

第12回岐阜県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

日 時：令和2年1月15日（水） 14時～

場 所：岐阜県トラック協会会議室（岐阜県自動車会館3階）

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨拶（中部運輸局自動車交通部次長）

3. 議 題

- （1）対象輸送分野ごとの懇談会での検討内容の展開及びアドバンス事業について
- （2）「ホワイト物流」推進運動について
- （3）荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナーについて
- （4）鉄道貨物輸送について
- （5）その他の取り組み報告
- （6）次年度に向けた動きについて

4. 挨拶（岐阜労働局労働基準部長）

5. 閉 会

【配布資料】

議事次第、委員名簿、出席者名簿、配席図

- ・令和元年度「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」の進め方について【資料1】
- ・対象輸送分野ごとの懇談会での検討内容の展開及びアドバンス事業について【資料2】
- ・「ホワイト物流」推進運動について【資料3－1】
- ・ホワイト物流推進運動への参加と自主行動宣言の実現に向けて【資料3－2】
- ・セミナー（労働局資料）【資料4】
- ・鉄道貨物輸送（モーダルシフト）について【資料5－1】
- ・JR貨物資料【資料5－2】
- ・最近のトラック運送事業に関する取組について【資料6】
- ・次年度に向けた動きについて【資料7】

（参考資料）

- ・陸上貨物運送事業労働災害防止協会（略称：陸災防）による協議会設立の是非について

岐阜県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委員名簿

(順不同・敬称略)

土井	義夫	朝日大学大学院経営学研究科	教授
森	健二	岐阜県商工会議所連合会	専務理事
安藤	正弘	(一社)岐阜県経営者協会	専務理事
武藤	国策	(一社)岐阜県経済同友会	専務理事
小池	孝幸	(株)バローホールディングス	物流部長
上田	昌宏	イビデン(株)	人事・総務部 専任マネージャー
増田	一也	K Y B (株)	生産企画部部長
河野	幸弘	K Y B (株)	生産管理部部長
渡邊	修	日本労働組合総連合会岐阜県連合会	交通労連岐阜県支部参与
高橋	英彦	全日本運輸産業労働組合岐阜県連合会	執行委員長
山口	嘉彦	(一社)岐阜県トラック協会副会長	(株)エスラインギフ代表取締役社長
田口	利壽	東海西濃運輸(株)	代表取締役会長
清水	豊太郎	清水産業(有)	代表取締役社長
橋本	誠一	(株)太陽物流センター	代表取締役社長
畑	俊一	岐阜労働局長	
坪井	史憲	中部運輸局長	
柴田	宗範	岐阜運輸支局長	

オブザーバー

中窪	浩美	中部経済産業局	産業部	流通・サービス産業課長
磯貝	智子	中部経済産業局	産業部	流通・サービス産業課長補佐

第12回 岐阜県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 出席者名簿
(敬称略)

組織名	役職	委員名	代理出席者 役職	出席者名
朝日大学大学院	経営学研究科 教授	土井 義夫		
岐阜県商工会議所連合会	専務理事	森 健二	欠席	
(一社)岐阜県経営者協会	専務理事	安藤 正弘		
(一社)岐阜県経済同友会	専務理事	武藤 国策		
(株)バローホールディングス	物流部長	小池 孝幸		物流部 次長 上口 隆一
イビデン(株)	経営企画本部 人事・総務部 総務G マネージャー	上田 昌宏	欠席	
KYB(株)	生産管理部 部長	河野 幸弘		
	生産企画部 部長	増田 一也		
日本労働組合総連合会 岐阜県連合会	交通労連 岐阜県支部参与	渡邊 修		
全日本運輸産業労働組合 岐阜県連合会	執行委員長	高橋 英彦		
(一社)岐阜県トラック協会	副会長	山口 嘉彦		
東海西濃運輸(株)	代表取締役会長	田口 利壽		
清水産業(有)	代表取締役社長	清水 豊太郎		
太陽物流センター(株)	代表取締役社長	橋本 誠一		
岐阜労働局	局長	畑 俊一	労働基準部長	子安 成人
中部運輸局	局長	坪井 史憲	自動車交通部 次長	柴田 治美
岐阜運輸支局	支局長	柴田 宗範		

オブザーバー

中部経済産業局	産業部 流通・サー ビス産業課 課長	中窪 浩美	欠席	
---------	--------------------------	-------	----	--

鉄道貨物輸送説明者

日本貨物鉄道 株式会社 東海支社	営業部 部長	佐藤 壮一
日本貨物鉄道 株式会社 東海支社	中京支店副支店長 兼岐阜営業所長	小寺 功
日本貨物鉄道 株式会社 東海支社	営業部	野村 雅也

1 委員
2 オブザーバー、説明者
3 事務局
4 プレス
5 予備

合計

17 ※欠席含む。

3

9 ※労働局2、コンサル0、運輸1、運輸支局3、トラ協3

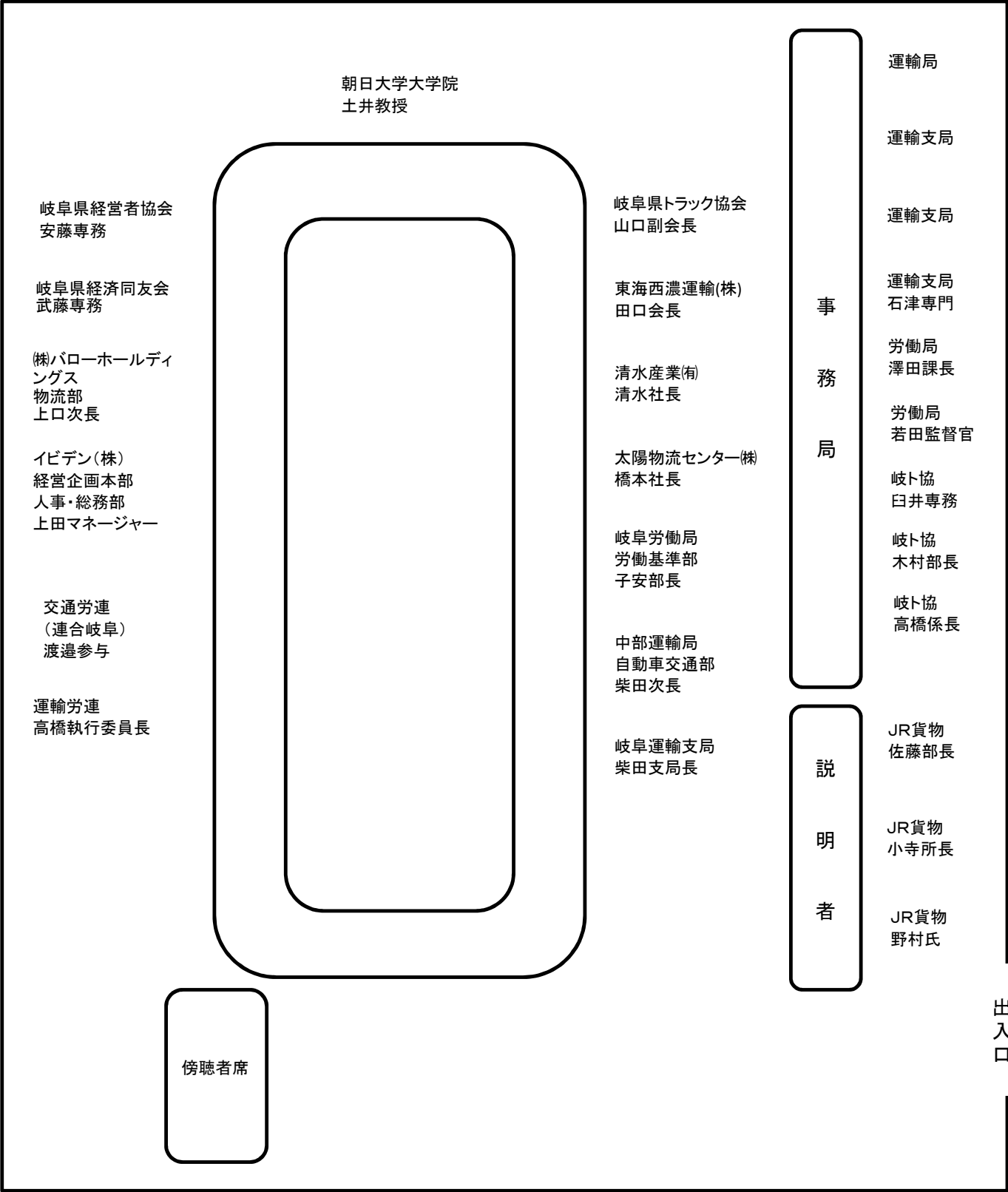
3

5

37

第12回 岐阜県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 配席図

岐阜県トラック協会 会議室



令和元年度 「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」 の進め方について

令和2年1月15日

**岐阜県トラック輸送における取引環境・労働時間
改善協議会事務局**

岐阜県トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会

目 的

トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、トラック運送業における「取引環境の改善」及び「長時間労働の抑制」を実現するための具体的な環境整備等を図ること。

これまでの取組等

- ・実態調査の実施
- ・実証事業（パイロット、コンサルティング事業）の実施
- ・取引環境・長時間労働改善ガイドラインの普及、定着
- ・「ホワイト物流」推進運動の周知及び参画の呼びかけ
- ・貨物自動車運送事業法改正内容の荷主等への周知 等

これまでの開催状況等

第1～3回 平成27年度

➤トラック輸送における実態調査（概要）

第4～9回 平成28～29年度

➤パイロット事業の実施

第9～11回 平成30年度

➤コンサルティング事業の実施

➤「取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」の周知

参 考

1. これまでの実証（パイロット、コンサルティング）事業

（1）パイロット事業（28～29年度）47都道府県で実施

トラック運転者の長時間労働削減に向けた改善モデルを実証事業により蓄積し、その成果を業界全体に波及させていくことを目的とした事業

→取り組み事例等を紹介したガイドラインを作成

（2）コンサルティング事業（30年度）各ブロック原則2事業（愛知・静岡・岐阜）

パイロット事業の中で新たに把握した課題の改善やパイロット事業でこれまでに取り組んだ課題の深掘りのための実証事業

2. これまでの中央協議会や本省懇談会

（1）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

平成27年に開催後、計11回開催。直近では令和元年10月9日に第11回が開催された。

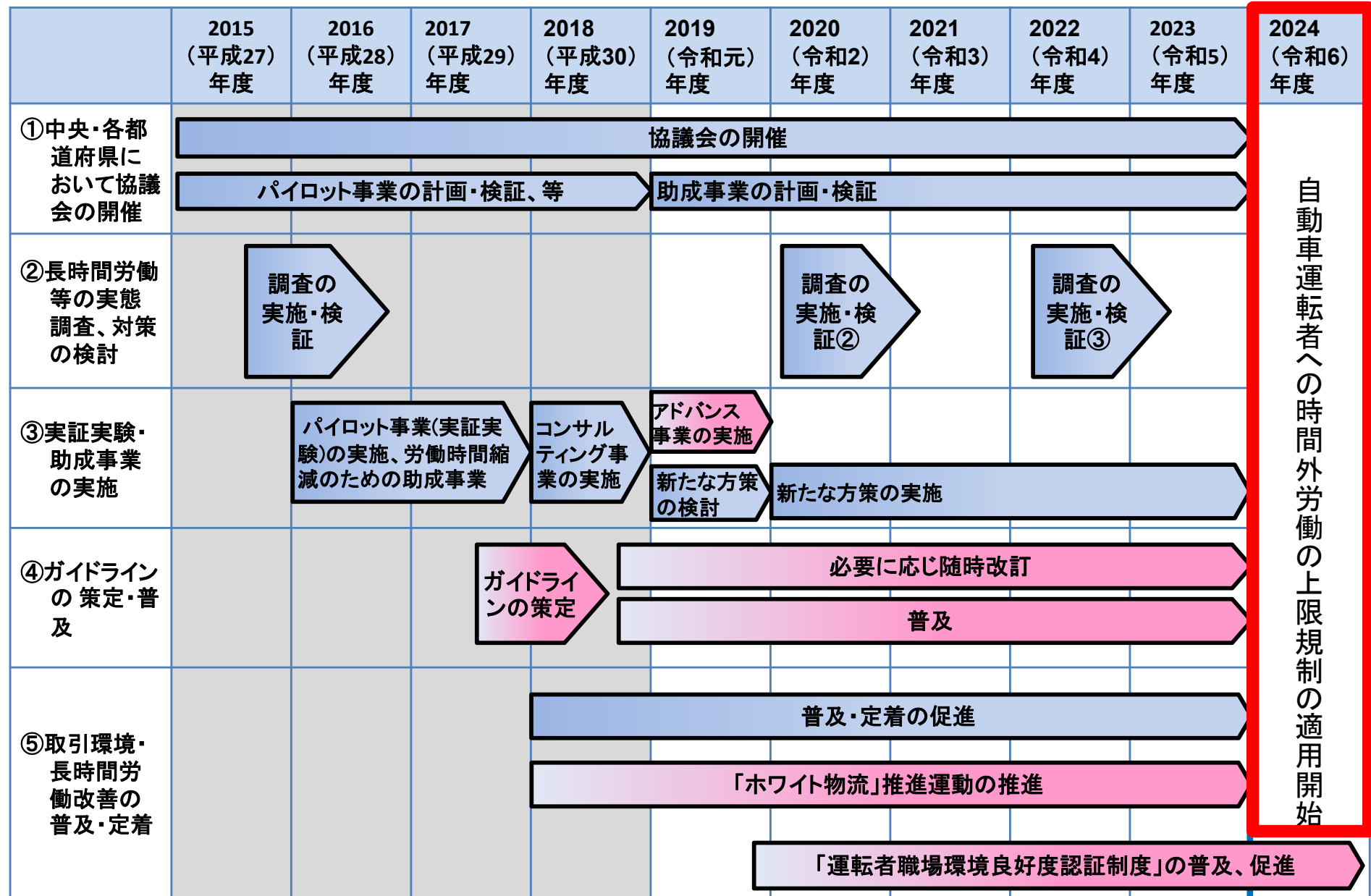
（2）加工食品物流における生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に関する懇談会

平成30年6月に開催後、今年度開催含め3回開催。

直近では令和元年11月21日に第5回が開催された。

他に紙・パルプの第4回、建設資材の第3回も11月に開催された。

トラック輸送における取引環境・労働改善に向けたロードマップ



※2023(令和5年)4月には、中小企業における月60時間超の時間外労働の割増賃金率引き上げ

「令和元年度 協議会等の動き」

	4～8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
中央協議会			10/9 中央協議会				中央協議会 (開催時期は未定)	
本省 対象輸送 分野 懇談会	(加工食品)7月3日 (紙・パルプ)6月25日 (建設資材)7月8日			(加工食品)11月21日 (紙・パルプ)11月19日 (建設資材)11月29日			2月頃 本省懇談会	
地方協議会						1/15 地方協議会		

- ・対象輸送分野ごとの懇談会における検討内容の周知、検討
- ・「ホワイト物流」推進運動について
- ・その他の取り組みについて 等

協議事項（令和元年度 地方協議会）

議 題 名		概 要	協議内容
1	対象輸送分野ごとの懇談会※における検討内容の展開及びアドバンス事業について	対象輸送分野ごとに開催している懇談会の検討内容の周知、課題検討及びアドバンス事業について	・対象輸送分野ごとの懇談会で行っている検討内容の説明を行うとともに、岐阜県内の課題等についての意見交換を行います。 ・アドバンス事業については、岐阜県では行わないため、愛知県、三重県のアドバンス事業の紹介を行います。
2	「ホワイト物流」推進運動について	周知、及び賛同の呼びかけを行う	・「ホワイト物流」推進運動の概要の説明。 ・推進運動の今後の周知活動や賛同の呼びかけについて協議します。
3	荷主及びトラック運送事業者を対象とした周知セミナーについて	周知、及び参加の呼びかけを行う	・11/18に実施した「荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮に向けたセミナー」の概要報告を行います。
4	鉄道貨物輸送（モーダルシフト）について	—	・鉄道貨物輸送の現状についての説明を聞き、普及促進について協議します。
5	その他の取組について（中央協議会の報告等）	最近のトラック運送事業に関する取り組みについて	・最近のトラック運送事業に関する取り組みについて報告します。
6	次年度に向けた動きについて	次年度以降の取り組みについて	・トラック運送事業における取引環境・労働時間改善に向けた環境整備方策について意見交換を行います。

※荷待ち時間が特に長い加工食品、建設資材、紙・パルプの輸送分野ごとに課題の洗い出しや課題の解決方策を見いだすための懇談会

対象輸送分野ごとの懇談会での検討内容の展開及び アドバンス事業について

令和 2 年 1 月 1 5 日

トラック輸送における取引環境・労働時間改善
岐阜県協議会事務局

目次

1. 対象輸送分野ごとの懇談会での検討内容の展開について・・・・・・・・ P.1
2. 加工食品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について・・・・・・・・ P.8
3. 紙・パルプ（家庭紙分野）の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について・・ P.16
4. 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）の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について・・ P.21
5. 建設資材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について・・・・・・・・ P.27
6. アドバンス事業について・・・・・・・・ P.32
7. 新たな方策について・・・・・・・・ P.36

1. 対象輸送分野ごとの懇談会での検討内容の展開について

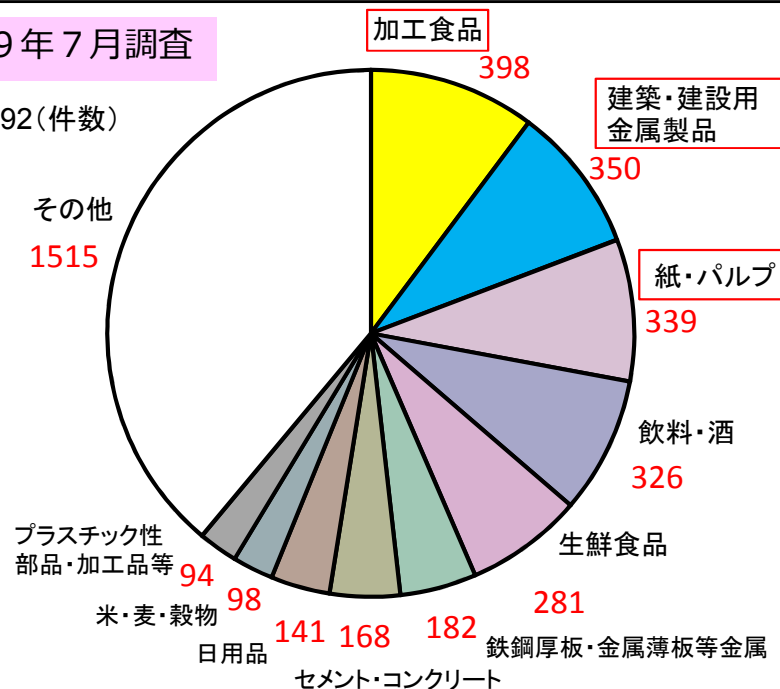
対象輸送分野ごとの懇談会の概要

- トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会において、平成28年度から平成29年度にかけて、発着荷主及び運送事業者が一体となって長時間労働の改善に取り組むパイロット事業を実施。
- パイロット事業では、様々な輸送品目について取組を行ってきたが、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、関係者が連携して課題解決を図っていく上では、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- 平成29年7月に実施した荷待ち時間の調査において、加工食品、建設資材、紙・パルプの件数が多かったことを踏まえ、これらの物流に関係する幅広い関係者からなる懇談会を設置。
- 関係者間で存在する課題についての意識共有やパイロット事業等のノウハウ等の共有及び取組の展開を図り、トラックドライバーの労働時間の改善・サプライチェーン全体における効率化を図る。

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)

平成29年7月調査

N=3,892(件数)



検討事項のイメージ

- ・現在生じている課題についての関係者間の認識の共通化
- ・輸送品目ごとのサプライチェーン全体における生産性向上等に関する課題の抽出
- ・改善策について、パイロット事業により得られたノウハウも活用しつつ関係者間で検討・検証
- ・改善策についての展開・浸透

「加工食品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」委員

URL : http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000036.html

矢野 裕児	流通経済大学教授
堀尾 仁	味の素株式会社上席理事 食品事業本部 物流企画部長
小谷 光司	三菱食品株式会社ロジスティクス本部 戦略オフィス室長
鷲野 博昭	株式会社セブン-イレブン・ジャパン QC・物流管理本部 物流・生産管理部 東日本物流管理副総括マネジャー
戸川 晋一	(株)ヤオコー取締役情報システム部長 兼 ロジスティクス推進部長
城内 康秀	(一社)日本スーパーマーケット協会事務局長 兼 管理部長
北條 英	(公社)日本ロジスティクスシステム協会 JILS総合研究所 ロジスティクス環境推進センター センター長
西願 廣行	日本冷蔵倉庫協会副会長
飯原 正浩	株式会社丸和運輸機関常務執行役員
山内 正彦	全日本トラック協会 審議役
坂本 隆志	全日本トラック協会食料品部会 部会長

【行政】

黒澤 朗	厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
福井 逸人	農林水産省食料産業局食品流通課長
東野 昭浩	農林水産省食料産業局食品製造課長
内田 隆	経済産業省商務・サービスグループ 消費・流通政策課物流企画室長
飯塚 秋成	国土交通省総合政策局物流政策課長
中井 智洋	国土交通省総合政策局参事官(物流産業)
伊地知英己	国土交通省自動車局貨物課長

※第1回懇談会を平成30年6月29日に開催

※第4回懇談会を令和元年7月3日に開催

※第2回懇談会を平成30年12月13日に開催

※第5回懇談会を令和元年11月21日に開催

※第3回懇談会を平成31年3月25日に開催

「紙・パルプ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」委員

洋紙・板紙分野

URL : http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000038.html

矢野 裕児	流通経済大学教授
伊藤 洋一	日本製紙連合会物流委員会委員長
有坂 直樹	日本洋紙代理店会連合会物流委員会委員長
難波 睦雄	日本板紙代理店会連合会白板紙部会長
井元 伸哉	(株)竹尾 執行役員
小澤 典由	日本印刷産業連合会 常務理事
佐藤 行伸	西日本段ボール工業組合 専務理事
河野 敦夫	全国清涼飲料連合会 専務理事
森實 光博	レンゴーロジスティクス(株) 代表取締役社長
上野 正人	JPTransportサービス(株) 代表取締役社長
中島 義弘	王子陸運(株) 代表取締役社長
近野 裕之	平田倉庫(株) 常務取締役東京支店長
星野 良浩	(株)青和トラフィック 執行役員
松崎 宏則	全日本トラック協会 常務理事

家庭紙分野

URL : http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000039.html

矢野 裕児	流通経済大学教授
今枝 英治	全国家庭紙同業会連合会理事長
林 廣文	日本家庭紙工業会会長
藤原 愛三	全国化粧品日用品卸連合会 専務理事
西井 勝己	(株)浅井 取締役配送システム事業部長
松崎 宏則	全日本トラック協会 常務理事

【行政】

黒澤 朗	厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
吉村 一元	経済産業省製造産業局素材産業課長
飯塚 秋成	国土交通省総合政策局物流政策課長
中井 智洋	国土交通省大臣官房参事官(物流産業)
伊地知 英己	国土交通省自動車局貨物課長

※第1回懇談会を平成30年10月6日に開催

※第2回懇談会を平成31年2月27日に開催

※第3回懇談会を令和元年6月25日に開催

※第4回懇談会を令和元年11月14日に開催

※第1回懇談会を平成30年12月13日に開催

※第2回懇談会を平成31年2月28日に開催

※第3回懇談会を令和元年6月25日に開催

※第4回懇談会を令和元年11月19日に開催

「建設資材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」委員

URL : http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000042.html

矢野 裕児 流通経済大学教授

寺家 克昌 (一社)日本建材・住宅設備産業協会参与

河合 邦彦 (一社)日本建設業連合会建築生産委員会施工部会副会長

後藤 隆之 (一社)日本建設業連合会公共工事委員会生産性向上部会長

青木富三雄 (一社)住宅生産団体連合会環境・安全部長

外谷 隆夫 ホームエコ・ロジスティクス(株)

山崎 晃生 普通鋼電炉工業会小棒委員会副委員長

鎮目 隆雄 (株)フコックス 代表取締役社長

関 一也 (株)関商運輸 常務取締役

松崎 宏則 (公社)全日本トラック協会常務理事

【行政】

黒澤 朗 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長

縄田 俊之 経済産業省製造産業局生活製品課住宅産業室長

飯塚 秋成 国土交通省総合政策局物流政策課長

中井 智洋 国土交通省大臣官房参事官(物流産業)

