証実験の実施にまで至らなかった取組み等については、引き続き実証実験等を行う。その際、関係者からの要請があれば適宜懇談会を開催し、引き続き委員からの助言も得ながら取組みを進めていく。

おわりに

- ▶ トラック輸送を取り巻く環境は危機的な状況に関係者が一丸となって様々な施策に取り組んでいかなければ持続可能な成長は見込めない。是非とも本書をもとに、加工食品分野における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善が進展することを祈念する。

05

おわりに

改善基準告示(トラック運転者関係)の概要

- ▶ 自動車運転者の労働時間等の労働条件については、労働大臣告示である「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(略称「改善基準告示」)があります。日々の運行では、これを遵守することが必要です。
- ▶ 改善基準告示等の概要は、以下のとおりです。

項 目		改 善 基 準 告 示 等 の 概 要
拘 束 時 間		1カ月 293時間 労使協定があるときは、1年のうち6カ月までは、1年間に ついての拘束時間が3,516時間を超えない範囲において320 時間まで延長可。 1日 原則 13時間 最大 16時間(15時間超えは1週2回以内)
休 息 時 間		継続8時間以上 トラックドライバーの住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より 長くなるよう努めること。
拘束時間・休息時間の特例	休息期間の特例	業務の必要上やむを得ない場合に限り、当分の間1回四時間以上の分割休息で合 計10時間以上でも可(一定期間における全勤務回数の1/2が限度)。
	2人乗務の特例	1日 20時間以内 同時に1台の自動車に2人以上乗務(ただし、車両に身体を伸ばして休息すること ができる設備がある場合に限る。)の場合、最大拘束時間は1日20時間まで延長 でき、休息時間は4時間まで短縮できる。
	隔日勤務の特例	2暦日 21時間以内(拘束時間) 2週間で3回までは24時間が可能(夜間の4時間以上の仮眠が必要)。 ただし、2週間で総拘束時間は126時間まで。 勤務終了後、継続20時間以上の休息時間が必要。
	フェリーに乗船する場合の特例	フェリーの乗船時間については、原則として休息期間として取り扱い、勤務終了後 の休息期間から減算可。減算後の旧s区期間は、フェリー下船から勤務終了時までの 1/2を下回ってはならない。
運 転 時 間		2日平均で1日当たり9時間以内 2週平均で1週間当たり44時間以内
連 続 運 転 時 間		4時間以内(運転の中断には、1回連続10分以上、かつ、合計30分以上の休憩等が 必要)。
時 間 外 労 働		改善基準告示の範囲内で1日、2週間、1カ月以上3カ月以内、1年の上限時間を労 使協定で締結。
休 日 労 働		2週間に1回以内、かつ、1カ月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内。
労働時間の取り扱い		労働時間は拘束時間から休憩時間(仮眠時間を含む)を差し引いたもの。
休日の取り扱い		休日は休息期間に24時間を加算した時間。 いかなる場合であっても30時間を下回ってはならない。
適 用 除 外		緊急輸送・危険物輸送等の業務については厚生労働省労働基準局長の定めにより 適用除外。

06

参考資料

相談窓口一覧(働き方改革推進支援センター)

- ▶ ①長時間労働の是正、②同一労働同一賃金等非正規雇用労働者の待遇改善、③生産性向上による賃金引き上げ、④人手不足の解消に向けた雇用管理改善などの取組みについて、ワンストップで支援します。