高橋 謙司 国土交通省土地・建設産業局建設業課長

武井佐代里 国土交通省住宅局住宅生産課長

伊地知英己 国土交通省自動車局貨物課長

※第1回懇談会を平成30年12月21日に開催

※第1回集合住宅・事業用不動産等分科会を平成31年3月27日に開催

※第1回戸建て住宅等分科会を平成31年3月27日に開催

※第2回懇談会を令和元年7月8日に開催

※第3回懇談会を令和元年11月29日に開催

今年度の地方協議会の重点実施項目

荷待ち時間が特に長い輸送分野（加工食品、建設資材、紙・パルプ。以下「対象輸送分野」という。）において、本省レベルで洗い出した課題の発生箇所やその解決のための施策等については、各地方レベルにおいても各地方の実情を踏まえながら普及・展開していくことが重要である。

については、今年度の地方協議会の重点実施事項として、対象輸送分野における課題の整理や改善策の検討等を進めるとともに、実態のさらなる把握・分析のための調査や、課題解決に資する試験的な取組を「アドバンス事業」として実施する。

重点実施項目（１）
対象輸送分野ごとの懇談会
での検討内容の展開

重点実施項目（２）
アドバンス事業

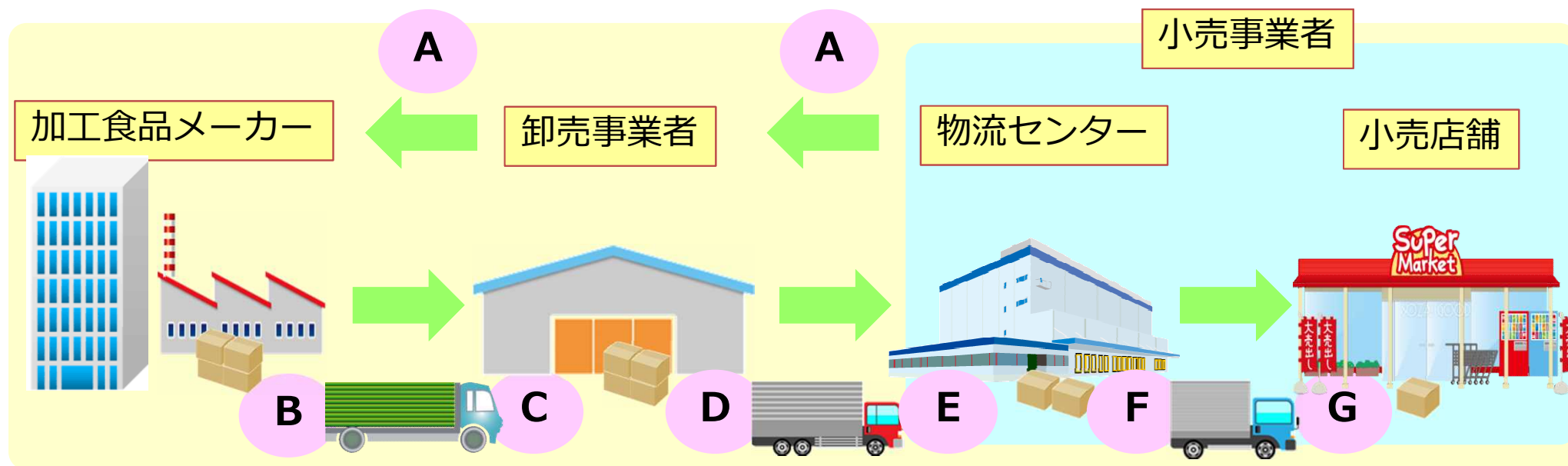
○47都道府県の地方協議会における検討テーマ及びアドバンス事業の実施品目が決定。（一部調整中）

○地方協議会における検討テーマの荷種の内訳は、加工食品24件、紙・パルプ17件、建設資材11件となっている。

協議会	検討テーマ	アドバンス事業	協議会	検討テーマ	アドバンス事業
北海道	紙・パルプ	紙・パルプ(段ボール)	大阪	加工食品 紙・パルプ 建設資材	加工食品 紙・パルプ 建設資材
青森	紙・パルプ		京都		
岩手	加工食品		兵庫		
宮城	紙・パルプ		滋賀		
秋田	加工食品	加工食品	奈良		
山形	加工食品		和歌山		
福島	建設資材		広島	建設資材	建設資材
茨城	建設資材		鳥取	建設資材	
栃木	紙・パルプ	紙・パルプ(段ボール)	島根	加工食品	
群馬	加工食品		岡山	紙・パルプ	
埼玉	紙・パルプ		山口	加工食品、建設資材	
千葉	建設資材		徳島	紙・パルプ	
東京	紙・パルプ	紙・パルプ(洋紙・板紙)	香川	紙・パルプ	
神奈川	加工食品		愛媛	加工食品、紙・パルプ	
山梨	加工食品		高知	加工食品	
新潟	加工食品		福岡	加工食品	
長野	加工食品、紙・パルプ、 建設資材		佐賀	加工食品	
富山	建設資材		長崎	加工食品	
石川	加工食品		熊本	紙・パルプ	農産物
愛知	加工食品	加工食品	大分	加工食品	
静岡	紙・パルプ		宮崎	加工食品	
岐阜	加工食品、紙・パルプ、 建設資材		鹿児島	加工食品	
三重	紙・パルプ	紙・パルプ(家庭紙)	沖縄	加工食品	
福井	加工食品、紙・パルプ、 建設資材				

※R1.10.9 第11回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会資料より

2. 加工食品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 関する懇談会について



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】**

加工食品懇談会における今年度の実施事項

実証実験計画 -リードタイム延長-

卸売と小売間のリードタイムの延長

現状の問題点

前日手配のため配車が間に合わない、効率的な積載が出来ないことがある



・商品の発注翌日に配送を行うと、トラックの手配に手間がかかり、直前まで配車できるトラックが見つからず、指定の時間に間に合わないことがある。

リードタイムの延長

実証実験の流れ



前々日手配のため、余裕を持った配車が可能。また、隔日発注ではなく、単に発注から配送までが1日増えるだけなので、配送頻度は変わらない。

・発注から配送までのリードタイムを1日延長し、配送頻度や日々の配送量は変えずに効率的な配送を行う。

加工食品懇談会における今年度の実施事項

実証実験計画 ー事前出荷情報とQRコードによる検品時間削減ー

現状の流れ



- ・発注者から商品の発注を受けた受注者は、自らまたは委託先事業者において発注を受けた数量を梱包し、トラック事業者へ配送を委託
- ・商品の荷卸し後、発注者倉庫へ搬入する前に、発注者自らまたは発注者倉庫管理受託事業者において発注した商品の日付、品名、個数等の検品（トラックドライバーが実施する場合あり）
- ・発注者倉庫へ商品を搬入

問題点

- ・検品を実施することにより、トラック1台あたりのバース占有時間が長くなることから、他のトラック事業者の荷卸しが始まりが遅くなり、荷待ち時間が長くなる
- ・トラックドライバーが検品を実施する場合、荷役時間が長くなる
- ・発注者または発注者倉庫管理受託事業者が検品を実施する場合、検品を実施している間、トラックドライバーは待機していなければならないことから、荷待ち時間が長くなる

加工食品懇談会における今年度の実施事項

実証実験計画 ー事前出荷情報とQRコードによる検品時間削減ー

実証実験案

- ・発注者から商品の発注を受けた受注者は、自らまたは委託先事業者において発注を受けた数量を梱包するとともに、QRコードを貼り付けし、トラック事業者へ配送を委託
- ・受注者は、出荷の前に品名、数量等の出荷情報を発注者側へ電子的に送付
- ・商品の荷卸し後、発注者倉庫へ搬入する際の検品については、発注者自らまたは発注者倉庫管理受託事業者において、事前出荷情報に基づき省略又は簡易な方法での検品を実施
- ・発注者倉庫へ商品を搬入

実証実験の流れ



加工食品に関わる荷主や物流事業者、トラック事業者が生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善に資するアクションを実施するためのガイドライン

• 基本的な考え方

- 特に荷待ち時間の長い輸送分野に特化して、課題の洗出し、原因分析、課題の類型化を行った上で、課題解決のためにサプライチェーンの各関係者が取組むべき具体的な取組メニュー等を示すことで、サプライチェーン全体でトラック輸送の生産性向上や物流効率化に取り組むことを求め、当該輸送分野のトラック運送事業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制の実現を目指す。
- 課題解決のためにサプライチェーンの各関係者が取組むべき具体的な取組みメニューについては、今年度の実証実験（アドバンス事業）や過去の実証実験（平成28・29年度のパイロット事業、平成30年度のコンサルティング事業）の結果から一般化して提示する。
- 来年度以降の生産性向上及びトラックドライバーの労働時間改善の促進のために、ガイドラインの内容を主体別に実行するための各主体の役割を提示する。

• ガイドラインの読み手

- 荷主：輸送を委託する発荷主とそれを受け取る着荷主
 - 加工食品業界はメーカーや卸売に中小企業も多く、これらも対応可能なガイドラインとする
- 物流事業者：3PLなど輸送する貨物の発着場所を運営する主体
- トラック事業者：輸送を担う主体
- ITベンダー：トラック輸送の生産性向上に資するソリューションを提供する主体

ガイドラインのアウトラインは以下の章立てを想定

- ・ 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
 - ・ 荷待ち時間の削減
 - ・ 荷役時間の削減
 - ・ 検品時間の削減
 - － 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
 - ・ トラック受付台数の分析
 - ・ 荷待ち時間、荷役＋検品時間、待機時間の分析
 - ・ バース稼働率の分析
 - ・ 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
 - ・ 事前出荷情報の提供
 - ・ 波動の平準化
 - ・ 需給調整在庫の確保
 - － 荷待ち時間の削減
 - ・ 先着順から予約制への変更
 - ・ 時間指定の柔軟化
 - － 荷役時間の削減
 - ・ バラ積み貨物のパレット化
 - ・ パレットサイズの統一
 - ・ 外装ダンボールサイズの見直し
 - － 検品時間の削減
 - ・ 3分の1ルールの見直し徹底
 - ・ 年月日表示から年月表記への変更
 - ・ 事前出荷情報の提供とQRコード等への情報の組み込み
 - ・ 統一伝票やダンボールなどへの表記の標準化
- 今後の取組み方針
 - 施策を進める際のポイント
 - ・ 受発注条件の見直し
 - ・ 荷待ち時間の削減
 - ・ 荷役時間の削減
 - ・ 検品時間の削減
 - ガイドラインを実行するための各主体の役割

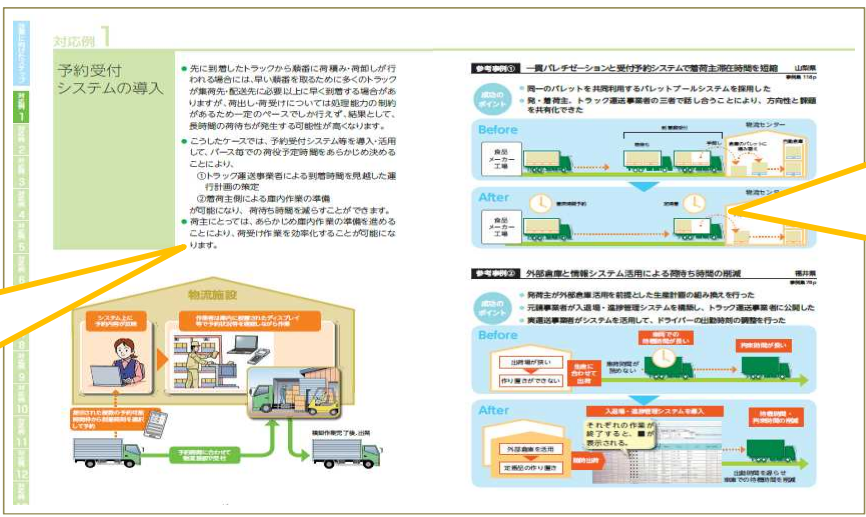
「課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策」イメージ

受発注条件の見直し	リードタイムの延長 事前出荷情報の提供 波動の平準化 需給調整在庫の確保
荷待ち時間の削減	先着順から予約制への変更
荷役時間の削減	時間指定の柔軟化 バラ積み貨物のパレット化 パレットサイズの統一 外装ダンボールサイズの見直し
検品時間の削減	3分の1ルールの見直し徹底 年月日表記から年月表記への変更 事前出荷情報の提供とQRコード等への情報の組み込み 統一伝票やダンボールなどへの表記の標準化

課題解決方策ごとに参考事例を紹介

課題の類型
課題に対応した解決方策

ページ左側
①解決可能なボトルネック要因、
②実行ステップ、③KPIの設定
による効果測定のための3項目で整理



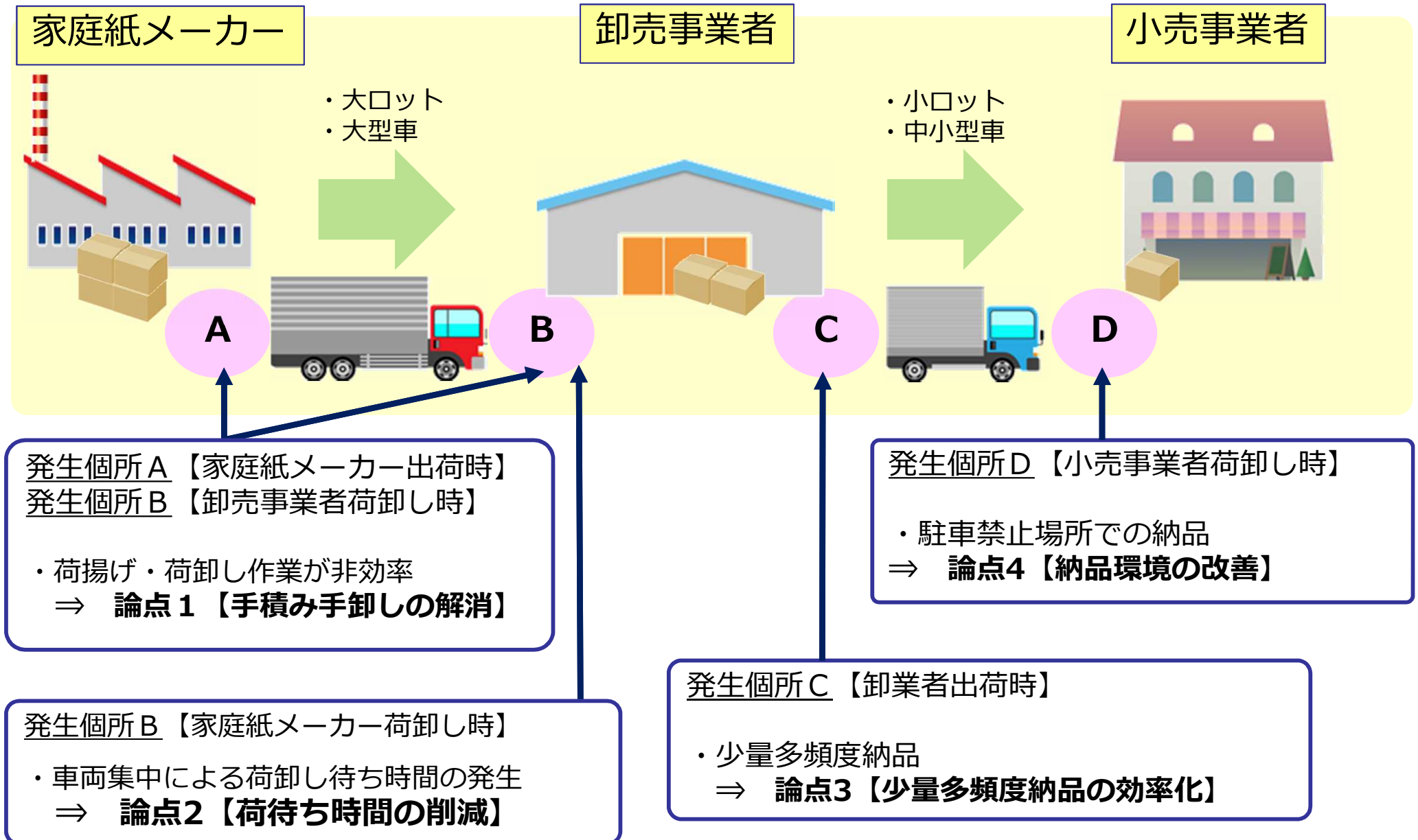
ページ右側
今年度のアドバンス事業、
平成30年度コンサルティング事業、
平成28・29年度パイロット事業で
実施した実証実験の中から適切な
1～2事例を紹介

参考「取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン」

3. 紙・パルプ（家庭紙分野）の物流における 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について

紙・パルプ物流(家庭紙分野)の課題の発生個所

※議論の便宜上、網羅的な図とはしていない



紙・パルプ物流(家庭紙分野)懇談会における今年度の実施事項

論点1:手積み手卸しの解消

【今年度の実施事項：パレット化の導入促進に向けた実証・課題整理】

- メーカー・卸業者の双方の意見も踏まえ、パレットを活用した最適な荷姿のあり方と、それぞれの場合の効果（積載効率、コスト、庫内の作業量等）を実証的に検証するほか、専用パレットの更なる普及に向けた課題整理や、専用パレット導入に向けたメーカー側・卸業者側それぞれに必要な対応等について検討・整理等を行う。

論点2:荷待ち時間の削減

【今年度の実施事項：予約受付システムの導入促進 等】

- 荷役スペースの予約受付システムを実際に導入している事例のヒアリングや、実用化されている同種のシステム・サービス等の試行等を行い、導入に当たってのノウハウや課題等について検討・整理する。
- 予約受付システムの他、例えば、定期的に納品するトラックについては一定期間同じ時間帯に入庫できるようにするなど、トラック事業者の事情も考慮して入庫ルールを定めている事例をヒアリング等により調査する。

論点3:少量多頻度納品の効率化

【今年度の実施事項：コンパクト化製品による物流改善の効果検証】

- 倍巻き製品の物流・販売面でのメリットを明らかにするため、トラック事業者の納品頻度や積載率、メーカー等の輸送コスト、小売業者の販売効率など、サプライチェーン各所においてどのような効果が表れるかを実証的に調査する。

論点4:納品環境の改善

【今年度の実施事項：納品作業の効率化、駐車禁止規制の見直し 等】

- 狭隘な立地にある小売店舗に納品する際に、カゴ車の活用や商店街等での共同配送ポイントの設置等の効率化の工夫を行っている例をヒアリング等により調査する。
- 警察庁における駐車禁止規制の見直し状況や、都道府県トラック協会の要望状況等を把握・整理する。

1. 基本的な考え方

- とくに荷待ち時間の長い輸送分野に特化して、課題の洗出し、原因分析、課題の類型化を行った上で、課題解決のためにサプライチェーンの各関係者が取組むべき具体的な取組メニュー等を示すことで、サプライチェーン全体でトラック輸送の生産性向上や物流効率化に取り組むことを求め、当該輸送分野のトラック運送事業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制の実現を目指す。
- 課題解決のためにサプライチェーンの各関係者が取組むべき具体的な取組みメニューについては、アドバンス事業（今年度の実証実験）や過去の実証実験の結果から一般化して提示する
- 本ガイドラインのサプライチェーン全体への周知方策や、来年度以降も引き続き課題解決に向けて取り組んでいく姿勢を提示する。

2. ガイドラインの骨子案

【まえがき】～現状と課題～

- 懇談会での意見や追加調査等から把握した現状を記載
- 課題を類型化して提示

反映

実態調査

アンケート調査

【本編】～課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策～

- 類型化した課題ごとに解決の方向性を提示
- アドバンス事業や過去の実証実験の取組みから、解決策を一般化して提示
- アドバンス事業やヒアリング調査から具体的な取組み事例を紹介（効果、導入にあたっての留意点等）

反映

アドバンス事業

コンサルティング事業（H30）

パイロット事業（H28・29）

ヒアリング調査

【あしがき】～今後の取組み方針～

- サプライチェーン全体への周知方法等を記載
- 引き続き現状・課題把握や課題解決方策の検討を行うことを記載

【家庭紙物流における課題の特徴】

- ・家庭紙製品は単価が安いいため、メーカーと卸売業者との間の幹線輸送においては、新たな設備投資コストを価格に転嫁しづらい中で、パレット化等の物流効率化に向けた取組みを進めていかなくてはならない状況にある。
- ・また、家庭紙製品は高張するため、規模の小さい小売店舗においては在庫を持つことができず、日々必要数量を配送する少量多頻度納品となっており、単価が安い(=運賃が安い)ことと相まって、運送事業者の経営を圧迫している。

現状	課題	解決方策	
幹線輸送の際に最大限積載効率を上げるために手積みでトラックの荷台を満載にする。当該作業及び手卸し作業に1.5～2時間かかっている。	作業時間がドライバーの荷待ち時間となるとともに、バースを長時間占拠することにより、他のドライバーの荷待ち時間にも影響を与えている。	・卸業者の倉庫の形状等に応じたパレット受入対応方策の整理や、卸業者の声も反映したパレットの荷姿例の提示等を通じたパレットの導入・受入れの促進	【参考となる事例等】 ・パレット導入・受入実証実験の結果を紹介
手積み・手卸し作業の解消のため、パレット輸送が始まり、これにより、手積み・手卸し作業時間が、大幅に短縮された。	卸業者側において、パレットの導入はバースの長時間占拠の解消等のメリットもある一方で、そのままの荷姿では庫内設備が対応できないといった課題が発生している。		
荷卸し時間が同じ時間帯に重なる等により、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中する。	長時間の荷待ち時間が発生している。	・予約受付システムの導入	【参考となる事例等】 ・予約受付システムの導入事例及びその効果、導入検討時の留意点等について紹介 ・荷待ち時間アンケート調査結果を参考資料として別冊に掲載
小売店舗において、在庫スペースが少ないため、ほぼ毎日、必要数量を配送している。	少量多頻度納品となっている。	・コンパクト製品の普及促進	【参考となる事例等】 ・コンパクト製品に関する小売業者や消費者に対するアンケート調査結果を紹介
狭隘な立地にある小売店舗では、適当な荷卸し場所がないことが多い。	店舗から離れた場所や、駐車禁止規制のある場所で荷卸し作業が行われている。	・カゴ車の活用や共同配送ポイントの設置等	【参考となる事例等】 ・カゴ車の活用や共同配送ポイントの設置等の事例調査結果を紹介

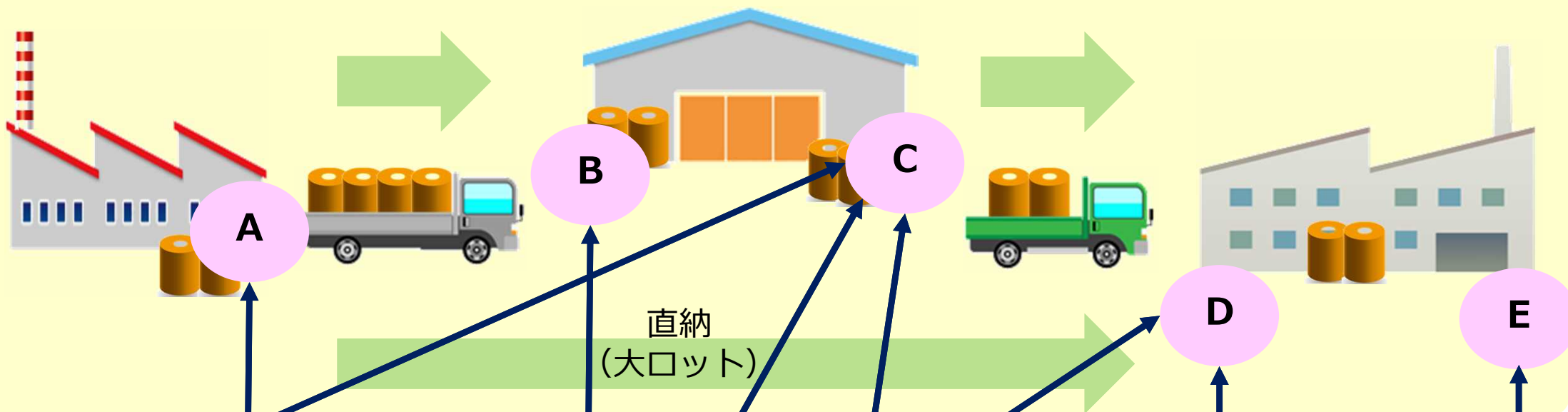
4. 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）の物流における 生産性向上及びトラックドライバーの労働時間 改善に関する懇談会について

紙・パルプ物流(洋紙・板紙分野)の課題の発生個所

製紙メーカー

代理店・卸商・倉庫

印刷工場等



発生個所 A・C

【代理店・卸商出荷時】

- ・発注期限が守られない一方、納品時間指定が厳しい

⇒ **論点1**

【リードタイムの確保】

発生個所 B・C・D

【代理店等・印刷工場等荷卸し時】

- ・車両集中による出荷・荷卸し待ち時間の発生

⇒ **論点3** 【荷待ち時間の削減】

発生個所 C

【代理店・卸商出荷時】

- ・小ロットによる配送効率の低下

⇒ **論点2**

【少量多頻度納品の効率化】

発生個所 D

【印刷工場等荷卸し時】

- ・契約外の荷卸し作業等が発生

⇒ **論点4**

【附帯作業の軽減】

発生個所 E 【印刷工場等出荷時】

- ・特定の日・曜日に物量が集中
- ⇒ **論点5** 【繁忙差の平準化】

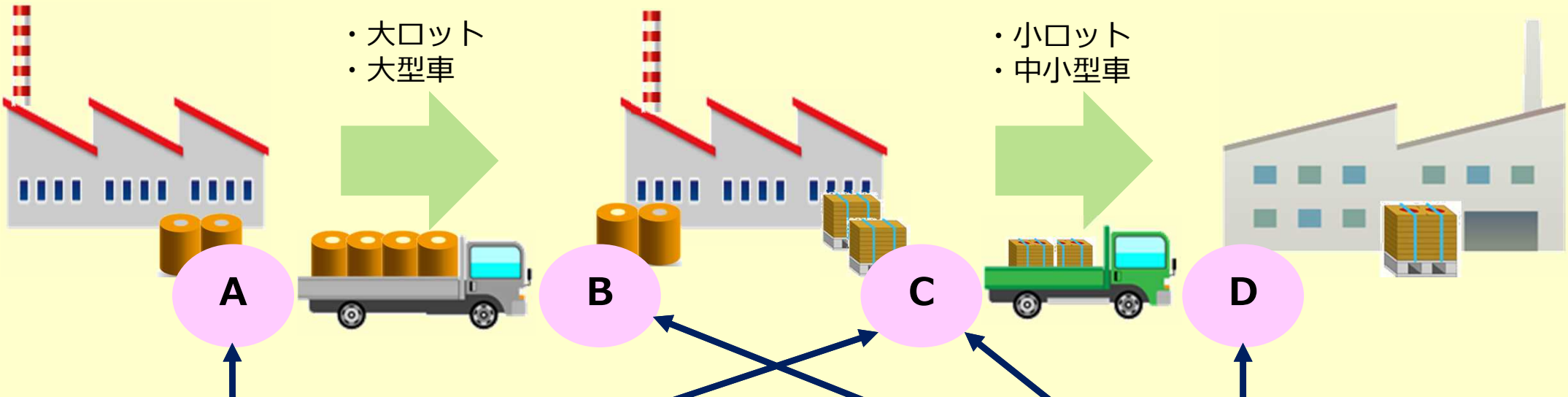
紙・パルプ物流(段ボール分野)の課題の発生個所

※議論の便宜上、網羅的な図とはしていない

製紙メーカー

段ボールメーカー

需要家工場等



発生個所 A・C 【各所出荷時】

- ・発注期限が守られない一方、納品時間指定が厳しい
 - ・小ロットによる配送効率の低下
- ⇒ **論点 6 【リードタイムの確保及び
少量多頻度納品の効率化】**

発生個所 B・C・D 【各所出荷・荷卸し時】

- ・車両集中による出荷・荷卸し待ち時間の発生
⇒ **論点 3 【荷待ち時間の削減】**
- ・契約外の荷卸し作業などが発生
⇒ **論点 4 【附帯作業の軽減】**

紙・パルプ物流(洋紙・板紙)懇談会における今年度の実施事項

論点1

【今年度の実施事項：発注期限の前倒しの効果検証 等】

- 発注期限の前倒しについての実証実験を実施し、トラックの積載率やトラックドライバーの待機時間等の変化、発着荷主に与える影響を検証する。
- 発注期限締切以降のオーダーについて追加料金を収受する等発注期限の厳格な運用を行っている事例をアンケート等により調査する。

論点2

【今年度の実施事項：共同輸送の効果検証】

- 共同輸送について実証実験を実施し、トラックの積載率や、共同輸送を行うことによるコストの変化等を検証する。

論点3

【今年度の実施事項：予約受付システムの導入促進 等】

- 荷役スペースの予約受付システムを実際に導入している事例のヒアリングや、実用化されている同種のシステム・サービス等の試行等を行い、導入に当たってのノウハウや課題等について検討・整理する。
- 予約受付システムその他、例えば、定期的に納品するトラックについては一定期間同じ時間帯に入庫できるようにするなど、トラック事業者の事情も考慮して入庫ルールを定めている事例をヒアリング等により調査する。

論点4

【今年度の実施事項：附帯作業に係る実態調査、優良事例の調査検討等】

- 附帯作業の発生箇所、作業内容等について実態調査を行い、必要性や効率化方策の検討を行う。
- 「車上渡し」や、契約を交わし料金を収受して附帯作業を実施している事例についてヒアリングを実施し、附帯作業に関し、荷主との交渉・契約等を行うにあたってのノウハウや課題等を検討・整理する。

論点5

【今年度の実施事項：雑誌発売日の分散化（平準化）の効果検証】

- 雑誌の発売日の分散化（平準化）を実験的に実施し、効果を検証する。

論点6

【今年度の実施事項：生産計画等の共有によるリードタイムの確保・ロットの大型化の効果検証 等】

- 需要家工場の生産計画や段ボールの需要見込みに関する情報をどのように共有すべきか、これによりリードタイムやロットがどのように改善されるか、実証実験により検証する。
- 同強度の薄型の段ボールに転換することによる需要家での在庫の可能性について、ヒアリング調査等を実施する。

取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン(紙・パルプ編) の骨子案について

1. 基本的な考え方

- とくに荷待ち時間の長い輸送分野に特化して、課題の洗出し、原因分析、課題の類型化を行った上で、課題解決のためにサプライチェーンの各関係者が取組むべき具体的な取組メニュー等を示すことで、サプライチェーン全体でトラック輸送の生産性向上や物流効率化に取り組むことを求め、当該輸送分野のトラック運送事業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制の実現を目指す。
- 課題解決のためにサプライチェーンの各関係者が取組むべき具体的な取組みメニューについては、アドバンス事業（今年度の実証実験）や過去の実証実験の結果から一般化して提示する
- 本ガイドラインのサプライチェーン全体への周知方策や、来年度以降も引き続き課題解決に向けて取り組んでいく姿勢を提示する。

2. ガイドラインの骨子案

【まえがき】～現状と課題～

- 懇談会での意見や追加調査等から把握した現状を記載
- 課題を類型化して提示

反映

実態調査

アンケート調査

【本編】～課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策～

- 類型化した課題ごとに解決の方向性を提示
- アドバンス事業や過去の実証実験の取組みから、解決策を一般化して提示
- アドバンス事業やヒアリング調査から具体的な取組み事例を紹介（効果、導入にあたっての留意点等）

反映

アドバンス事業

コンサルティング事業（H30）

パイロット事業（H28・29）

ヒアリング調査

【あとがき】～今後の取組み方針～

- サプライチェーン全体への周知方法等を記載
- 引き続き現状・課題把握や課題解決方策の検討を行うことを記載

【洋紙・板紙物流における課題の特徴】

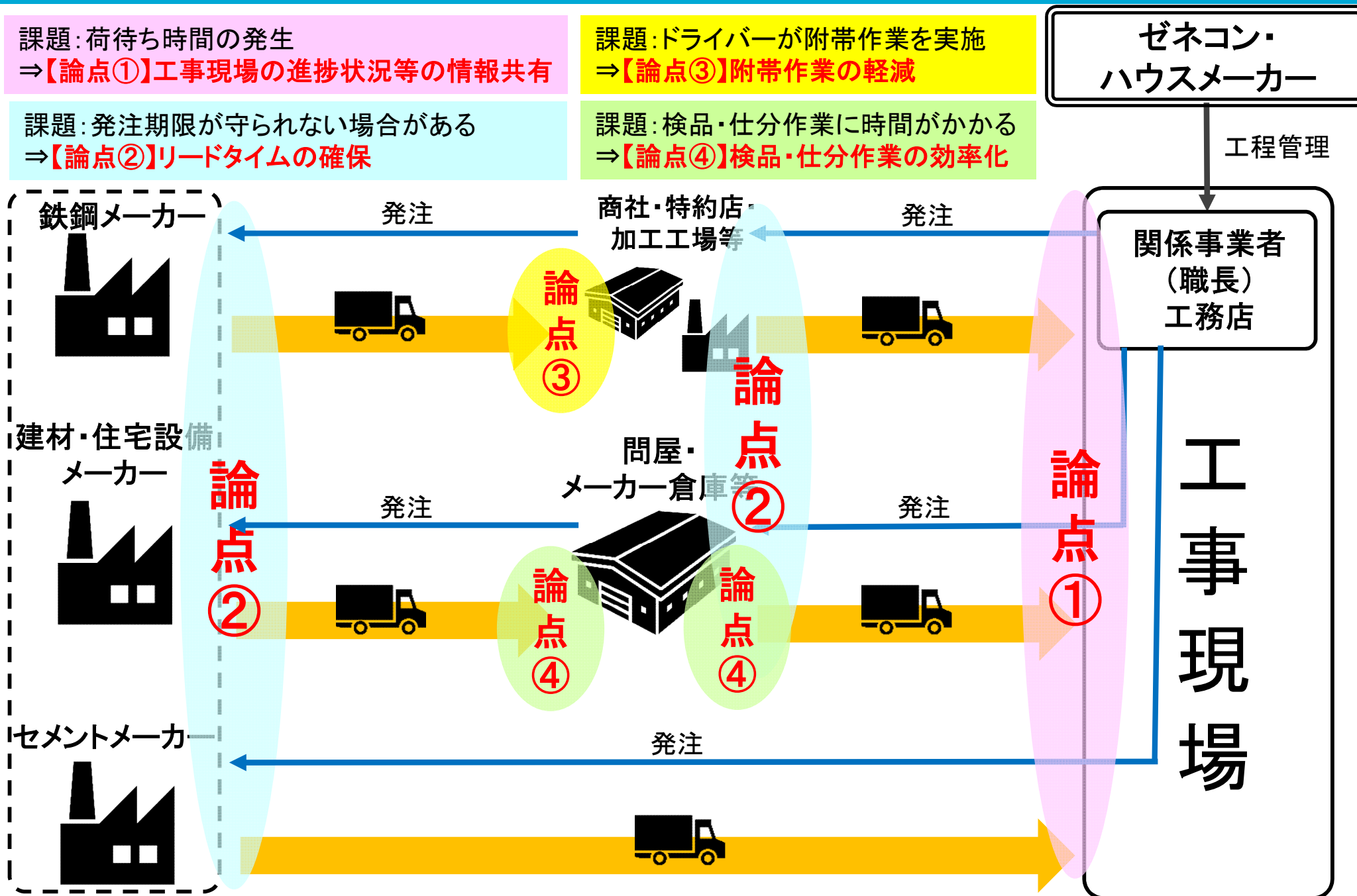
製紙産業は技術開発の要素が少なく、他社との商品による差別化が難しいことから、商品以外の部分（リードタイムや納品方法等）での競争が行われてきた結果として、不十分なリードタイムでの発注や少量多頻度納品といった商習慣が定着し、これが運送事業者やドライバーの負担増につながっている。

現状	課題	解決方策	
もともと設定していた発注期限が守られず、注文確定から納品期限までの期間が短い。	効率的な積み合せの調整を行うことができず、低積載率での運送となっている。	- 発注元に対し発注期限の前倒しを要請 - 単数発荷主の複数倉庫での積み合せ配送や、複数発荷主での共同輸送	【参考となる事例等】 - 洋紙代理店の共同配送実証実験の結果を紹介 - 若洲共同物流の取組みを紹介 - 発注期限の厳格な運用を行っている事例の紹介 - リードタイムに関するアンケート調査結果を参考資料として別冊に掲載
在庫スペースが少ないため、必要な量を必要なタイミングで運送している。	少量多頻度納品となっている。		
荷卸し時間が同じ時間帯に重なる等により、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中する。	長時間の荷待ち時間が発生している。	予約受付システムの導入	【参考となる事例等】 - 予約受付システムの導入事例及びその効果、導入検討時の留意点等について紹介 - 荷待ち時間アンケート調査結果を参考資料として別冊に掲載
発注元の生産計画がわからないため、見込み配車が発生する等計画的な配車ができない。	長時間の荷待ち時間が発生するとともに、少量多頻度納品となっている。	発荷主との生産計画の共有	【参考となる事例等】 段ボールの生産計画の共有実証実験の結果を紹介
運送する物量に繁閑差がある。	繁忙時には車両不足や荷待ち時間が発生する一方で、閑散時には積載率の低下等が発生する。	発注量の平準化	【参考となる事例等】 - 雑誌業界における物量平準化に向けた取組みを紹介 - 他品目における発注量平準化事例を紹介
「車上渡し」が原則でありながらも、着荷主側の人手不足等により、ドライバーが附帯作業を行っている。	契約上不明確なままドライバーによる附帯作業が行われている。	ドライバーが附帯作業を行う場合は、当該作業内容を契約上明確にし、料金収受を徹底する	【参考となる事例等】 附帯作業アンケート調査結果を参考資料として別冊に掲載

5. 建設資材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 関する懇談会について

建設資材物流における課題の発生箇所

※議論の便宜上、網羅的な図とはしていない



建設資材物流懇談会における今年度の実施事項

論点①: 工事現場の進捗状況等の情報共有

【今年度の実施事項：荷待ち時間の更なる実態把握】

- トラック運送事業者等数社を抽出して、荷待ち時間が発生している品目、場所、原因等について、ヒアリングやデータ収集等を通じて分析を深める。

※これと並行して、既に顕在化している課題（以下、論点①～④）については、課題解決に向けた具体的な対応を進める。

論点②: リードタイムの確保

【今年度の実施事項：十分なリードタイムを確保するための方策の検討 等】

- 例えば、物量の多い鉄鋼製品、セメント・コンクリート等の具体的な品目を例に取り上げて、十分なリードタイムを確保するための方策について、ゼネコンやハウスメーカー等の元請事業者やその下請の施工事業者等も一緒になって、受注から配車・納入までの流れ・仕組み等に関する課題の洗い出し、改善方策等について整理・検討する。

論点③: 附帯作業の軽減

【今年度の実施事項：附帯作業に係る実態調査、優良事例の調査検討等】

- 附帯作業の発生箇所、作業内容等について実態調査を行い、必要性や効率化方策の検討を行う。
- 「車上渡し」や、契約を交わし料金を収受して附帯作業を実施している事例についてヒアリングを実施し、附帯作業に関し、荷主との交渉・契約等を行うにあたってのノウハウや課題等を検討・整理する。

論点④: 検品・仕分作業の効率化

【今年度の実施事項：「建材物流コード」導入による検品・仕分作業の効率化】

- 現在一部の建築資材メーカーで検討が進んでいる「建材物流コード」を導入することにより、問屋やメーカー倉庫等における生産性向上、トラックドライバーの荷待ち時間の減少等にどの程度の効果があるかを検証する。

取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン(建設資材編) の骨子案について

1. 基本的な考え方

- とくに荷待ち時間の長い輸送分野に特化して、課題の洗出し、原因分析、課題の類型化を行った上で、課題解決のためにサプライチェーンの各関係者が取組むべき具体的な取組メニュー等を示すことで、サプライチェーン全体でトラック輸送の生産性向上や物流効率化に取り組むことを求め、当該輸送分野のトラック運送事業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制の実現を目指す。
- 課題解決のためにサプライチェーンの各関係者が取組むべき具体的な取組みメニューについては、アドバンス事業（今年度の実証実験）や過去の実証実験の結果から一般化して提示する
- 本ガイドラインのサプライチェーン全体への周知方策や、来年度以降も引き続き課題解決に向けて取り組んでいく姿勢を提示する。

2. ガイドラインの骨子案

【まえがき】～現状と課題～

- 懇談会での意見や追加調査等から把握した現状を記載
- 課題を類型化して提示

反映

実態調査

アンケート調査

【本編】～課題に対する解決の方向性・具体的な解決方策～

- 類型化した課題ごとに解決の方向性を提示
- アドバンス事業や過去の実証実験の取組みから、解決策を一般化して提示
- アドバンス事業やヒアリング調査から具体的な取組み事例を紹介（効果、導入にあたっての留意点等）

反映

アドバンス事業

コンサルティング事業（H30）

パイロット事業（H28・29）

ヒアリング調査

【あとがき】～今後の取組み方針～

- サプライチェーン全体への周知方法等を記載
- 引き続き現状・課題把握や課題解決方策の検討を行うことを記載

【建設資材物流における課題の特徴】

- ・ 工事現場には非常に多くの関係者（職長等）に紐づいた建設資材が工事の進捗状況に応じて搬入されているが、天候や設計変更等により当初の搬入計画どおりに運用が進まなくなると、限られた荷卸しスペースにトラックが集中し、荷待ち時間が発生している。
- ・ 建設資材は多品種であり、かつ、邸別・部屋別など物件ごとに搬入される製品が異なるため、出荷時・納品時の作業が複雑化・長時間化しており、トラックドライバーの荷待ち時間につながっている。
- ・ 上記課題の解決の手段として、ICTの活用があまり進んでいない。

現状	課題	解決方策
工事現場において当初の計画に変更が生じた際、職長→サプライヤー→トラックドライバーの順に伝言ゲームのように電話等で連絡している。	工事現場に関する情報が十分かつリアルタイムに共有されていないため、持ち帰り等のトラックの無駄な運送が発生している。	スマホアプリ等を活用した情報共有や、車両の動態管理アプリを活用した工事現場による搬出入管理の実施 【参考となる事例等】 ・ 搬入計画を事前に共有するためのアプリと車両の動態管理アプリを組み合わせた搬出入効率化実証実験の結果を紹介
「前日午後注文、当日朝納品」といった短納期での納品サイクルとなっている。また、メーカーが設定している発注期限が守られない。	見込み配車等による無駄な待機時間が発生している。	（※サプライチェーンの関係者を巻き込んだリードタイム確保策の検討結果等を踏まえて記載） 【参考となる事例等】 ・ 地方懇談会における検討結果の紹介 ・ リードタイムに関するヒアリング結果を参考資料として別冊に掲載
「車上渡し」が原則でありながらも、着荷主側の人手不足等により、ドライバーが附帯作業を行っている。	契約上不明確なままドライバーによる附帯作業が行われている。	運送と附帯作業の役務内容を事前に明確化し、ドライバーが附帯作業を行う場合は、当該作業内容を契約上明確にした上で、料金収受を徹底する 【参考となる事例等】 ・ 附帯作業アンケート調査結果を参考資料として別冊に掲載 ・ 建材、住設メーカーが実施した附帯作業調査結果を紹介
メーカーや問屋においては、検品の際の品番確認を目視で行っている。	製品が多品種である上、邸別・部屋別の仕分け情報の確認に時間がかかっている。	目視での検品作業からQRコード等の技術を活用した検品手法への転換 【参考となる事例等】 ・ 「建材物流コード」の導入実証実験の結果を紹介

※上記に加えて、荷待ち時間の更なる実態把握のため、荷待ち時間が発生している品目、場所、原因等について、ヒアリングやデータ収集等を通じて分析を深めることになっており、調査結果を踏まえて建設資材物流における荷待ち時間削減方を整理、記載する。

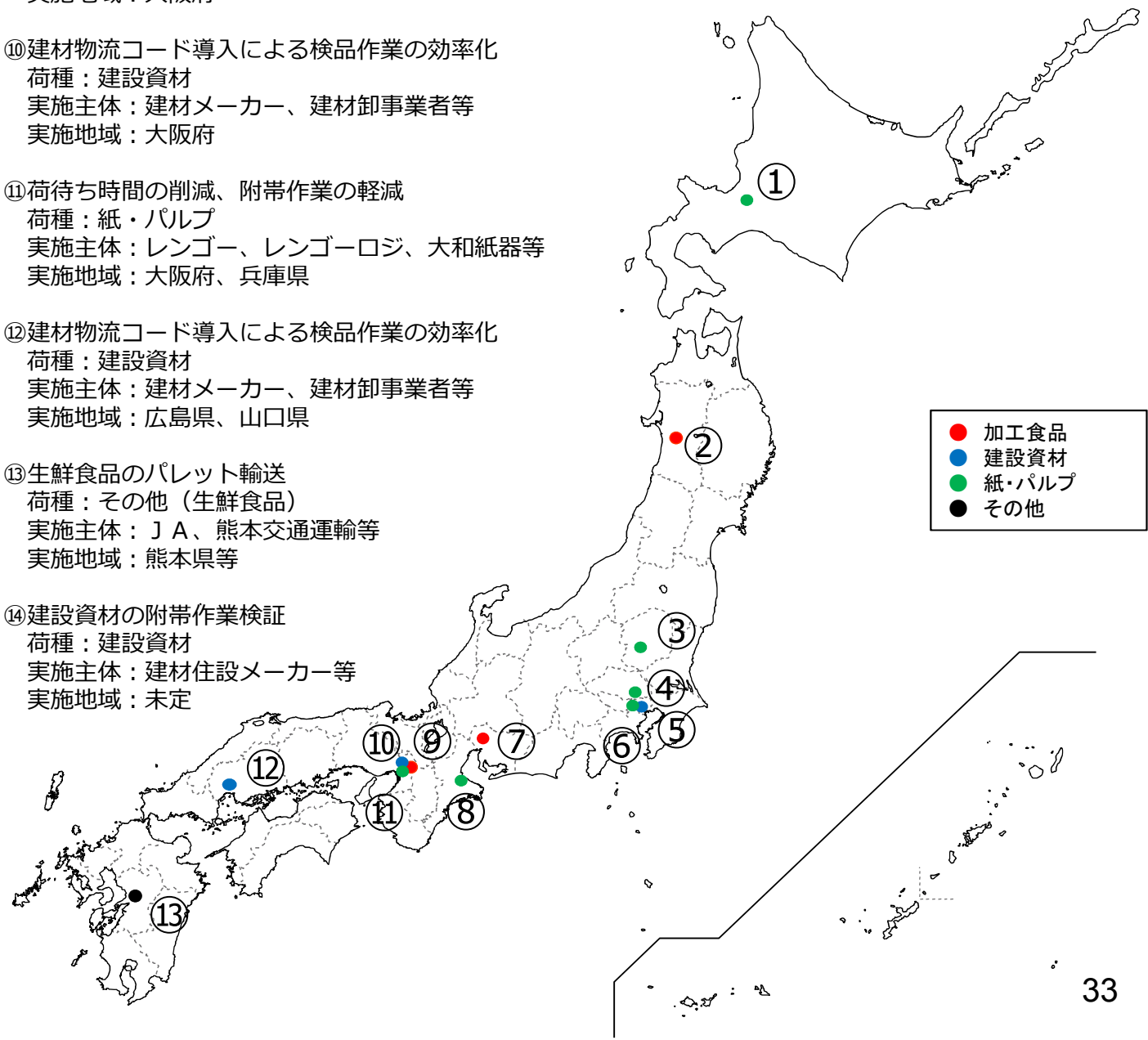
6. アドバンス事業について

実証実験(アドバンス事業)一覧(令和元年11月29日時点 14件)