名称	住所	電話番号
北海道働き方改革推進支援センター	札幌市中央区大通西5丁目8 昭和ビル4階	0800-919-1073
青森働き方改革推進支援センター	青森市青柳二丁目2-6	0800-800-1830
岩手働き方改革推進支援センター	盛岡市山王町1-1	0120-198-077
宮城働き方改革推進支援センター	仙台市宮城野区原町1-3-43 アクス原町ビル201	0120-97-8600
秋田働き方改革推進支援センター	秋田市大町3-2-44 大町ビル3階	0120-695-783
山形働き方改革推進支援センター	山形市香澄町3-2-1 山交ビル8階	0800-800-3552
福島県働き方改革推進支援センター	福島市御山字三本松19-3	0120-541-516
茨城働き方改革推進支援センター	水戸市桜川2-2-35 茨城県産業会館2階	0120-971-728
栃木働き方改革推進支援センター	宇都宮市宝木本町1140-200	0800-800-8100
群馬働き方改革推進支援センター	前橋市元総社町528-9	0120-486-450
埼玉働き方改革推進支援センター	さいたま市大宮区吉敷町1丁目103 大宮大鷹ビル306号	0120-729-055
千葉働き方改革推進支援センター	千葉市中央区中央4-13-10千葉県教育会館 本館4階	0120-17-4864
東京働き方改革推進支援センター	東京都新宿区西新宿1-22-2新宿サンエービル1階	0120-232-865
神奈川働き方改革推進支援センター	横浜市中区尾上町5-80 神奈川中小企業センター9階	0120-910-090
新潟働き方改革推進支援センター	新潟市中央区天神1丁目12番地8 LEXN B 5階	0120-009-229
働き方改革推進支援センター富山	富山市千歳町1-6-18 河口ビル2階	0120-931-058
石川働き方改革推進支援センター	金沢市尾山町9-13 金沢商工会議所会館3階	0120-319-339
ふくい働き方改革推進支援センター	福井市西木田2-8-1 福井商工会議所ビル1階(ふくいジョブステーション)	0120-14-4864
山梨働き方改革推進支援センター	甲府市伊勢4-28-1 2階	0120-755-455
長野働き方改革推進支援センター	長野市中御所岡田131番地10 長野県中小企業団体中央会内	0800-800-3028
ぎふ働き方改革推進支援センター	岐阜市神田町6丁目12番地 シグザ神田5階	0120-226-311
静岡働き方改革推進支援センター	静岡市葵区追手町44番地1 静岡県産業経済会館5階	0800-200-5451
愛知働き方改革推進支援センター	名古屋市千種区千種通7-25-1 サンライズ千種3階(タスクール内)	0120-552-754
三重働き方改革推進支援センター	鈴鹿市郡山町663-222 鈴鹿大学A棟418	0120-111-417
滋賀働き方改革推進支援センター	大津市打出浜2番1号 コラボしが21 5階	0120-100-227
京都働き方改革推進支援センター	京都市中京区泉正寺町328 西川ビル4階	0120-417-072
大阪働き方改革推進支援・賃金相談センター	大阪市北区天満2丁目1番30号 大阪府社会保険労務士会館	0120-068-116
兵庫働き方改革推進支援センター	神戸市中央区港島中町6丁目1番地 神戸商工会議所会館9階	0120-79-1149
奈良働き方改革推進支援センター	奈良市西木辻町343番地1 奈良県社会保険労務士会館	0120-414-811
和歌山働き方改革推進支援センター	和歌山市北出島1丁目5番46号 和歌山県労働センター1階	0120-731-715
働き方改革サポートオフィス鳥取	鳥取市富安1丁目152番地 SGビル4階	0800-200-3295
島根働き方改革推進支援センター	松江市母衣町55-4 島根県商工会館7階	0120-514-925

06

参考資料

相談窓口一覧(働き方改革推進支援センター)

名称	住所	電話番号
岡山働き方改革推進支援センター	岡山市北区厚生町3丁目1番15号	0120-947-188
広島働き方改革推進支援センター	広島市中区基町11-13 合人社広島紙屋町アネクス4階	0120-610-494
働き方改革サポートオフィス山口	山口市吉敷下東3丁目4-7 リアライズⅢ(株)東京リーガルマインド山口支社内	0120-172-223
徳島働き方改革推進支援センター	徳島市南末広町5番8-8号 徳島経済産業会館2階	0120-967-951
香川働き方改革推進支援センター	高松市番町2丁目2番2号 高松商工会議所会館5階	0800-888-4691
愛媛働き方改革推進支援センター	松山市大手町2丁目5番地7 松山商工会館別館1館	0120-005-262
高知県働き方改革推進支援センター	高知市布師田3992-2 高知県中小企業会館1階	0120-899-869
福岡働き方改革推進支援センター	福岡市中央区天神4丁目4-11 天神ショッパーズ福岡8階	0800-888-1699
佐賀働き方改革推進支援センター	佐賀市川原町8-27 平和会館1階	0120-610-464
長崎働き方改革推進支援センター	長崎市五島町3-3 プレジデント長崎2階	0120-168-610
熊本働き方改革推進支援センター	熊本市中央区細工町1丁目51 スコアビル2階-E	0120-946-834
大分働き方改革推進支援センター	大分市府内町1丁目6番21号 山王ファーストビル3階	0120-450-836
みやぎ働き方改革推進支援センター	宮崎市橘通東4-1-4 宮崎河北ビル7階	0120-975-264
鹿児島働き方改革推進支援センター	鹿児島市下荒田3丁目44-18 のせビル2階	0120-221-255
沖縄働き方改革推進支援センター	那覇市前島2-12-12 セントラルコーポ兼陽2階	0120-420-780
当合わせ先		
厚生労働省労働基準局労働条件政策課	東京都千代田区霞が関1-2-2 中央合同庁舎第5号館	03-3502-1599
国土交通省自動車局貨物課	東京都千代田区霞が関2-1-3 中央合同庁舎第3号館	03-5253-8111 (内線41332)
公益法人 全日本トラック協会	東京都新宿区四谷三丁目2番地5	03-3354-1009(代)
※本冊子に掲載された事例に関する個別のお問い合わせはご遠慮ください。		

■働き方改革推進支援センター

- ①長時間労働の是正、②同一労働同一賃金等非正規雇用労働者の待遇改善、③生産性向上による賃金引き上げ、④人手不足の解消に向けた雇用管理改善などの取組みについて、ワンストップで支援します。

(参考) 働き方改革推進支援センターのご案内(厚生労働省公式サイト)

<https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000198331.html>



06

参考資料

補助金・助成金等の一覧

厚生労働省

助成金名

助成内容

働き方改革推進支援助成金

生産性を向上させ、労働時間の縮減等に取り組む中小企業事業主に対して、その実施に要した費用の一部を助成。

業務改善助成金

生産性向上のための設備投資(運行経路管理システム・勤怠管理ソフト付タイムレコーダーなど)を行い、事業場内最低賃金を一定額以上引き上げた場合に、その設備投資などにかかった費用の一部を助成。

65歳超雇用推進助成金

高齢者の就労機会を確保するため、65歳を超えた継続雇用制度や高齢者向けの雇用管理制度の導入等の措置を実施した事業主に対して経費の一部を助成。

人材確保等支援助成金

雇用管理改善、生産性向上等の取組みを通じて、従業員の職場定着の促進等を図る事業主等に対して助成。

人材開発支援助成金

職業訓練を実施する事業主等に対して訓練経費や訓練期間中の賃金の一部等を助成。

経済産業省

トラック輸送における 省エネ化推進事業 (国土交通省連携事業)

トラック運送事業者の「車両動態管理システム」及び荷主の「予約受付システム」等の導入を支援。

サービス等生産性向上 IT導入支援事業

中小企業等の生産性向上を実現するため、業務効率化や自動化を行うITツール(ソフトウェア、サービス等)の導入を支援。

ものづくり・商業・サービス 生産性向上促進事業

中小企業等が行う、革新的なサービス開発・試作品開発・生産プロセスの改善(パレタイザー導入等)に必要な設備投資等を支援。

環境省

二酸化炭素排出抑制 対策事業費等補助金 (社会変革と物流脱炭素化を同時実現する先進技術導入促進事業) (国土交通省連携事業)

エネルギー起源二酸化炭素の排出を抑制するための設備等(連結トラック、スワップボディコンテナ車両等)の導入を支援。

二酸化炭素排出抑制 対策事業費等補助金 (低炭素型ディーゼルトラック普及加速化事業) (国土交通省連携事業)

中小トラック運送事業者について、燃費性能の優れた低炭素型ディーゼルトラックの導入を支援。

二酸化炭素排出抑制 対策事業費等補助金 (電動化対応トラック等導入加速事業) (国土交通省連携事業)