実施検討中の案件含む

- ①荷待ち時間の削減等
荷種：紙・パルプ（段ボール）
実施主体：段ボールメーカー、物流事業者等
実施地域：北海道
- ②調整中
荷種：加工食品
実施主体：加工食品事業者、物流事業者等
実施地域：秋田県等
- ③生産計画の共有化による少量多頻度納入の効率化
荷種：紙・パルプ（段ボール）
実施主体：M I Z K A N、レンゴー、レンゴーロジ等
実施地域：栃木県
- ④トイレットペーパーのパレット輸送
荷種：紙・パルプ（家庭紙）
実施主体：日本製紙クレシア、家庭紙卸等
実施地域：埼玉県、神奈川県
- ⑤段取りアプリ×動態管理アプリの効果検証
荷種：建設資材
実施主体：建設業者等
実施地域：首都圏で調整中
- ⑥洋紙代理店による印刷工場への共同配送
荷種：紙・パルプ（洋紙）
実施主体：洋紙代理店、印刷事業者等
実施地域：首都圏で調整中
- ⑦輸送容器の返却の効率化、直納ルート of 再編
荷種：加工食品
実施主体：加工食品事業者、物流事業者等
実施地域：愛知県
- ⑧家庭紙専用パレット輸送の検証
荷種：紙・パルプ（家庭紙）
実施主体：家庭紙卸、物流事業者等
実施地域：三重県

- ⑨食品卸による予約受付システムの効果検証
荷種：加工食品
実施主体：加藤産業等
実施地域：大阪府
- ⑩建材物流コード導入による検品作業の効率化
荷種：建設資材
実施主体：建材メーカー、建材卸事業者等
実施地域：大阪府
- ⑪荷待ち時間の削減、附帯作業の軽減
荷種：紙・パルプ
実施主体：レンゴー、レンゴーロジ、大和紙器等
実施地域：大阪府、兵庫県
- ⑫建材物流コード導入による検品作業の効率化
荷種：建設資材
実施主体：建材メーカー、建材卸事業者等
実施地域：広島県、山口県
- ⑬生鮮食品のパレット輸送
荷種：その他（生鮮食品）
実施主体：J A、熊本交通運輸等
実施地域：熊本県等
- ⑭建設資材の附帯作業検証
荷種：建設資材
実施主体：建材住設メーカー等
実施地域：未定



アドバンス事業(愛知県)概要

	事業者名	本社所在地	事業内容
荷主	A社	-	食品関係
運送事業者	ダイセーエブリー二十四(株)	愛知県一宮市	貨物自動車運送事業者
コンサルタント	(株)日通総合研究所	東京都港区	コンサルティング事業

1. 事業の対象

- ・発荷主: 荷主A社の工場から、愛知県・三重県・岐阜県内の各小売店舗まで配送し、荷主A社の工場まで空コンテナを戻すまでの流れを当事業の対象とする。

2. 対象集団間で共有する解決すべき課題

- ・荷主A社の県内工場において、配送終了時における空プラスチックコンテナ(クレート)の返却作業が発生しており、作業時間の短縮を図りたい。
- ・配送ルートが複数あり、異なるコースで近隣店舗を配送することがあるため、店舗組換えにより配送時間を短縮したい。

 ドライバーの1ヶ月の拘束時間293時間超、連続運転4時間超が発生しているため解消したい。

3. 実証実験の実施時期

- ・令和2年1月中旬～2月中旬を予定

アドバンス事業(三重県)概要案

	事業者名	本社所在地	事業内容
荷主	日本製紙クレシア(株)	東京都千代田区	家庭紙製造
元請事業者	(株)あらた	東京都江東区	家庭用品等卸
運送事業者	三定物流(株)	三重県松阪市	貨物自動車運送事業者
コンサルタント	(株)日通総合研究所	東京都港区	コンサルティング事業

1. 事業の対象

- ・荷主工場から運送事業者物流倉庫(松阪市)への配送、当該物流倉庫内での保管・小売店向けの仕分け作業までを事業対象とする。

2. 対象集団間で共有する解決すべき課題

- ・物流倉庫への運送が手積状態となっており、荷卸し作業に相当な時間を要している。また、これにより、他車両の荷卸し待ち時間が発生している。

 パレット運送に切替え、輸送効率を検証

- ・物流倉庫は小売店向けのあらゆる種類の荷物を保管。各小売店配送時の仕分け作業時間の短縮を図る。
物流倉庫内での保管方法の改善を検証

 カゴ車(台車)使用による時間効率を検証(積載効率低下も考慮)

3. 実証実験の実施時期

- ・令和2年2月(第1回検討会を令和2年1月に開催)

7. 新たな方策について

新たな方策について

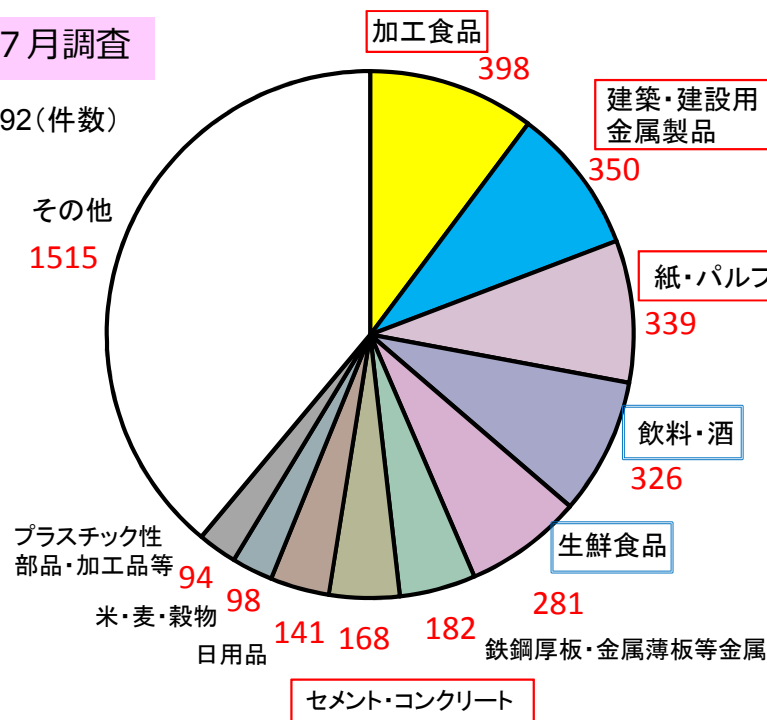
- 平成29年7月に実施した荷待ち時間実態調査において、30分以上の荷待ち時間が生じた件数が多い品目（加工食品、建設資材、紙・パルプ）について懇談会を立ち上げて、課題整理や改善策について検討を行っているところ。
- 平成30年11月に実施した荷待ち時間の実態調査では、すでに懇談会を立ち上げている加工食品、建設資材、紙・パルプの各品目については、依然として30分以上の荷待ち時間が生じた件数が多いことから、引き続き課題解決のための方策について検討・検証を実施する。
- また、上記2度の調査において、荷待ち時間が生じた件数が多かった「生鮮食品」及び「飲料、酒」について、次年度以降の「新たな方策」として懇談会を立ち上げ、課題整理や改善策の検討を実施することとしたい。

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)

 は、既に懇談会を設置している品目
 は、今後懇談会設置を検討する品目

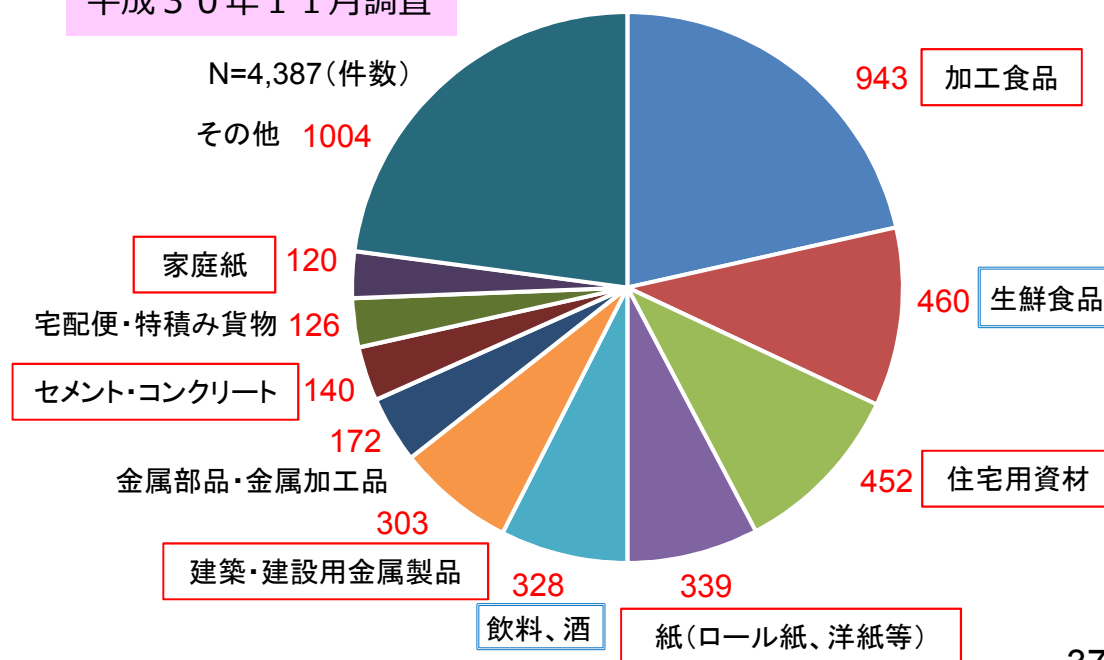
平成29年7月調査

N=3,892(件数)



平成30年11月調査

N=4,387(件数)



「ホワイト物流」推進運動について

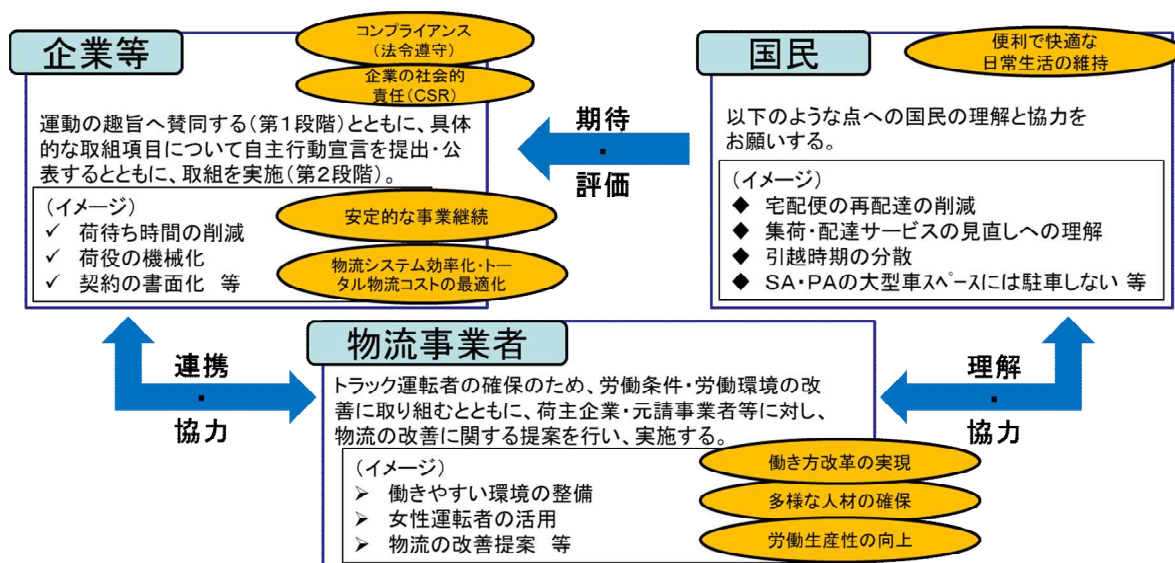
令和2年1月15日

**岐阜県トラック輸送における取引環境・労働時間
改善協議会事務局**

「ホワイト物流」推進運動の働きかけ

- 深刻化が続くトラック運転者不足に対応し、国民生活や産業活動に必要な物流を安定的に確保するとともに、経済の成長に寄与することを目的とし、
 - ①トラック輸送の生産性の向上・物流の効率化
 - ②女性や60代以上の運転者等も働きやすい、より「ホワイト」な労働環境の実現
 に取り組む「ホワイト物流」推進運動を関係者が連携して強力に推進。

推進運動のイメージ



推進運動の経緯

平成30年5月30日：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
政府行動計画の決定（「ホワイト物流」推進運動は重点施策）

12月14日：第1回「ホワイト」物流推進会議（推進方針を決定）

平成31年 3月：賛同企業の募集開始、上場会社等（6,300社）に参加要請文を送付
5月以降：全都道府県において各企業及び団体等を対象とした説明会を実施
この他、事業者団体等の会議において幅広く周知

自主行動宣言

- 中部運輸局管内で66社（全国：559社）の企業が自主行動宣言を提出（9月末現在）

		荷主企業等				運輸業 郵便業	合計
		製造業	卸売業 小売業	その他	小計		
中部運輸局管内	愛知	26	7	1	34	8	42
	静岡	6	1	0	7	3	10
	岐阜	1	1	0	2	3	5
	三重	2	1	0	3	2	5
	福井	2	1	0	3	1	4
	合計	37	11	1	49	17	66
全国	比率	56.1%	16.7%	1.5%	74.2%	25.8%	
	合計	239	72	43	354	205	559
全国	比率	42.8%	12.9%	7.7%	63.3%	36.7%	

- 11月末現在、岐阜運輸支局内では10社に増加
（製造業1、卸売業・小売業2、その他1、運輸業・郵便業6）

「ホワイト物流」推進運動の取組項目(推奨項目)

取組項目別宣言件数(令和1年9月末日まで)

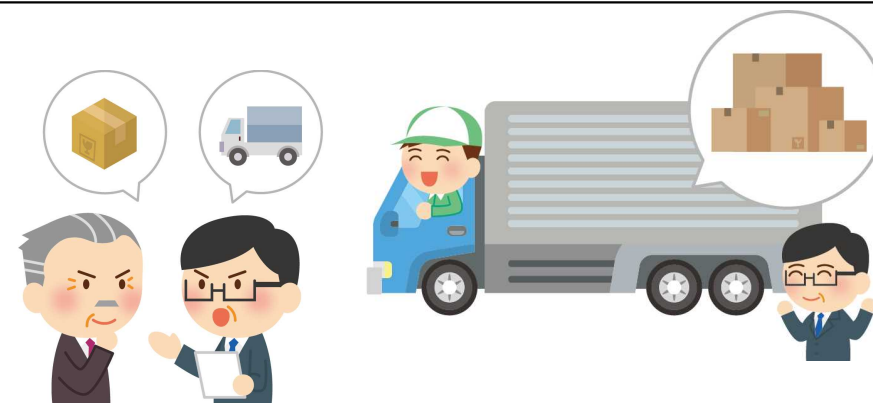
分類 番号	取組項目	宣言 件数	宣言 比率
A. 運送内容の見直し		1,867	—
A①	物流の改善提案と協力	454	(81.2%)
A②	予約受付システムの導入	55	(9.8%)
A③	パレット等の活用	292	(52.2%)
A④	発荷主からの入出荷情報等の事前提供	96	(17.2%)
A⑤	幹線輸送部分と集荷配送部分の分離	40	(7.2%)
A⑥	集荷先や配送先の集約	83	(14.8%)
A⑦	運転以外の作業部分の分離	82	(14.7%)
A⑧	出荷に合わせた生産・荷造り等	85	(15.2%)
A⑨	荷主側の施設面の改善	71	(12.7%)
A⑩	リードタイムの延長	94	(16.8%)
A⑪	高速道路の利用	108	(19.3%)
A⑫	混雑時を避けた配送	33	(5.9%)
A⑬	発注量の平準化	63	(11.3%)
A⑭	船舶や鉄道へのモーダルシフト	189	(33.8%)
A⑮	納品日の集約	58	(10.4%)
A⑯	検品水準の適正化	27	(4.8%)
A⑰	物流システムや資機材の標準化	37	(6.6%)
B. 運送契約の方法		377	—
B①	運送契約の書面化の推進	210	(37.6%)
B②	運賃と料金の別建て契約	86	(15.4%)
B③	燃料サーチャージの導入	53	(9.5%)
B④	下請取引の適正化	28	(5.0%)
C. 運送契約の相手方の選定		186	—
C①	契約の相手方を選定する際の法令遵守状況の考慮	127	(22.7%)
C②	働き方改革等に取り組む物流事業者の積極的活用	59	(10.6%)
D. 安全の確保		542	—
D①	荷役作業時の安全対策	256	(45.8%)
D②	異常気象時等の運行の中止・中断等	286	(51.2%)
E. その他		32	—
E①	宅配便の再配達への削減への協力	18	(3.2%)
E②	引越時期の分散への協力	12	(2.1%)
E③	物流を考慮した建築物の設計・運用	2	(0.4%)
F. 独自の取組		446	—
延べ取組件数		3,450	—

〈備考〉

- 令和1年9月末日までに自主行動宣言を提出した企業・組合・団体等(以下「企業等」という)559者のうち、推奨項目の取組の記入があった企業等は564者あった。
- 「宣言比率」は、自主行動宣言を提出した企業等559者のうち、それぞれの取組項目を選定した企業等の割合を示したものの。

取引先や物流事業者から、荷待ち時間や運転者の手作業での荷卸しの削減、附帯作業の合理化等について要請があった場合は、真摯に協議に応じるとともに、自らも積極的に提案します。

パレット、カゴ台車、折りたたみコンテナ、通い箱等を活用し、荷役時間を削減します。



運送契約の書面化を推進します。

運送契約を締結する場合には、運送の対価(運賃)と運送以外の役務等の対価(料金)を別建てで契約することを原則とします。



台風・豪雨・豪雪等の異常気象が発生した際やその発生が見込まれる際には、無理な運送依頼を行いません。また、運転者の安全を確保するため、運行の中止・中断等が必要と物流事業者が判断した場合は、その判断を尊重します。

「ホワイト物流」推進運動の主な取組状況

ポータルサイトの開設（4月～）



- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知
- 自主行動宣言の受付、賛同企業の公表
- 今後、動画の掲載等、内容の充実を図る予定

※「ホワイト物流」推進運動ポータルサイト

URL <https://white-logistics-movement.jp/>

政府広報（随時）



「徳光 & 木佐の知
りたいニッポン！」
(BS・TBS)
6月2日・9日
放送

- 「ホワイト物流」推進運動の解説・周知

説明会・講演会・セミナー（4月～）



アジア・シームレス物流
フォーラム2019東京
パネルディスカッション
「ホワイト物流」

- 全都道府県での説明会、日本商工会議所等の団体での説明会・講演会等を実施

※中部管内 5/14 愛知県 92名 6/7 福井県 44名 6/12 三重県 34名
6/26 岐阜県 49名 6/28 静岡県 48名 他
7/2 中日本ダンボール工業組合TFP(全要素生産性)向上委員会 25名
8/22 (一社)日本電機工業会名古屋支部物流委員会 12名

- 今後、全国10カ所で、事業者の取組事例を紹介するセミナーを開催予定 ※中部管内 10/16 名古屋 91名

岐阜運輸支局の取り組み

- 6/26 「ホワイト物流」推進運動地方説明会を開催
- 7/3 JA岐阜の理事等の集まりにおいて、ホワイト物流の制度説明
- 10/30 岐阜県内の上場企業及び売り上げ上位50社の企業に、ホワイト物流推進運動への賛同について依頼文書を発出
- 11/18 「荷主と運送事業者のためのトラック運転者の労働時間短縮セミナー」にて、ホワイト物流推進運動の制度説明 4

		R1.11.30時点
企業・組合名	所在地	業態
西濃運輸株式会社	岐阜県	運輸業、郵便業
株式会社ユーエスロジテック	岐阜県	運輸業、郵便業
株式会社バローホールディング	岐阜県	卸売業、小売業
岐阜車体工業株式会社	岐阜県	製造業
東海西濃運輸株式会社	岐阜県	運輸業、郵便業
めぐみの農業協同組合	岐阜県	複合サービス業
西濃通運株式会社	岐阜県	運輸業、郵便業
濃飛西濃運輸株式会社	岐阜県	運輸業、郵便業
岐阜日野自動車株式会社	岐阜県	卸売業、小売業
西濃エクスプレス株式会社	岐阜県	運輸業、郵便業

ホワイト物流推進運動への参加と 自主行動宣言の実現に向けて

～自社物流だからできる改善活動～

(株) バローホールディングス
物流部 次長
上口 隆一

contents

1. バローHDの物流構造

2. ホワイト物流宣言と取組み事例

(1) ドライグロッサリーのリードタイム変更

(2) 入荷予約システムの導入

(3) 1／3ルールの見直しと返品改善

(4) その他

3. まとめ

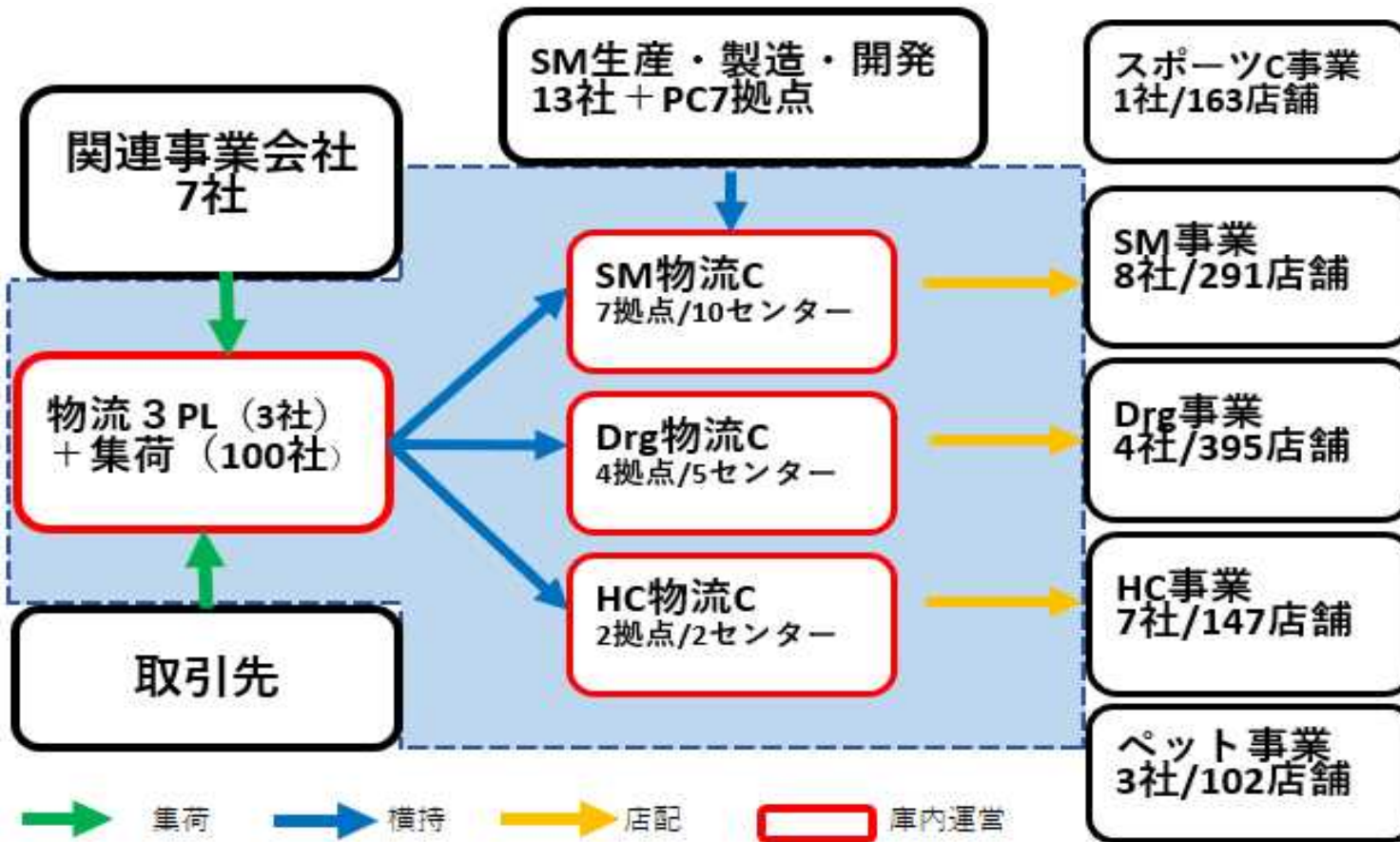
2-1 戦略としての自前主義物流

	メリット	デメリット
委託	・業務の合理化＋本業専念 ・初期投資とリスク回避 ・物流品質の担保	・自社最適ではコストアップ（パッケージ） ・物流コスト詳細不明化とノウハウの消失 ・社内情報が共有しにくい（対応力）
自社	・配送、物流加工、MDの差別化 ・物流ノウハウの蓄積（積み重ね） ・自社に最適な独自システムの構築	・初期投資（長期的回収） ・コストの固定化＋属人化（人材育成） ・自社化後の自己否定が難しい

- 委託→ローリスクだが制約が存在
- 自社→ハイリスクだが自社都合の調整が自由

2-2 バローHDのロジスティクス

- ▶ 物流全般はバローHDが関連子会社の**中部興産(株)**に業務委託
関連子会社含む51社の運搬・庫内運営を自前で設計・施工



物流の沿革抜粋

- 1989年 自社物流センター開設
- 1996年 多治見物流センター開設
- 1999年 HC物流センター稼働
- 2001年 北陸物流センター開設
- 2004年 大垣物流センター開設
- 2009年 包材物流センター稼働
- 2010年 一宮物流センター稼働
- 2011年 豊田物流センター稼働
- 2012年 可児Dry物流センター稼働
- 2013年 静岡総合物流センター稼働
- 可児チルドセンター稼働
- 2017年 木曽川中薬センター稼働

contents

1. バローHDの物流構造

2. ホワイト物流宣言と取組み事例

(1) ドライグロッサリーのリードタイム変更

(2) 入荷予約システムの導入

(3) 1／3ルールの見直しと返品改善

(4) その他

3. まとめ

3-1 ホワイト物流としてバローHDが宣言した17項目

・ 物流の改善提案と協力	57件	・ 発注量の平準化	9件
・ パレット等の活用	32件	・ 集荷先や配送先の集約	8件
・ 荷役作業時の安全対策	31件	・ 出荷に合わせた生産・荷造り等	7件
・ 異常気象時等の運行中止・中断	30件	・ 幹線輸送と集荷配送部分の分離	6件
・ 配送契約の書面化推	30件	・ 荷主側の施設面の改善	4件
・ 高速道路の利用	20件	・ 混雑時を避けた配送	4件
・ 契約相手先の法令順守状況の考慮	19件	◎リードタイムの延長	4件
・ 運賃と料金の別建て契約	10件	◎予約受付システムの導入	4件
		◎「1/3ルール」の見直しと返品改善	

※7月19日現在の卸・小売、運輸に属する企業で項目宣言している69社を確認

contents

1. 会社概要（バローグループの経営戦略）

2. バローHDの物流構造

3. ホワイト物流宣言と取組み事例

(1) ドライグロッサリーのリードタイム変更

(2) 入荷予約システムの導入

(3) 1／3ルールの見直しと返品改善

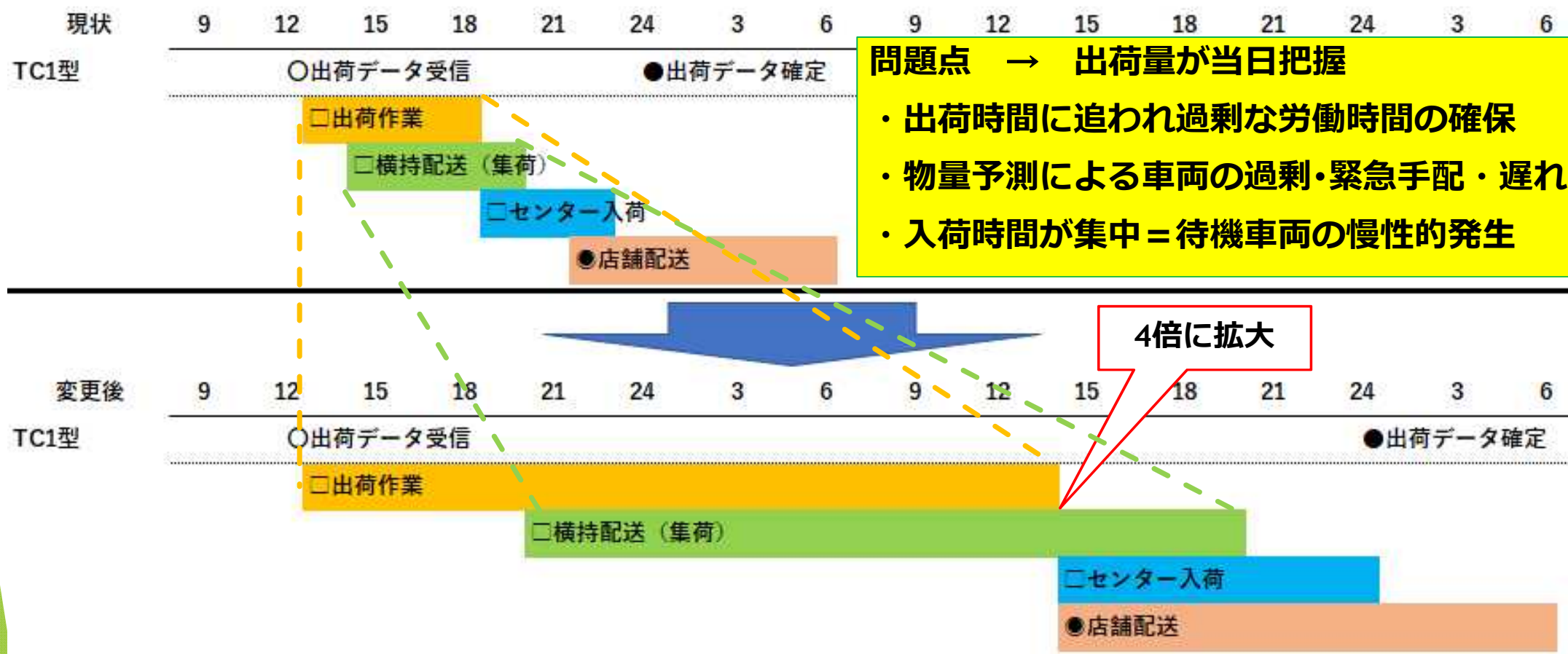
(4) その他

4. まとめ

3-(1)-1 納品リードタイムの変更

グロッサリーの発注リードタイム変更

(D1→D2)



変更にあたっての仮説

※現在、関連部署と調整中、11月18日より実施対応。

センター投資の延命（格納スペースバッファ確保）

contents

1. 会社概要（バローグループの経営戦略）

2. バローHDの物流構造

3. ホワイト物流宣言と取組み事例

(1) ドライグロッサリーのリードタイム変更

(2) 入荷予約システムの導入

(3) 1／3ルールの見直しと返品改善

(4) その他

4. まとめ

3-(2)-1 入荷予約システム導入の理由

▶ 事業会社の価格競争力を損なう

車両留置料の請求は確実に商品原価に上乗せされる。

- ・ 毎日平均で100台以上のトラック受入れ
- ・ ドライCでは平均90分程度の待機が発生
(受付スキルの範疇を超えている・・・)



▶ 具体策

トラックが入庫する前に時間をコントロールする。

(ドライバーが納得した分散＝可視化)

3-(2)-2 入荷予約システム導入の狙い

▶ 導入の狙い

◎センター運営

- ・ 受付人員の削減
- ・ 入荷作業の効率化
- ・ 待機スペースの確保

◎運送会社

- ・ 待機時間の削減
- ・ 車両回転率の向上
- ・ 運行計画の向上

▶ 導入スケジュール

- ・ 2019年3月 一宮ドライ物流センターに試験導入
- ・ 2019年3月 豊田物流センターに水平展開
- ・ 2019年5月 可児ドライ物流センターへ拡大

3-(2)-3 効果検証

入荷予約率 (車両数軸)

	4月	5月	6月	7月
可児		89.5%	93.3%	93.5%
一宮	73.8%	88.0%	93.6%	92.8%
豊田	68.9%	85.9%	88.9%	86.0%

待機時間 (分)

	6月	7月1週	7月2週	7月3週	7月4週
可児	18	30	24	28	25
一宮	18	11	28	27	26
豊田	14	22	12	15	10

作業予定時間差異 (分)

	6月	4 W前	3 W前	2W前	先週
可児	10	11	13	14	10
一宮	11	6	11	13	14
豊田	11	10	12	11	8

▶ 検証

- ・ 初期と比較し高値維持 = ドライバー満足度。
- ・ 混雑が頻発しないセンターでは効果薄い。
- ・ 車両数が多い大手の協力がまだ得られてない。

- ・ 目標値30分以内は維持できている。
- ・ 7月の待機時間が6月比悪化している。
- ・ 通過高が121.3%に拡大。(車両増)

- ・ 作業予定時間の差異 = 後予約車両に影響。
- ・ 上記連動した予約システムのカスタマイズ。
- ・ 物量、荷姿による作業時間予測のIT化

3-(2)-4 入荷受付人員の削減

入荷予約システム受付画面

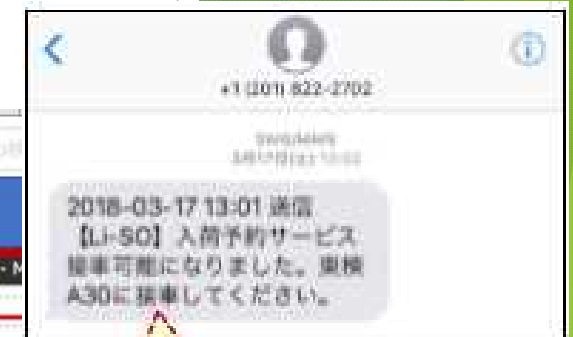
営業日 2019-08-21(水) 便区分 ----- グループ ----- 予約No

オレンジは現在荷卸し中のトラック 5台 積車: 6台 普通遅れ: 0台 作業遅れ: 0台 積車指示遅れ: 0台 赤線は現在時刻

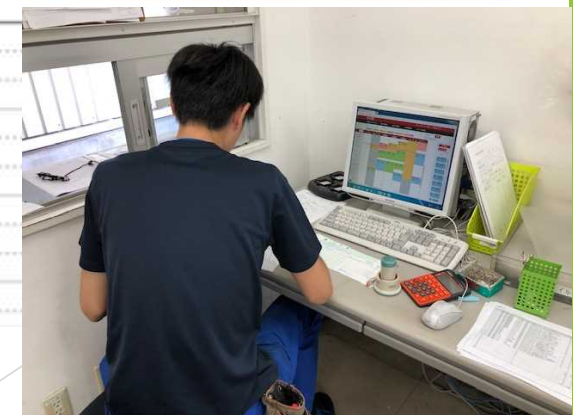
	29	30	32	37	41	43		
	倉庫限定	自動倉庫限定	自動倉庫限定	特売・MD 予備	特売MD/パレット	特売・MD	特売・	特売・M
08:00	MSL93 コカ・コ 5741 長谷川通商 飲料特 パレツ 20	ROA63 ネフリ 1186 SKAL 飲料M パレツ 20	FTP85 ネスレ 2508 SKAL 飲料M パレツ 20		CXX14 ハッピー 3608 多治見通商 食品M パレツ 10	WAM48 東洋水産 3161 若松梱包通 食品M パラ下 10		
08:15								
08:30	WVW79 株式会社 0022 O50 飲料特 パレツ 20		DMY95 オアシス 0246 福岡商事通 飲料M パレツ 20					
08:45		L1026 オアシス 5858 昭南物流 飲料M パレツ 20						
09:00	GLD78 オアシス 4022 昭南物流 飲料M パレツ 20		LQO02 伊藤園 4444 すやま商店 飲料M パレツ 15		HNS30 タデシナ 1984 丸長通商 食品特 パレツ 20	EYM25 越後 7682 三宅通商 飲料M パレツ 20		
09:15		OJH57 ニッター 5163 アキタ 飲料M パレツ 20	XVM85 伊藤園 1146 コタマサー 飲料M パレツ 30					
09:30	AVI16 ホッパサ 0777 西早稲手 飲料M パレツ 20				NSA56 マルサン 0100 岡山通商 食品特 パレツ 30	IRJ25 フルボン 7389 オカダエキ 菓子特 パラ下 30	MOE40 栗山米産 2404 春日通商 菓子特 パラ下 10	
09:45		UOW35 株式会社 0003 祐通商株式 飲料特 パレツ 20						

青は予約があるが受付がまだしていないトラック

緑は待機中のトラック



SMでドライバーの
携帯へ接車指示が届く



●システム導入前

- ・3か所のバース毎に受付対応



●入荷システム導入後

- ・実稼働により受付窓口集約化が可能。

3-(2)-5 入荷作業の効率化

	入荷予約システムなし		入荷予約システム 導入	
			LEVEL I (現状)	LEVEL II (課題)
取引先	運送会社からのクレーム 納品先からの問い合わせ		→	システムを用いての見える化により、減少
納品運送業者	待機車両が多い 納品は早い者勝ち（現場はケンカ） 前後の予定が不明		→	待機車両 減少 順番待ちのストレス 減少 納品時間確定により、前後の予定が組みやすくなった
庫内運営	到着順に荷下ろし＝作業段取りの組み立ては難しい		→	・作業スケジュールに準じた入荷が可能 ＝ 庫内の労働生産性向上

取引先、納品運送業者の“ストレス”軽減 & 自社庫内の働き方の改善へ

3-(2)-6 待機スペースの確保

9:00の状況

導入前



フェンス沿いに待機車両
10台程度

導入後



待機車両がほぼゼロ化

contents

1. 会社概要（バローグループの経営戦略）

2. バローHDの物流構造

3. ホワイト物流宣言と取組み事例

(1) ドライグロッサリーのリードタイム変更

(2) 入荷予約システムの導入

(3) 1／3ルールの見直しと返品改善

(4) その他

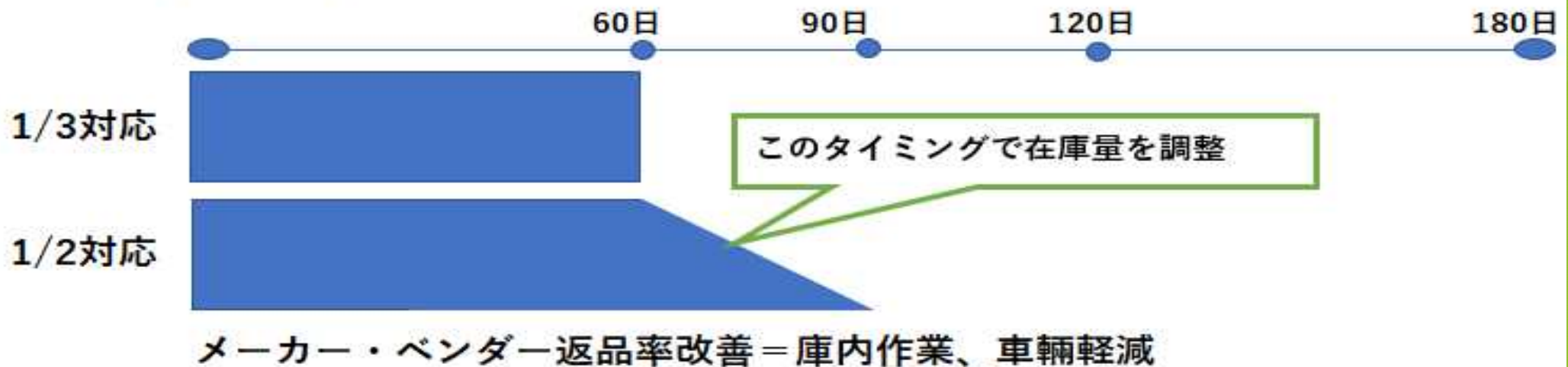
4. まとめ

3-(3)-1 1/3ルールの見直しと返品改善

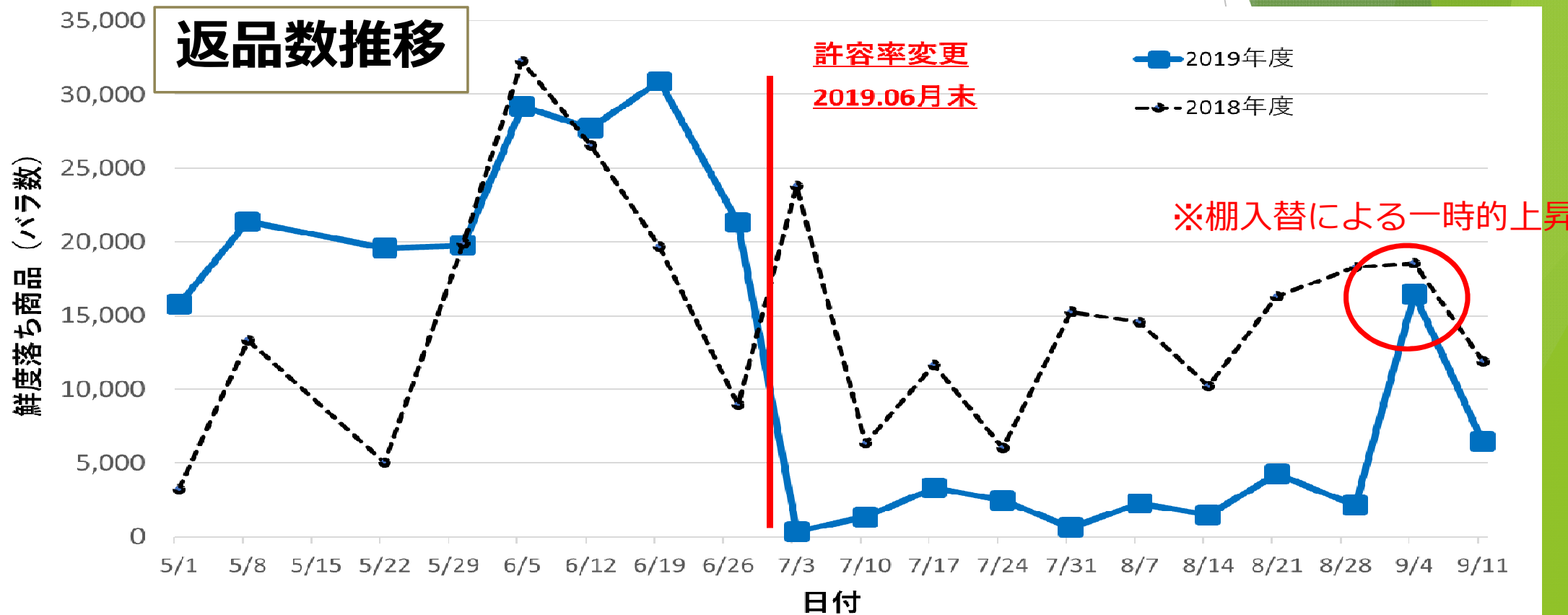
◎背景（2019年7月～）

- ・大手一部スーパー・コンビニが2013年より1/2に緩和。
- ・バローHDでもSDGs・ESG対応の一環として食品ロスに注目（社会的要求）
- ・「返品＝物流の無駄」

対象カテゴリー → 食品（加工食品・ラーメン・飲料）、菓子、酒
運用対象基準 → 賞味期限180日以上



3-(3)-2 入荷許容率 1/3 → 1/2 への変更



1/3ルールを変える = フードロス削減と返品(無駄な配送)を削減

contents

1. 会社概要（バローグループの経営戦略）

2. バローHDの物流構造

3. ホワイト物流宣言と取組み事例

(1) ドライグロッサリーのリードタイム変更

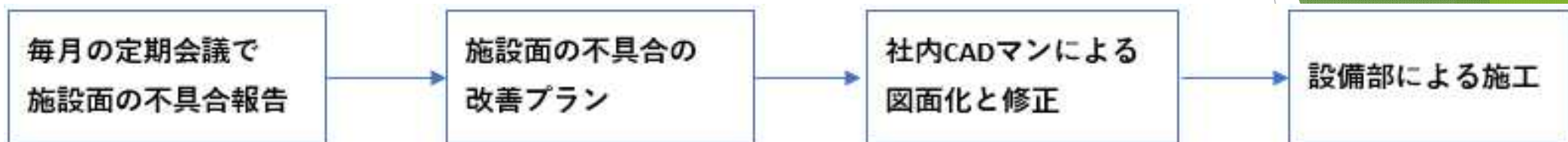
(2) 入荷予約システムの導入

(3) 1／3ルールの見直しと返品改善

(4) その他

4. まとめ

3-(4)-2 荷主側の施設面の改善



施設の設計・施工を自社内で実施＝ローコスト＋機動力（状況対応スピード）

会議風景



CK組織図

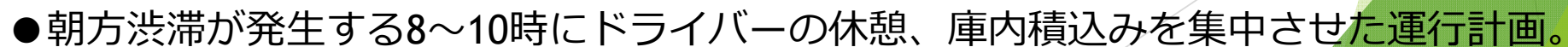


自社対応庫内レイアウト変更現場



た配送

■ 作業 ■ 走行 ■ 休憩 ■ 大垣C



- 朝方渋滞が発生する8～10時にドライバーの休憩、庫内積込みを集中させた運行計画。

contents

1. 会社概要（バローグループの経営戦略）
2. バローHDの物流構造
3. ホワイト物流宣言と取組み事例
 - (1) ドライグロッサリーのリードタイム変更
 - (2) 入荷予約システムの導入
 - (3) 1／3ルールの見直しと返品改善
 - (4) その他
- 4. まとめ**

4-2 ホワイト物流実現には着荷主がキー

- ・ 着荷主の協力が不可欠（当事者意識）
- ・ 受託業者に丸投げでは配送困難、
配送費高騰の危機
- ・ 就労動態からも時間による解決は無い

4-3 自社物流運営からの提案

- ・ 着荷主→物流業者との情報交換（今、危機に気付く）
- ・ 発荷主・運送業→車両留置費用等の明確化

物流の自前主義→共有・共同・協業

中部興産ではバロー以外の物流事業にも積極展開を検討中

3PL・4PL含め、荷主・配送業者双方の立場を理解した上で
最適な物流スキーム構築をお手伝いします。



「荷主と運送事業者のためのトラック運転者の 労働時間短縮に向けたセミナー」について

岐阜労働局監督課

専門監督官 若田丈雄

1 説明会の概要

令和元年11月18日、標記の説明会が、ワークプラザ岐阜（岐阜市鶴舞町2-6-7）で開催されました。

この説明会は、厚生労働省の委託事業として（受託者：㈱富士通総研）、本年度全都道府県で順次実施されているものです。

ドライバーの労働時間短縮に向け、運送事業者と荷主側が問題点を共有し、連携して取り組みを進めることを目的とした説明会であり、荷主側の参加も勧奨したところ、当岐阜会場では、運送事業者31社、荷主側31社、計68人の参加をいただきました。

2 説明会の内容

岐阜労働局労働基準部長の挨拶の後、岐阜県トラック協会の専務理事にご挨拶をいただきました。

講演として、㈱富士通総研の専門コンサルタントから、「取引環境と長時間労働



開会の様子

の改善に向けたガイドライン」をもとに、荷主企業と運送事業者による問題共有のための話し合いの場の設置、意見交換、実態把握、目標設定、改善実施といったプロセスのほか、実際の改善事例等についてそれぞれ具体的な説明がされました。

また、ポータルサイトの紹介も行われました。（別添資料参照）

その後、岐阜労働局担当官から働き方改革にかかわる改正労働基準法の説明、岐阜運輸支局担当官より「ホワイト物流」推進運動に係る説明が行われました。

閉会にあたり、岐阜県経営者協会の専務理事から「物流にかかるドライバーの労働時間等に係る問題は大変深刻であると認識しているが、働き方改革に向けての取り組みは今後の重要な課題である。企業単独ではなかなか進まない問題であることも認識しているが、何か1つでも、できることから進めることで、企業全体の認識を改革していくことが、しいては業界全体の機運にもつながっていくと考えられる。」とのお話がありました。