トラック事業者について、先進環境対応の車両(大型CNGトラック、電気トラック等)導入を支援。

06

参考資料

補助金・助成金等の一覧

助成金名

助成内容

自動車事故対策費補助金

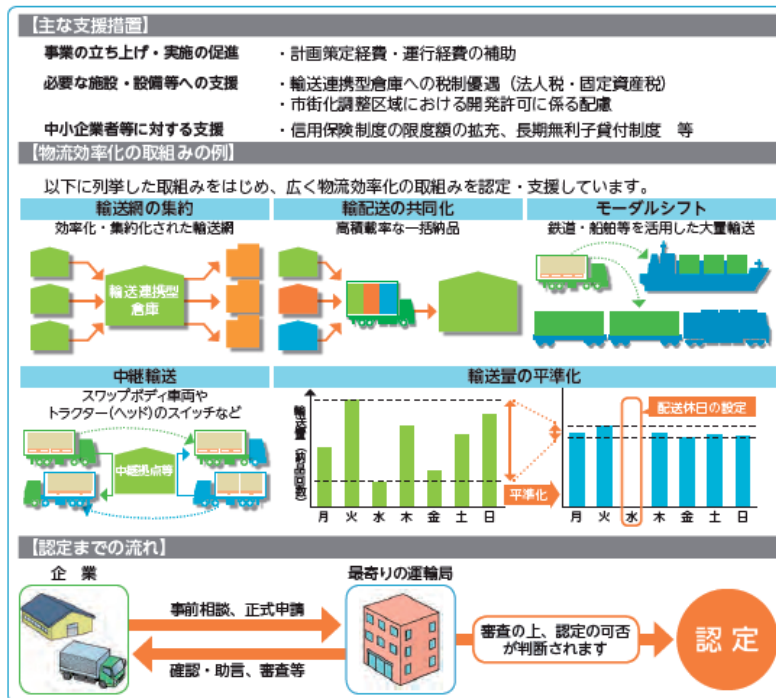
先進安全自動車（ASV）や運行管理の高度化に資する機器の導入等の取組みを支援。

地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車普及促進事業

トラック事業者について、HVTトラック・CNGトラック等の導入を支援。

物流効率化に関する支援制度 （物流総合効率化法に基づく支援）

荷主、物流事業者など事業者間の連携・協働による物流効率化の取組みについて、認定を受けた事業者に対し、立ち上げ時の補助や税制優遇、保険制度の特例等により支援。



国土交通省

準中型免許取得助成事業

各都道府県トラック協会の会員事業者について、トラックドライバーとして採用した高等学校新卒者等の若年者の準中型免許取得のために指定教習所等でかかる費用を助成。

経営診断受診促進事業

各都道府県トラック協会の会員事業者について、全日本トラック協会の標準経営診断システムによる経営改善を図るにあたって、全日本トラック協会または各都道府県トラック協会が推薦する中小企業診断士等による診断を受診した場合に、経営診断・経営改善相談費用の一部を助成。

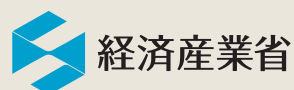
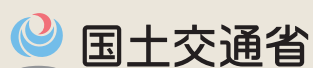
（公社）全日本トラック協会

[illegible]

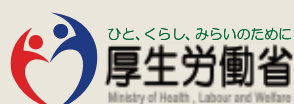
[illegible]

荷主と運送事業者の協力による 取引環境と長時間労働の 改善に向けたガイドライン

加工食品物流編



農林水産省



令和 2 年 1 1 月 1 8 日

自動車局貨物課

「「ホワイト物流」推進運動セミナー」を開催します！

～荷主企業・トラック運送事業者に向けて開催～

国土交通省では、「ホワイト物流」推進運動の更なる推進のため、WEBを活用して「ホワイト物流」推進運動セミナー」を開催します。

国土交通省では、トラック運転者不足に対応し、我が国の国民生活や産業活動に必要な物流機能を安定的に確保するとともに、我が国経済のさらなる成長に寄与するため、

①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化

②女性や高齢層を含む多様な人材が活躍できる働きやすい労働環境の実現

に取り組む、「ホワイト物流」推進運動を、関係省庁等と連携して推進しているところです。

このセミナーでは、本運動の具体的な取組事例の紹介などを行い、荷主企業やトラック運送事業者が物流改善の取り組みを進めるためのノウハウを提供すると共に、トラック運送業の取引環境適正化に向けた各種取組などをご紹介します。

【セミナーの概要】

1. 開催日程

12月10日（木）及び17日（木）にWEB形式にて開催します。

2. セミナープログラム

第1回：12月10日（木）14：00～15：20

・「ホワイト物流」推進運動とは（動画）

～「ホワイト物流」推進運動のご紹介～

・「ホワイト物流」推進運動の取組事例について

～「自主行動宣言」提出企業における各種取組事例の紹介～

講師：株式会社日通総合研究所主席研究員 金澤 匡晃

・トラック運送業の取引の適正化

～トラック運送業の取引環境適正化に向けた各種取組の紹介～

講師：国土交通省自動車局貨物課長 伊地知 英己

第2回：12月17日（木）14：00～15：20

- ・「ホワイト物流」推進運動とは（動画）
～「ホワイト物流」推進運動のご紹介～
- ・「ホワイト物流」推進運動の取組事例について①
～「自主行動宣言」提出企業における各種取組事例の紹介～
講師：ハウス食品株式会社 生産・SCM本部SCM部長 松澤 新
- ・「ホワイト物流」推進運動の取組事例について②
～「自主行動宣言」提出企業における各種取組事例の紹介～
講師：サントリーロジスティクス株式会社 上級執行役員 保木本 英人

3. 参加申込み及び開催日・会場等の確認

セミナーは事前申込制で参加無料です。申し込みは「「ホワイト物流」推進運動セミナー参加申し込みフォーム」からオンラインで行うことができます。

- ・セミナー参加申込みフォーム <https://whitelogimove.com/>
- ・「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト <https://white-logistics-movement.jp/>

※セミナーの運営は委託事業として株式会社日通総合研究所に委託しています。

【連絡先】

自動車局貨物課 有馬、松浦

代表 03-5253-8111（内線 41322）

直通 03-5253-8575 F A X 03-5253-1637