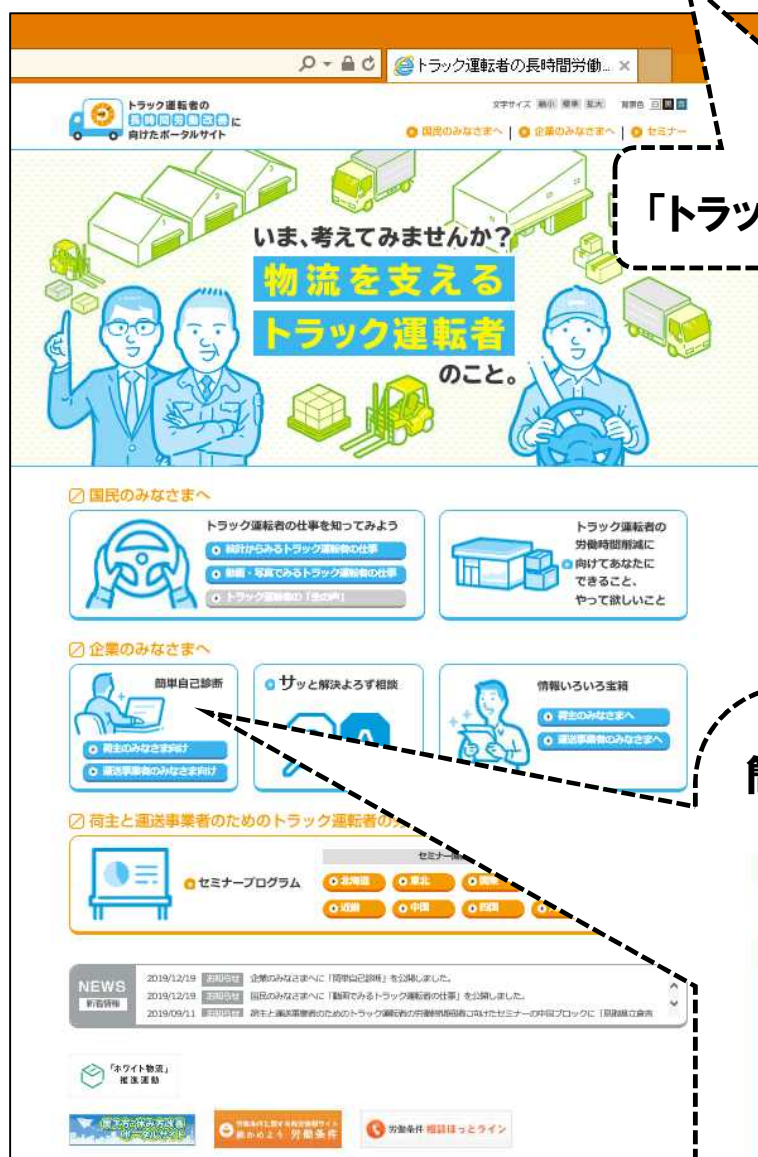
3 今後に向けた取り組みについて

荷主側と運送事業者側が課題を共有し、両者が何をどのように取り組むべきかを確認する機会を設けることができたことは、新たな取組として有意義であったと考えています。

今後も引き続き、荷主側の理解を深め、両者の連携による運送事業者の労働時間等の改善に向けた、各種の取り組みを、進めていきたいと考えています。

トラック運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>



「トラック ポータルサイト」で検索

簡単自己診断

企業のみなさまへ



▶ 荷主のみなさま向け

▶ 運送事業者のみなさま向け

例：荷主の皆様向け

荷主のみなさま向け

労働時間削減に向けて、まずは自己診断してみよう

簡単な質問に答えるだけで、貴社の貨物を選ぶトラック運転者の長時間労働を招いている可能性のある問題点の確認ができます。
また、その問題点解決に結びつく施策候補や、その施策を実施することによる荷主のメリットも確認できます。では、自己診断を始めましょう！

簡単自己診断の流れ



次へすすむ

選択して下さい
農水産品(畜)
農水産品(米)
農水産品(雑穀・豆)
農水産品(野菜・果物)
農水産品(羊毛)
農水産品(その他の畜産品)
農水産品(水産品)
農水産品(雑花)
農水産品(その他の農産品)
林産品(木材)

荷主のみなさま向け

STEP1 品目・項目を選択

業種 荷主

品目 必須

金属機械工業品(自動車)

以下の3項目より自己診断したい項目を選択してください(複数可)

運転時間

荷扱い時間・付帯作業[※]時間

待ち時間

※付帯作業とは、トラックで貨物を運ぶ業務(運送業務)に付帯して発生する各種作業のことを指します。
例えば、積卸し、荷品、仕分け及び荷振りなどの作業が該当します。

簡単自己診断を始める

STEP2 表示された質問に回答、診断

運転時間

運転時間に関わる自己診断をしてみよう
貴社が委託している運送の状況についてお答えください。

【その1】現状の「輸送ネットワーク」について、チェックしてください。

番号	質問	該当するものにチェック
①	すべて一般道の走行ですか？	☐
②	全線高速道路利用ではなく、一部の高速道路利用に留まっていますか？	☒
③	高速道路の利用について、荷主/運送事業者間で明確なルール [※] が定められていない状況ですか？ ※ルール例 ・片道150km以上の走行の場合は、高速道路利用OK ・生産遅れが原因で、出発時刻が30分以上遅れたら、高速道路利用OK 等	☒
④	トラック運転者は、複数箇所です荷をしていますか？	☐
⑤	現在の運行は、すべて陸送 [※] ですか？ ※ 鉄道や船を利用していない状況	☒
⑥	地場配送で、日々の配送先や物量が変動する場合、運転時間や運行ルートの変更を考慮した柔軟な配車は実施されていない状況ですか？	☒

【その2】現状の「トラック運転者の働き方」について、チェックしてください。

番号	質問	該当するものにチェック
⑦	発地から着地まで、ターミナル経由とならず、直送方式の運行ですか？	☒
⑧	片道の走行距離がおおよそ500kmを超えていますか？	☐
⑨	トラック運転者が、複数の納入先へ配送していますか？	☒
⑩	トラック運転者は、複数箇所です荷をしていますか？	☒

待ち時間

待ち時間に関わる自己診断をしてみよう
貴社が委託している運送の状況についてお答えください。

【その1】荷主の事情に関する質問です。チェックしてください。

情報に関わる質問です。

番号	質問	該当するものにチェック
①	発荷主から運送事業者へ、日々の積込み時刻が事前に連絡されていない状況ですか？	☐
②	運送事業者の積込み時間帯や荷卸し時間帯が、事前に設定されていない状況ですか？	☐
③	発荷主(あるいは運送事業者)から荷荷主に対して事前に、積荷明細等の情報を連絡する仕組みが構築されていない状況ですか？	☒

荷扱い時間・付帯作業時間

荷扱い時間・付帯作業時間に関わる自己診断をしてみよう
貴社が委託している運送の状況についてお答えください。

【その1】現状の「作業」についてチェックしてください。

積込み作業

番号	質問	該当するものにチェック
①	トラック運転者の積込み作業は、手作業のバラ積みですか？	☐
②	トラック運転者が、複数箇所です積込みを行っていますか？	☒
③	プラットフォーム上の積込み作業スペースを、十分に確保できていない状況ですか？	☒
④	天候により積込み作業要領/作業時間が変わっていませんか？	☒
⑤	混雑している時間帯に積込み作業をしていますか？	☐
⑥	トラック運転者によって、積込み作業に要する時間に大きな時間差がありますか？	☐
⑦	積込み作業に関わるコストが、荷主から支払われていない状況ですか？	☒

荷卸し作業

番号	質問	該当するものにチェック
⑧	トラック運転者の荷卸し作業は、手作業のバラ卸しですか？	☐
⑨	トラック運転者が、複数箇所です荷卸しを行っていますか？	☒
⑩	プラットフォーム上の荷卸し作業スペースを、十分に確保できていない状況ですか？	☐

に、発着荷主のバースが満杯に

の混雑時間帯と重複しています

ますか？

診断結果を見る



トラック運転者の
長時間労働改善に
向けたポータルサイト



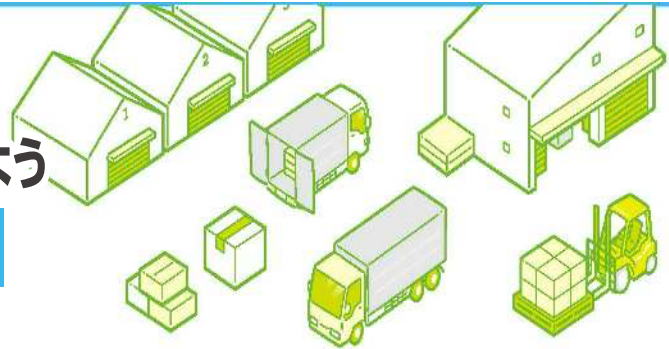
ページを閉じる



企業のみなさまへ

仕事を知ってみよう

簡単自己診断



荷主のみなさま向け

STEP3 診断結果と施策候補のご紹介

運転時間に関わる自己診断 結果

問題を解決する施策の候補を説明します。

[その1] 現状の「輸送ネットワーク」について

番号	質問
①	すべて一般道の走行ですか？ ●該当するにチェックした場合、潜んでいるかもしれない問題 一般道の走行の場合、高速道路利用と比較して、トラック運転者の運転時間が長くなります。 ●その問題を解決する施策候補 例 一般道から高速道路利用への切替え（すでに一部利用している場合は、利用区間の拡充）は、運転時間の削減に結びつきます。 ●施策実施による荷主のみなさまのメリット トラック運転者が高速道路を利用した場合、道路渋滞などによる着荷主への納入遅延の抑制につながります。さらに運送事業者の車両活用可能時間が捻出で



	きることから、車両回転率の向上につながる可能性も秘めています。その結果、1日当たりの納入先数を増加させることができるかもしれません。 ●施策実施に向け荷主のみなさまに協力してもらいたいこと 高速道路利用は、利用区間の検証と併行して、高速料金の荷主・運送事業者間の負担ルールを検討する必要があります。万が一、荷主が有料道路の利用を前提とした運送を委託しながら、有料道路利用料金の支払いを拒む場合は、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。
②	全線高速道路利用ではなく、一部の高速道路利用に留まっていますか？ ●該当するにチェックした場合、潜んでいるかもしれない問題 一般道の走行の場合、高速道路利用と比較して、トラック運転者の運転時間が長くなります。 ●その問題を解決する施策候補 例 一般道から高速道路利用への切替え（すでに一部利用している場合は、利用区間の拡充）は、運転時間の削減に結びつきます。 ●施策実施による荷主のみなさまのメリット トラック運転者が高速道路を利用した場合、道路渋滞などによる着荷主への納入遅延の抑制につながります。さらに運送事業者の車両活用可能時間が捻出できることから、車両回転率の向上につながる可能性も秘めています。その結果、1日当たりの納入先数を増加させることができるかもしれません。 ●施策実施に向け荷主のみなさまに協力してもらいたいこと 高速道路利用は、利用区間の検証と併行して、高速料金の荷主・運送事業者間の負担ルールを検討する必要があります。万が一、荷主が有料道路の利用を前提とした運送を委託しながら、有料道路利用料金の支払いを拒む場合は、下請法・独占禁止法に違反するおそれがあります。
③	高速道路の利用について、荷主/運送事業者間で明確なルールが定められていない状況ですか？ ●該当するにチェックした場合、潜んでいるかもしれない問題 高速道路の利用には、次の2つの方法があります。 A : 定常利用を前提とする方法 B : 日々の荷揃えや道路状況に応じて、柔軟に利用を決定する方法





トラック運転者の
長時間労働改善に
向けたポータルサイト



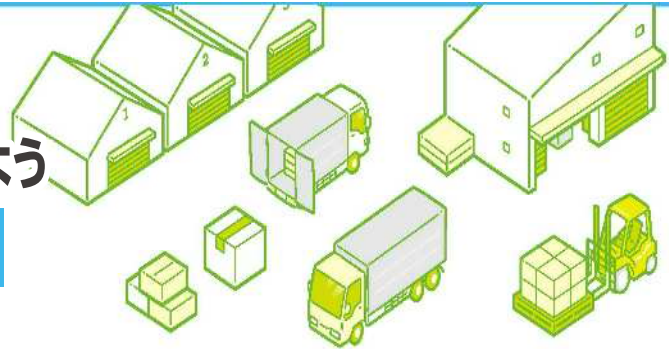
ページを閉じる



企業のみなさまへ

仕事を知ってみよう

簡単自己診断



荷主のみなさま向け

STEP3 診断結果と施策候補のご紹介

荷扱い時間・付帯作業時間に関わる自己診断 結果

問題を解決する施策の候補を説明します。

[その1] 現状の「作業」について

積み込み作業

番号	質問
①	トラック運転者の積み込み作業は、手作業のバラ積みですか？ ●該当するにチェックした場合、潜んでいるかもしれない問題 手作業によるバラでの積み込み作業は、トラック運転者に身体的負荷がかかることに 加え、作業時間も長くなります。 ●その問題を解決する施策候補 例 「パレタイズ化」することで、積み込み作業時間の削減に結びつきます。 なお、パレタイズ化と同様の考え方で、カゴ台車やボックスパレットを活用する方 法もあります。 ※ パレタイズ：パレットに商品をのせること ※ ボックスパレット：'かご形状'のキャスター付きパレットのこと





●施策実施による荷主のみなさまのメリット

パレタイズ化により、積み込み作業時間短縮につながります。荷主が荷役作業を行っている場合でも、トラック運転者の拘束時間は短縮されます。

また、トラックの構内滞留時間が短くなりますので、バース回転率が向上し、バースを効率的に運用できるようになる可能性があります。

※ パレタイズ：パレットに商品をのせること

●施策実施に向け荷主のみなさまに協力してもらいたいこと

パレタイズ化を進めるためには、トラック積載率低下の抑制に寄与するシートパレット活用の検討や、トラック積載率低下に伴う物流コストの増分を負担するなど、荷主の協力が必要です。

また、パレットラウンドユースについて、着荷主も巻き込んで調整する必要があります。

※ パレタイズ：パレットに商品をのせること

※ シートパレット：シート状のパレットのこと

※ ラウンドユース：往復ともに、同一のパレットを活用すること

② トラック運転者が、複数箇所で積み込みを行っていますか？

●該当するにチェックした場合、潜んでいるかもしれない問題

トラック運転者が、複数箇所で集荷・積み込みをしている場合、運転時間だけでなく、荷扱い時間も長くなります。

●その問題を解決する施策候補 例

横持ち便を別に仕立てることで、1か所のみでの積み込みが可能になり、荷扱い時間の削減に結びつきます。

また、集荷と幹線輸送を分離することで、運転時間削減にもつながります。





トラック運転者の
長時間労働改善に
向けたポータルサイト



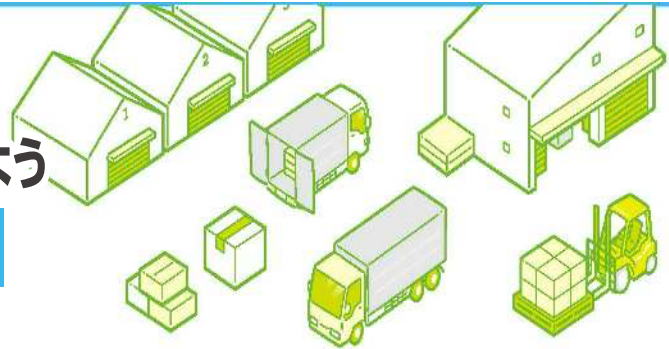
ページを閉じる



企業のみなさまへ

仕事を知ってみよう

簡単自己診断



荷主のみなさま向け

STEP3 診断結果と施策候補のご紹介

待ち時間に関わる自己診断 結果

問題を解決する施策の候補を説明します。

[その1] 荷主の事情について

情報に関わる質問です。

番号	質問
①	発荷主から運送事業者へ、日々の積込み時刻が事前に連絡されていない状況ですか？ ●該当するにチェックした場合、潜んでいるかもしれない問題 荷主から積込み時刻が事前に連絡されないと、トラック運転者が積込み順番を確保するために、発荷主倉庫に早く到着しすぎることが考えられます。 また、発荷主がトラック運転者の待ち時間に関わる料金を支払う際、待ち時間が発生している要因が、発荷主都合なのか、あるいはトラック運転者都合なのか、明確に判断できなくなります。 ●その問題を解決する施策候補 例



発荷主が運送事業者に事前に積込み時刻を連絡することで、トラック運転者の待ち時間の削減に大きく結びつきます。

また、発荷主が運送事業者に待ち時間に関わる料金を支払う際、荷主都合による待ち時間算出の基礎値としても活用できます。



●施策実施による荷主のみなさまのメリット

荷主が、トラック運転者の待ち時間に関わる料金を支払う際、待ち時間が発生している原因が、発荷主都合なのか、あるいはトラック運転者都合なのか、明確に判断できます。

さらに待ち時間の削減は、荷主の工場や物流センターの待機車両数の削減にもつながり、バース回転率の向上も期待ができますし、着荷主への納入遅延の抑制も期待できます。

●施策実施に向け荷主のみなさまに協力してもらいたいこと

積込み時刻を決定する仕組み（考え）が必要となります。

そのためには、納入エリアや、バース運用、出荷総物量、さらには生産方式等も考慮のうえ、総合的に判断する必要があります。

また、指定する積込み時刻の精度を上げるためには、積込み時刻の計画と実績の乖離を分析することも必要です。

さらに、荷主と運送事業者間の情報連絡ルール（連絡する手段やタイミング）についても、事前の調整が必要です。

② 運送事業者の積込み時間帯や荷卸し時間帯が、事前に設定されていない状況ですか？

●該当するにチェックした場合、潜んでいるかもしれない問題

待ち時間発生の要因のひとつに、トラック運転者が積込みや荷卸しの順番を確保するために、荷主倉庫に早く到着しすぎることが考えられます。

●その問題を解決する施策候補 例

運送事業者ごとの作業時間帯（積込み/荷卸し）を事前に割付け/設定しておくことで、トラック運転者の待ち時間の削減につながります。



鉄道貨物輸送（モーダルシフト）について

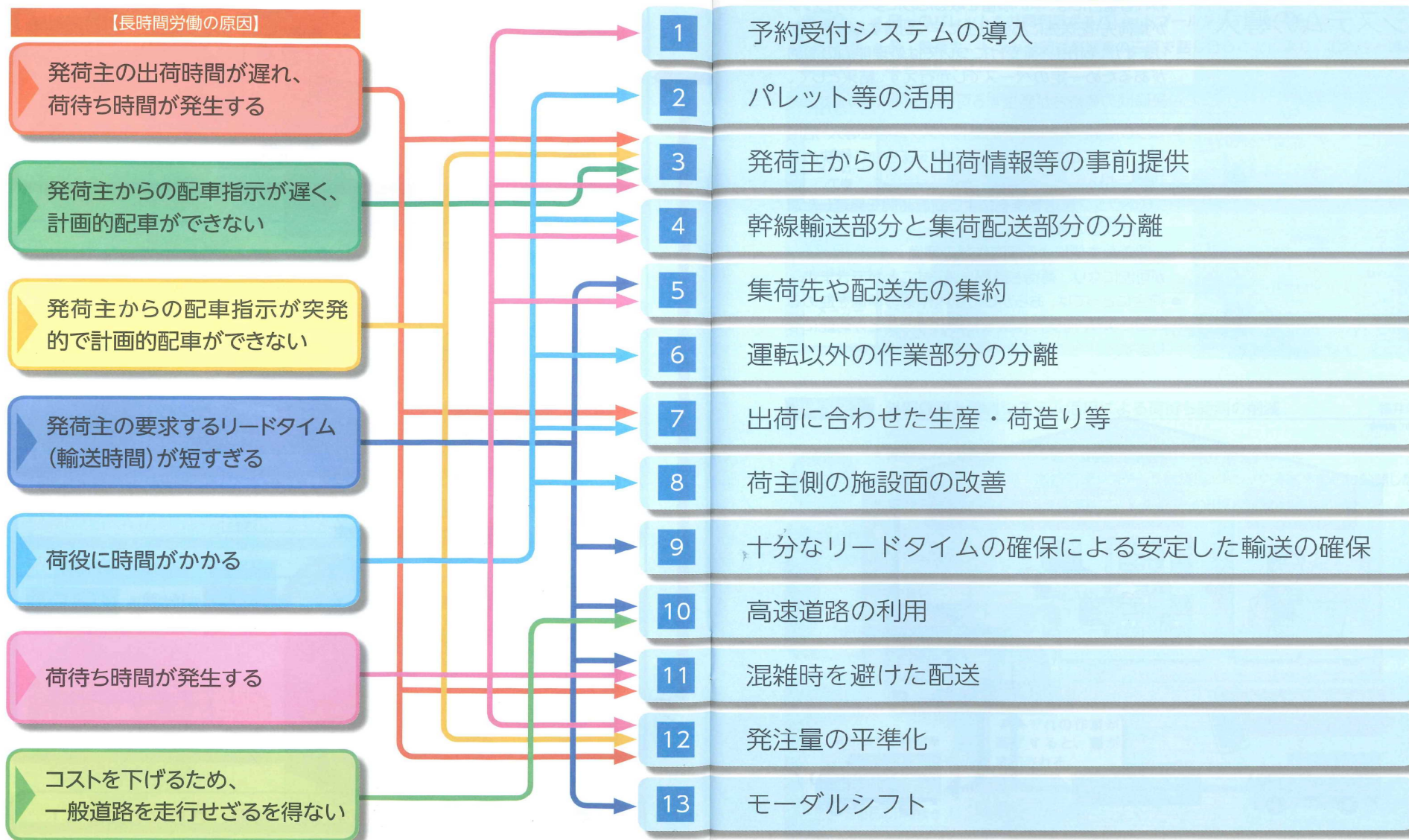
令和2年1月15日

**岐阜県トラック輸送における取引環境・労働時間
改善協議会事務局**

取引環境と長時間労働の改善に向けた対応 (取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドラインより抜粋)

■取引環境と長時間労働の改善に向けた対応

長時間労働になっている原因によって、その改善に向けては以下のように様々な対応が考えられます。
次ページ以降では、これらの対応例を示しながら、長時間労働の改善に向けた取組みについて具体的に
見ていきましょう。

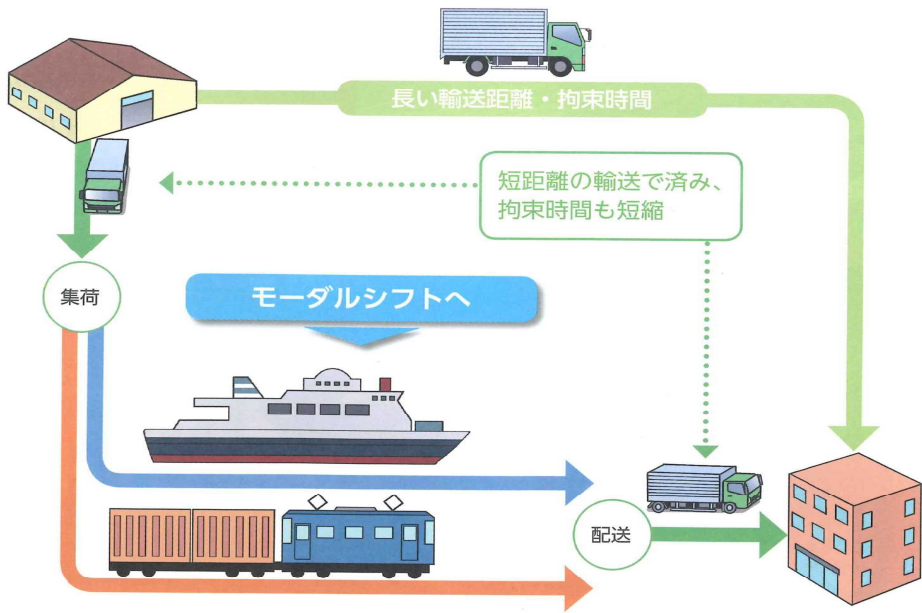


改善に向けたステップ
対応例 1
対応例 2
対応例 3
対応例 4
対応例 5
対応例 6
対応例 7
対応例 8
対応例 9
対応例 10
対応例 11
対応例 12
対応例 13

対応例 13

モーダルシフト

- 長距離輸送については、トラックからフェリーなどの内航海運や鉄道の利用に切替えるモーダルシフトを進めることで、トラックドライバーは最寄りの港湾や貨物駅までの輸送で済むこととなり、拘束時間の短縮が可能となります。
- ただし、フェリーや鉄道は運行ダイヤが決まっているため、これに乗り遅れないよう、出発時刻の厳守が必須であり、これには発荷主の理解と協力が不可欠となります。
- 荷主にとっても、輸送ロットを大きくすることで物流コストの削減が期待できることに加え、複数の輸送モードを利用することにより、いざというときのバックアップルートの確保にもつながります。



参考事例① フェリーと高速道路利用におけるモーダルシフト効果の検証 大分県 事例集 36p

成功のポイント

- フェリー利用により幹線移動と休息が同時に実現できること
- 当該航路が瀬戸内海航路で、悪天候による欠航が極めて少なく、全面的にモーダルシフトを行っても物流水準が低下しなかった

現状

14:00 営業所 → 物流センター → 別府湾スマートIC → 玖珂PA → 高速道路 → 権現湖PA → 大分市内 → 翌日 12:10

約 22 時間休息が取れない

比較

実証実験

14:30 営業所 → 物流センター → 別府港 → フェリー → 大阪南港 → 翌日 13:00

幹線移動と休息を同時に実現

比較の結果

- 発・着を同時刻とする場合、高速道路を運行する場合は翌日昼過ぎまでの約 22 時間休息が取れない。
- 1 日の運転時間が高速運行は約 11 時間 20 分となった。
- 運送コストはフェリーで運行する方が約 1 万 1 千円高くなる。

参考事例② 短距離輸送におけるモーダルシフトによるトラックドライバーの拘束時間削減 和歌山県 事例集 168p

成功のポイント

- 発荷主はトラック運送事業者の意見を取り入れながら、的確なリーダーシップを発揮し、成果に結びつけた

トラックドライバー

【問題・課題】 労働時間の削減
↓
輸送車両数を削減

発荷主

【問題・課題】 輸送コストの削減
CO₂ 排出量の削減

和歌山港 → 内航海運を活用 → 神戸・大阪港

空のコンテナを輸送

他の仕事へ振り替え

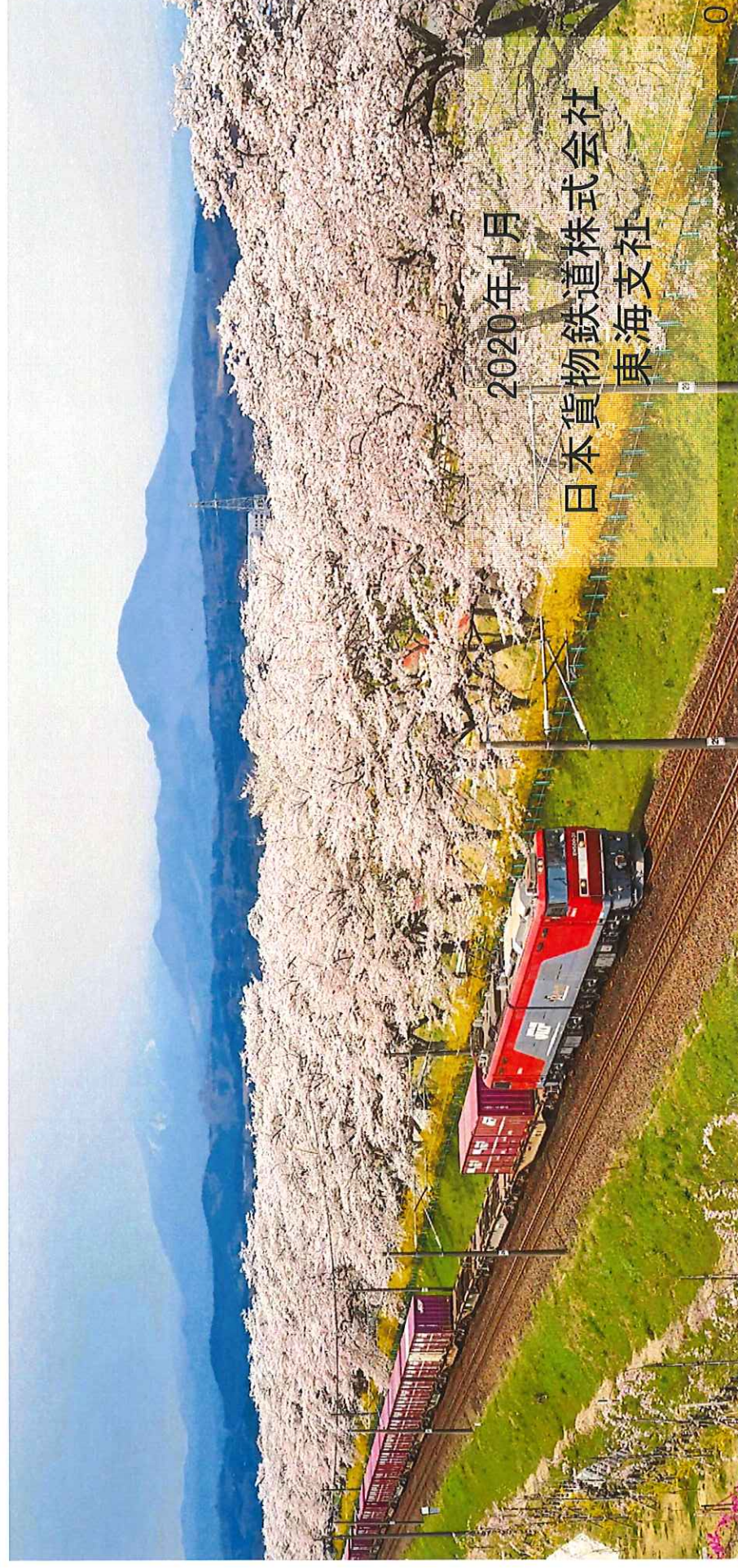
神戸・大阪港へのトラック輸送から、内航海運を活用することで、トラックドライバーの労働時間を削減する。

- 和歌山から神戸・大阪港への輸送をトラック輸送から内航海運に切り替えることにより、トラック運送事業者はその分の車両を他の仕事に振り替えることができ、トラックドライバー不足にも対応できる。
- 神戸・大阪港から和歌山に戻る際には、トラックにより空コンテナを輸送していたため、輸送効率も低い状態にあったが、内航海運により空コンテナを輸送することが可能である。

和歌山から神戸・大阪港への輸送を内航海運にモーダルシフトすることは、輸送コストの削減と CO₂ 排出量の削減に寄与する。

和歌山から神戸・大阪港への輸送を 100% モーダルシフトするためには、内航船の寄港回数を増加させるなど課題が残る

JR貨物について ～鉄道貨物輸送のご紹介～



会社概要(2019年4月現在)

国鉄改革で誕生した全国ネットワークで鉄道貨物輸送を行っている唯一の事業体です

名 称 日本貨物鉄道株式会社 (Japan Freight Railway Company)

設 立 昭和62年4月1日

資 本 金 190 億円

株 主 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

営業キロ 75 線区 7,959 km (基本的に第二種鉄道事業者 6旅客会社の線路を借りて運行)

貨 物 駅 241 駅

列車本数 429 本 (コンテナ 353 本 車扱 76 本) / 日

列車キロ 18.7 万km / 日 (地球5周分)

・コンテナ列車は最長26両編成 (最大650トン牽引)=トラック65台分

・札幌(タ)⇄福岡(タ)間 2,130kmを約37時間で走行する列車が最長

社 員 数 約 5,500 名

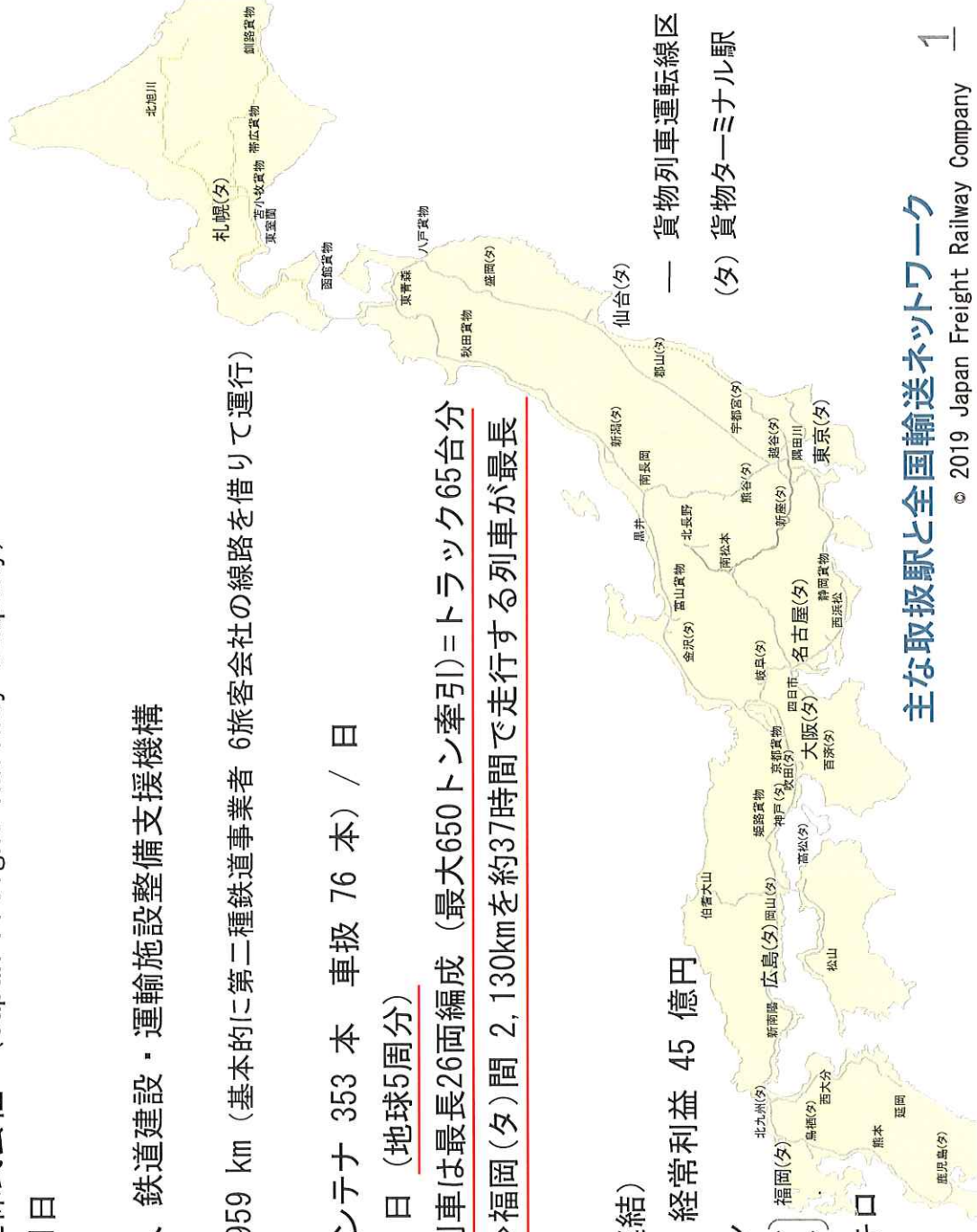
経営成績 (平成30年度・連結)

営業収益 1,916 億円 経常利益 45 億円

輸 送 量 2,922 万トン

(コンテナ 2,027 万トン)
(車 扱 894 万トン)

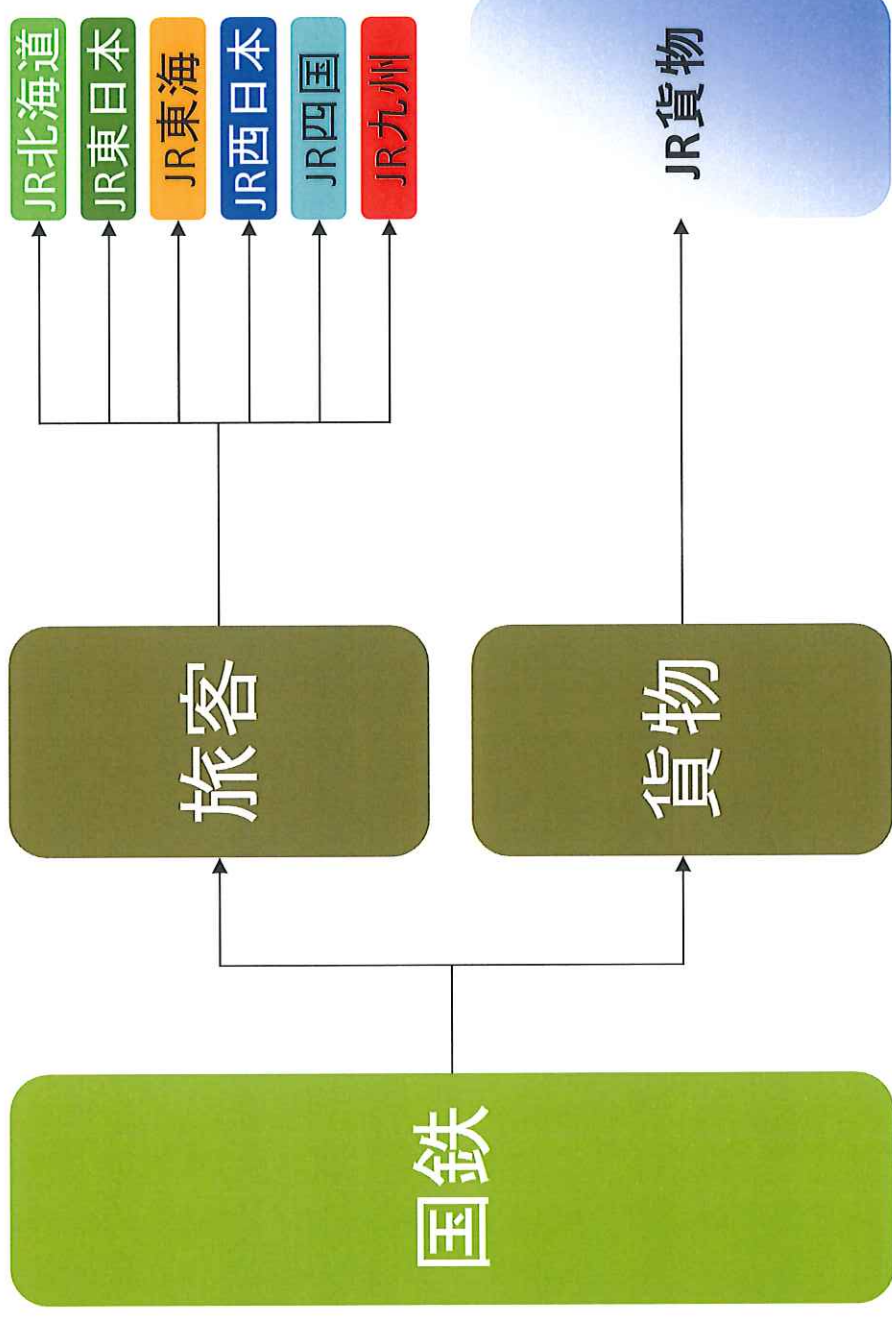
輸送トンキロ 190 億トンキロ



主な取扱駅と全国輸送ネットワーク

© 2019 Japan Freight Railway Company

国鉄からJR貨物へ（昭和62年4月1日）



各旅客会社が線路を所有し、全体の列車の運行管理を行う。
JR貨物は線路使用料を払って貨物列車を運行している。

機関車ラインナップ

主な電気機関車【直流機】

外 観	情 報	外 観	情 報
	EF64形式 製作年：昭和55～57年 電気方式：直流1,500V 出力：2,550kW 最高速度：100km/h 使用方：勾配線区用 主な線区：中央線、篠ノ井線、伯備線		EF200形式 製作年：平成2年～5年 電気方式：直流1,500V 出力：6,000kW 最高速度：120km/h 使用方：高速重用 主な線区：東海道・山陽線
	EF65形式 製作年：昭和44～53年 電気方式：直流1,500V 出力：2,550kW 最高速度：100km/h 使用方：平坦線、高速用 主な線区：東北線、高崎線、東海道・山陽線		EF210形式 製作年：平成8年～ 電気方式：直流1,500V 出力：3,390kW 最高速度：110km/h 使用方：高速重用 主な線区：東北線、高崎線、東海道・山陽線
	EF66形式 製作年：平成元年～3年 電気方式：直流1,500V 出力：3,900kW 最高速度：110km/h 使用方：平坦・高速重用 主な線区：東北線、高崎線、東海道・山陽線		EH200形式 製作年：平成13年～ 電気方式：直流1,500V 出力：4,520kW 最高速度：110km/h 使用方：勾配線区用 主な線区：上越線、高崎線、中央線、篠ノ井線

ECO-POWER 桃太郎

ECO-POWERブルーサンダー

機関車ラインナップ

主な電気機関車【交直流機】

主なディーゼル機関車

外 観	情 報	外 観	情 報
	EF81形式 製作年：平成元年～4年 電気方式：直流1,500V 出力：交流20,000V 交流2,550kW 交流2,370kW 最高速度：110km/h 使用方：高速重用 主な線区：鹿児島線、日豊線		DD51形式 製作年：昭和39～52年 動力伝達方式：液体式 機関出力：1,100PS1500rpm 最高速度：95km/h ディーゼル機関：2台 使用方：本線用 主な線区：関西線
	EF510形式 製作年：平成13年～ 電気方式：直流1,500V 交流20,000V 出力：3,390kW 最高速度：110km/h 使用方：高速重用 主な線区：日本海縦貫線、山陽線		DE10形式 製作年：昭和41～53年 動力伝達方式：液体式 機関出力：1,250PS1500rpm 最高速度：85km/h ディーゼル機関：1台 使用方：支線、入換用
ECO-POWERレッドサンダー		ECO-POWER レッドベア	
	EH500形式 製作年：平成10年～ 電気方式：直流1,500V 交流20,000V 出力：4,000kW 最高速度：110km/h 使用方：高速重用 主な線区：東海道・山陽線、東北線、鹿児島線		DF200形式 製作年：平成4年～ 動力伝達方式：電気式 機関出力：1,700PS 最高速度：110km/h ディーゼル機関：2台 使用方：高速用 主な線区：北海道内各線
ECO-POWER 金太郎			4

機関車ラインナップ

主な電気機関車【交流機】

ハイブリッド機関車

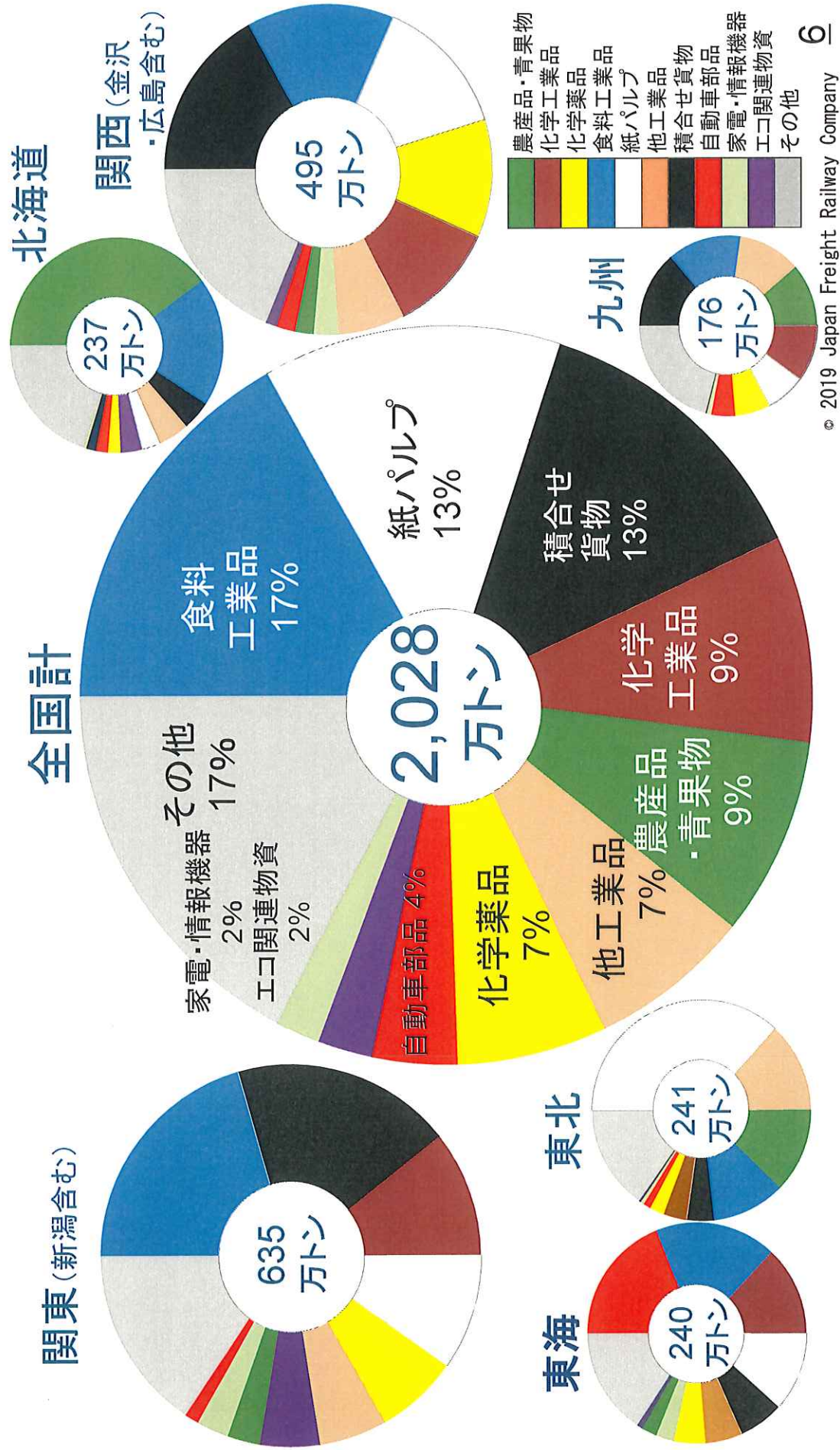
外 観	情 報	外 観	情 報
	EH800形式 製作年：平成25年～ 電気方式：交流25,000V 交流20,000V 出力：4,000kW 3,040kW 最高速度：110km/h 使用方：青函共用走行用 主な線区：津軽線、海峡線		HD300形式 製作年：平成22年～ ハイブリッド方式：シリーズ式 出力：500kW (短時間) 最高速度：45km/h (力行時) 110km/h (回送時) 使用方：入換専用

コンテナ電車

外 観	情 報
	M250系 製作年：平成14年～15年 電気方式：直流1,500V 出力：3,520kW 最高速度：130km/h 荷重（自重）：Mc、M車 11.5t (38.5t) T車 23.0t (21.0t) 積載コンテナ：Mc、M車 31ft (11.5t) T車 31ft (11.5t) 1個/両 2個/両
スーパーレールカーゴ	

主な取扱貨物(コンテナ) 2018(平成30)年度

地域ごとに様々な品目を取扱っており、全体では**積合せ貨物**や**食料工業品**が増えています



断面輸送量 2017(平成29)年度 平日平均

毎日約500本の貨物列車が走行しています
(約19万km; 地球5周分)

- ・コンテナ列車は最長26両編成
(最大650トン牽引)＝トラック65台分
- ・札幌(タ)⇄福岡(タ)間
2,130kmを約37時間で走行する列車が最長



鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトのメリット

経済性

- 中長距離輸送で、物流コスト低減
 - トラックドライバー不足への対応
- 1本の貨物列車で、大型トラック65台分の貨物を輸送**

安全性

- JRグループのダイヤ運行管理により、定時性が高い貨物列車
- ITを活用した信頼性の高い運行システム
- RFIDタグを活用した、リアルタイムコンテナ位置管理

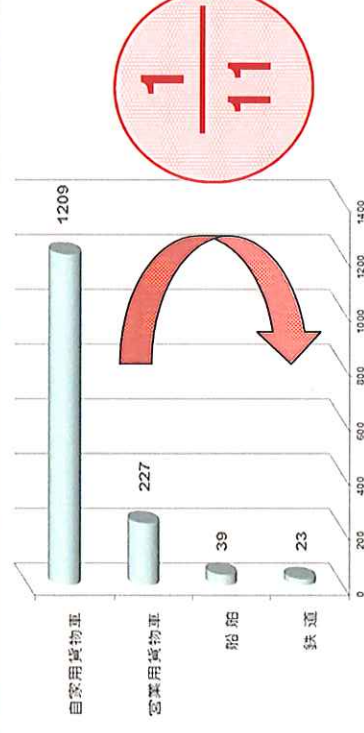
柔軟性

- 全国約150の貨物駅ネットワーク
- JRコンテナは、いつでも片道のみで利用可能
- 貨物駅で、コンテナ無料一時留置サービス（※日数に制限）

環境性

- CO2排出量の削減
- 省エネルギー
- 交通渋滞の解消

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量（貨物）



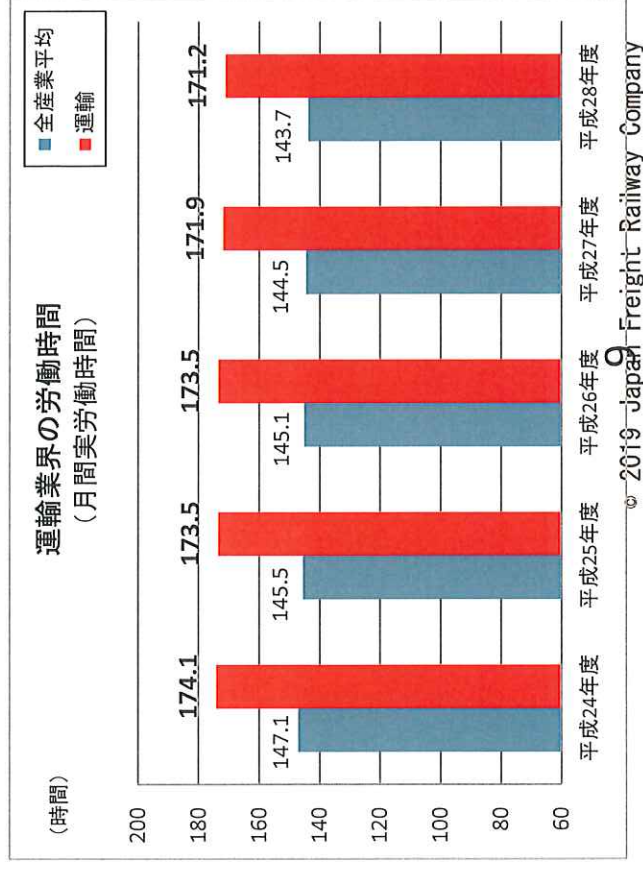
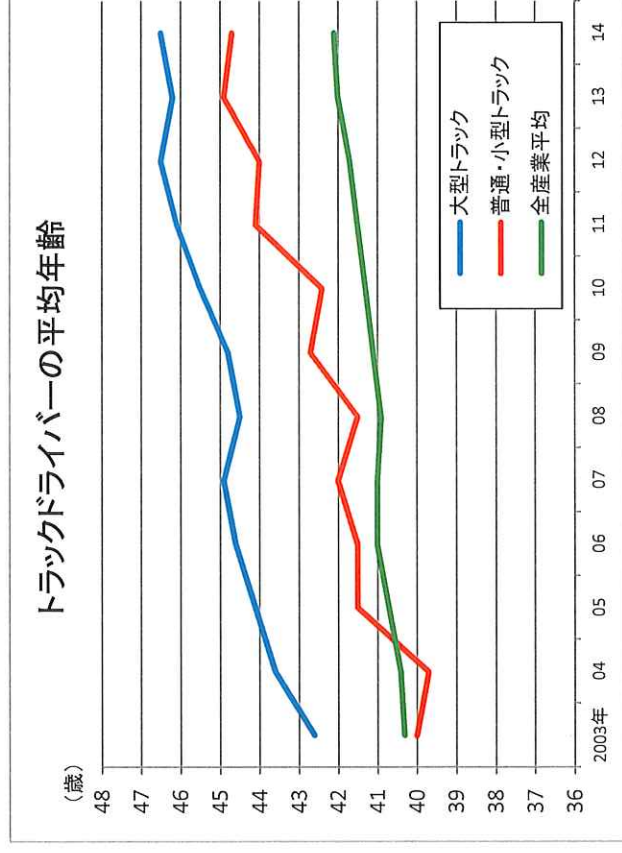
人口減少社会に向かう物流業界の現状

①少子高齢化により深刻化するトラックドライバー不足

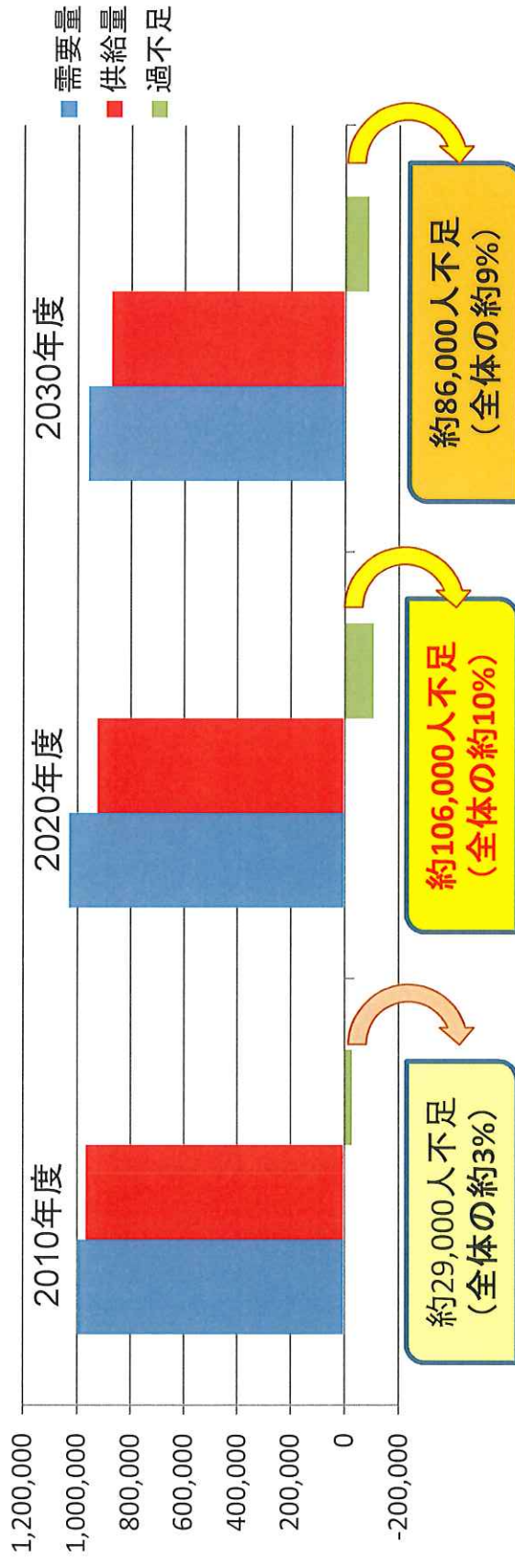
- ・拘束時間の長い大型トラックより、近距離配送を選択するドライバーが増加
- ・サービス業、建築業等、業界間での競争が激化し、**若年層の運転手のなり手不足**

②改善が進まないトラック運転手の労働環境

- ・**長距離トラックは長時間労働になりがちのため、コンプライアンス順守が課題**
 - ・貨物を手積み、手卸しで行う作業が多い
- ### ③ポータルネットワークとなる物流センター
- ・物流センターでの貨物の手積み、手降し作業の非効率(大型トラックで数時間)
 - ・荷受け時間・場所の制約で、**荷卸し順番待ちトラックが増加 → 待機時間のコスト化**



近未来のトラック運送業界（トラックドライバー需給の将来予測）



出典：公益社団法人 鉄道貨物協会「平成25年度本部委員会報告書」より

国が取り組むモーダルシフトの推進

平成28年10月1日施行 物流総合効率化法改正

計画作成

- ・ 輸送・保管・荷さばき・流通加工の一体的実施に関する事
- ・ 輸送網集約、モーダルシフト、輸配送共同化に関する事
- ・ 環境負荷の低減効果及び省力効果に関する事
- ・ 特定流通業務施設を整備する場合、その整備に関する事 等

認定

モーダルシフト等推進事業補助金制度

- ・ 大量輸送機関への転換⇒モーダルシフト
 - ・ トラック輸送の効率化⇒幹線輸送の集約化、コンテナラウンドユース、CO2排出量の削減に資する取組み
- 上記の取組における、**計画策定にかかる経費、運行経費に対して補助金による支援を行う制度**

© 2019 Japan



※参考：国土交通省HPより
Freight Railway Company

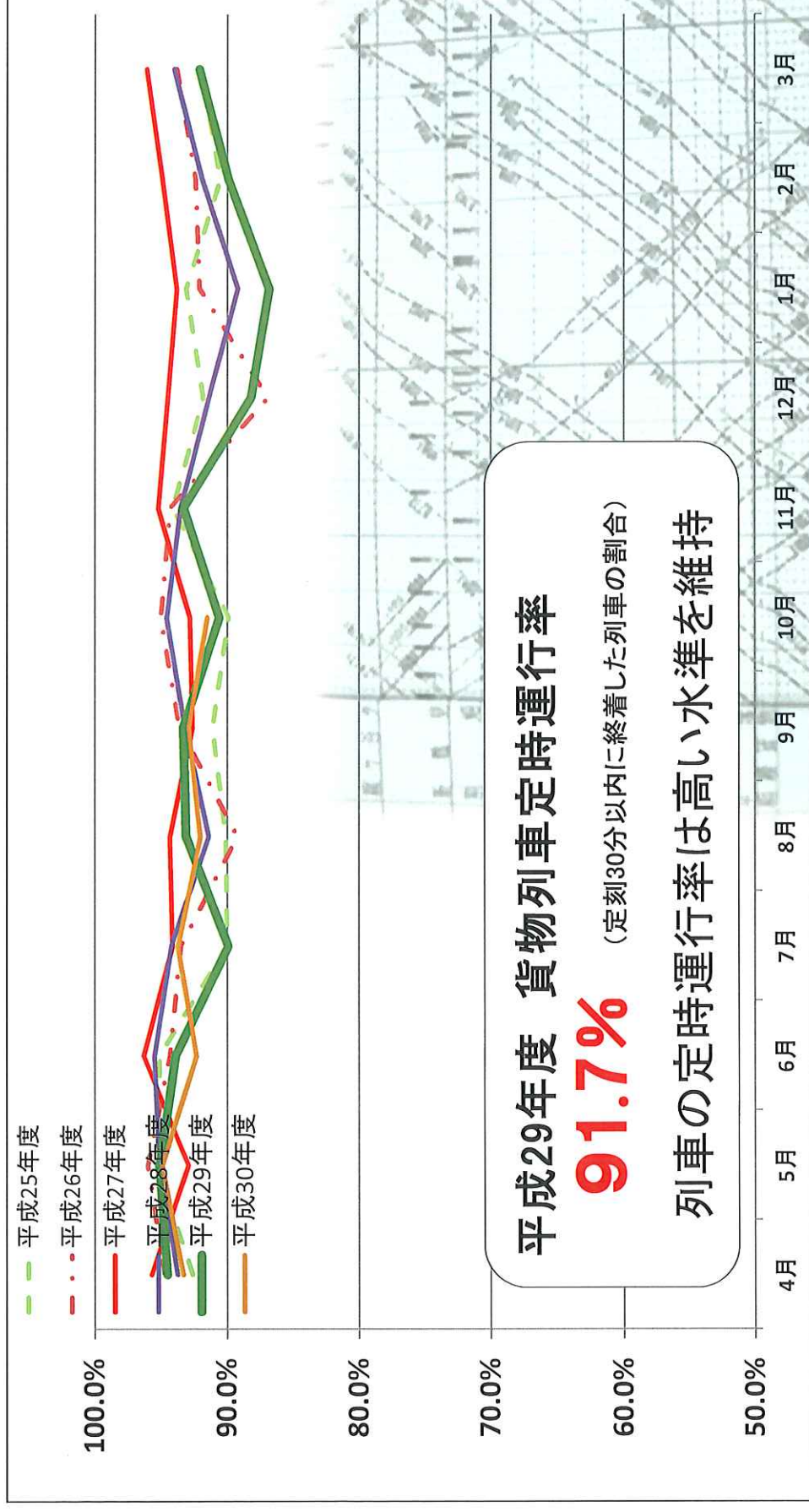
鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトのメリット

安全性

JRグループのダイヤ運行管理により、**定時性が高い貨物列車**
ITを活用した信頼性の高い運行システム
RFIDタグを活用した、リアルタイムコンテナ位置管理

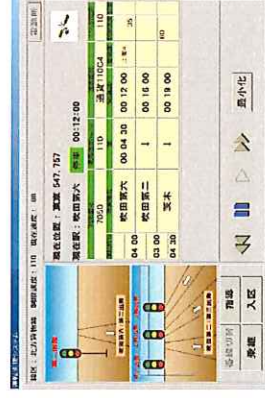
モーダルシフト・安定的な鉄道貨物輸送 ～貨物列車の高い定時性～

定時運行率（全コンテナ列車）



GPSを活用した鉄道版ナビゲーションによる安定運行の実現

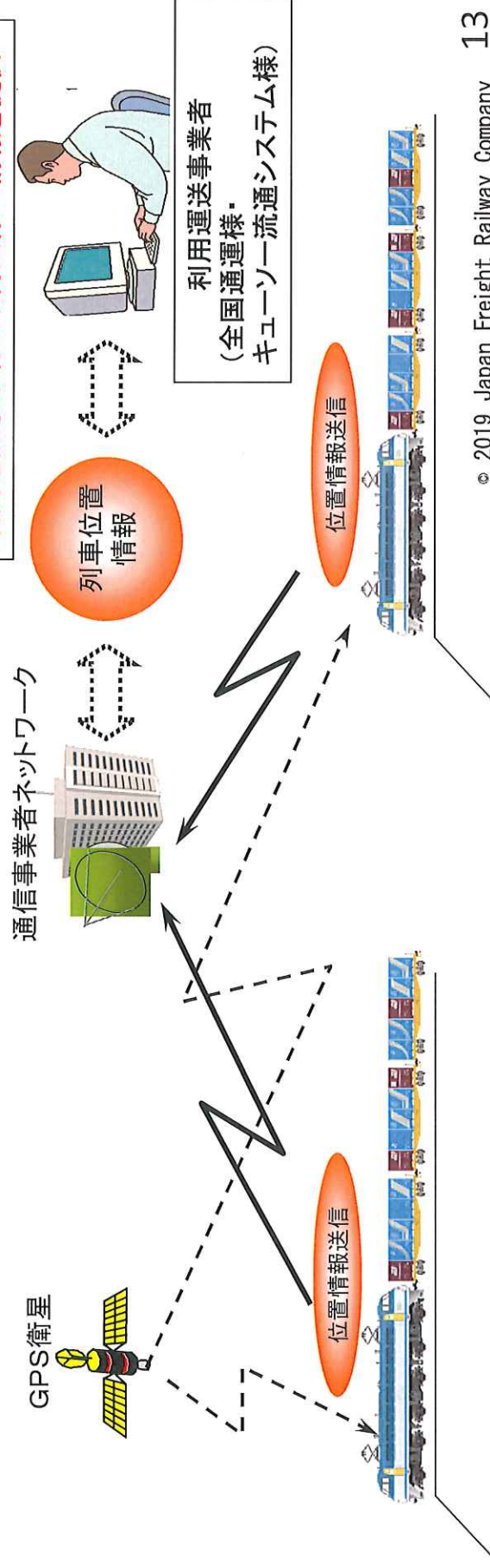
鉄道事業者では初めてのナビゲーションシステム「PRANETS」を開発し、鉄道の“弱点”と言われてきた「コンテナ位置」・「列車遅れ」等の情報をリアルタイムに提供



GPSで列車運転士に対して重要な情報をタイムリーに提供できる、“鉄道版カーナビゲーション”

最大の弱点であった「コンテナ位置」・「列車遅れ」を正確に把握でき、物流業界での絶対要件とされる“トレーサビリティ（追跡可能性）”を実現

利用運送事業者から荷主様へ情報を提供



鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトのメリット

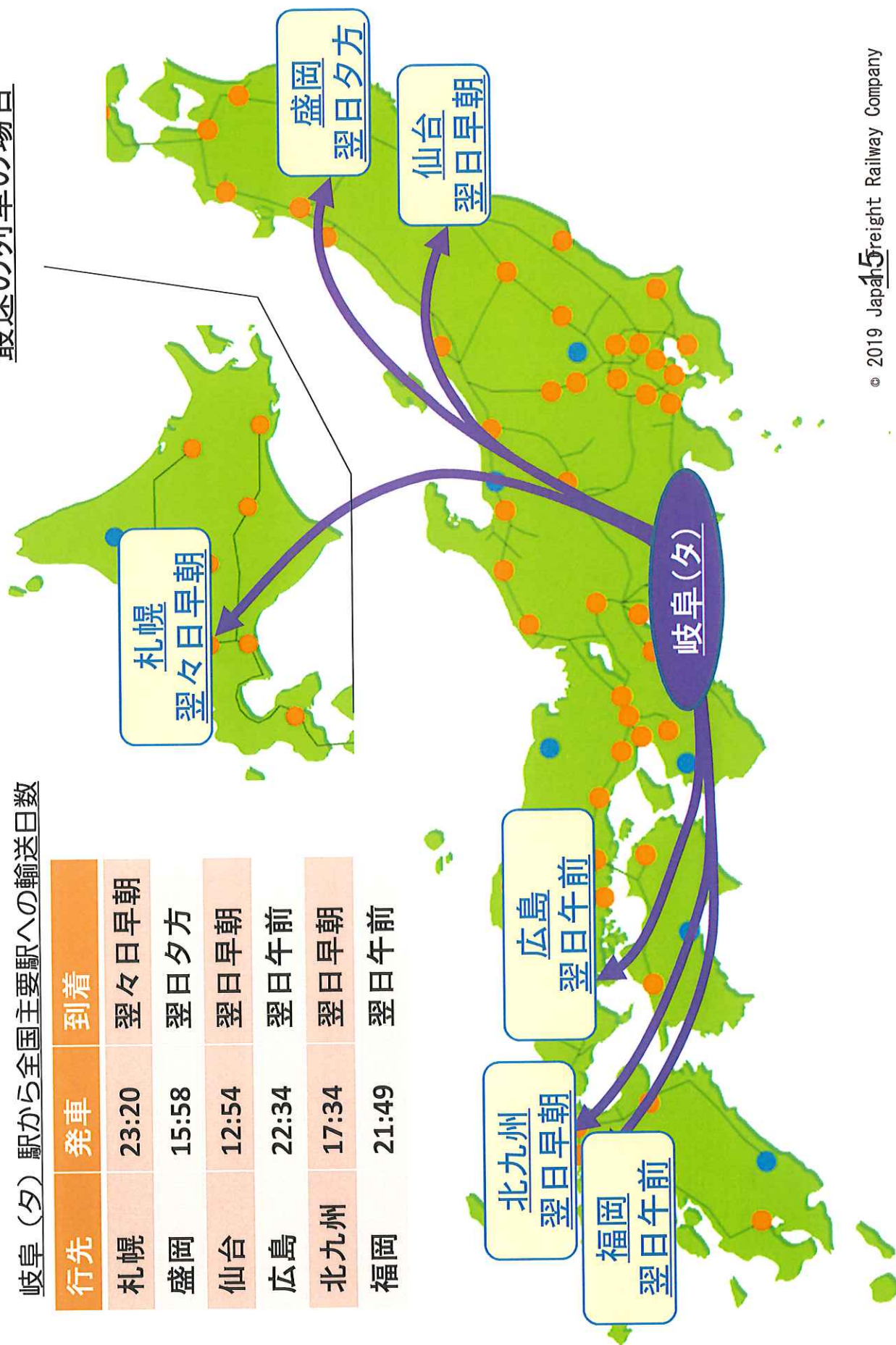
柔軟性

全国約150の貨物駅ネットワーク
JRコンテナは、いつでも片道のみで利用可能**貨物駅で、**
コンテナ無料一時留置サービス（※日数に制限）
温度管理輸送も可能

岐阜（夕）駅から全国主要駅への輸送日数

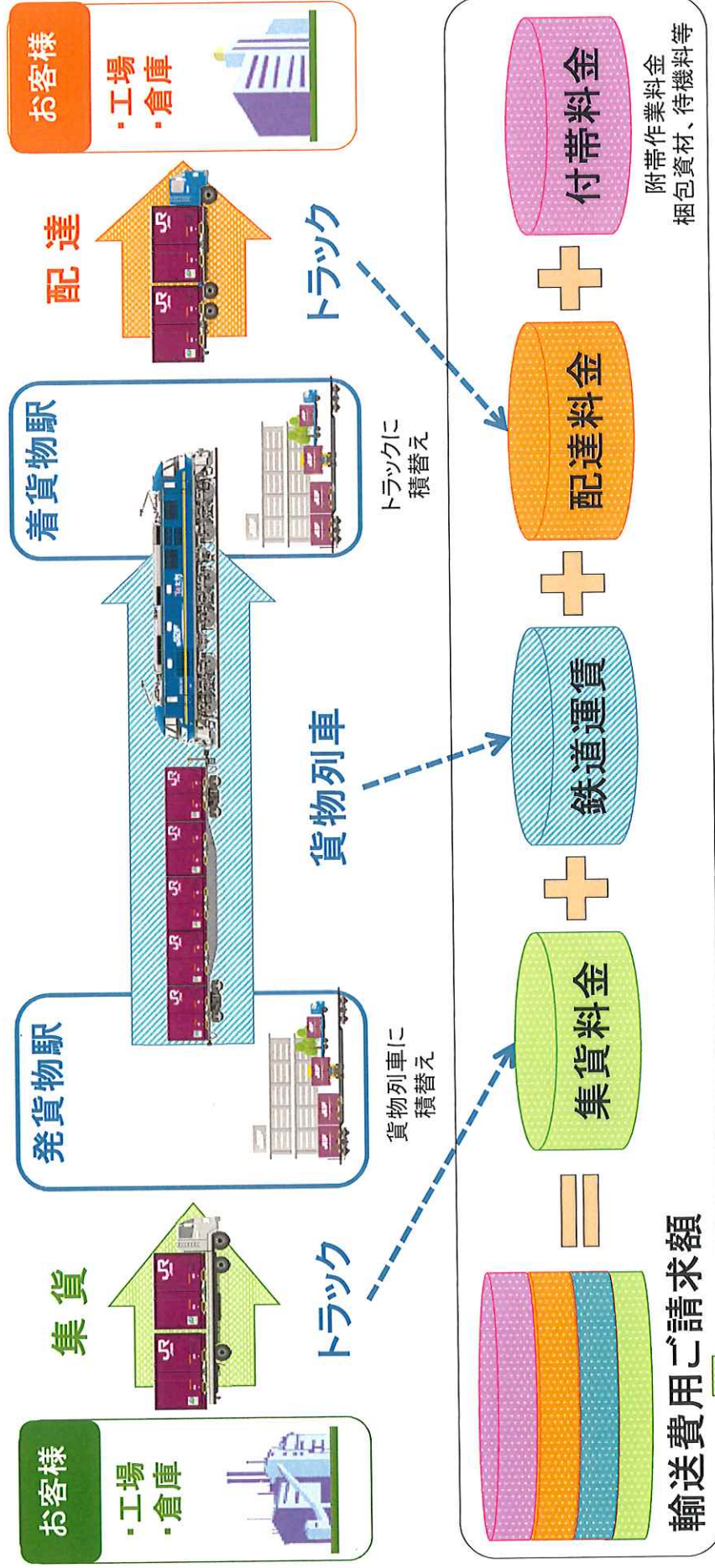
行先	発車	到着
札幌	23:20	翌々日早朝
盛岡	15:58	翌日夕方
仙台	12:54	翌日早朝
広島	22:34	翌日午前
北九州	17:34	翌日早朝
福岡	21:49	翌日午前

最速の列車の場合



鉄道コンテナ輸送の仕組み

コンテナ1個ごとの「貸切」、「複合一貫輸送サービス(鉄道とトラックの連携)」を提供しています。



鉄道コンテナ輸送の運賃は、鉄道運賃と集貨・配達トラック費用を合算したもの。
発側の「鉄道利用運送事業者」から輸送費用全額を一括してご請求。

鉄道輸送のご利用方法（集荷・配送指示）



- ・各貨物駅に所在する**利用運送事業者**が窓口になります。
- ・トラックと同様に電話・FAXで**戸口から戸口**までの手配が**一括で可能**です。

JR貨物の鉄道輸送12フィートコンテナ

両側面が開くコンテナ (19D)



側面と妻面が開くコンテナ (19G)



12ftコンテナ
11型パレット
(1,100mm×1,100mm)
最大積載枚数6枚



形式	外法寸法(mm)			内法寸法(mm)			妻入口(mm)		側入口(mm)		床面積 (㎡)	容積 (㎥)	積載 重量(t)	扉位置		保有 個数
	高さ	幅	長さ	高さ	幅	長さ	高さ	幅	高さ	幅				片妻	片側 両側	
19D	2,500	2,450	3,715	2,254	2,275	3,647	—	—	2,187	3,635	8.3	18.7	5.0	—	○	35,820
19G	2,500	2,450	3,715	2,232	2,323	3,587	2,158	2,307	2,187	3,525	8.3	18.7	5.0	○	○	15,564

【2tトラック】
積載重量 約2.0 t

【4tトラックロング】
積載重量 約2.5 t

【JRコンテナ12ft】
積載重量 5.0 t

【2tトラック】
容積 約11.7 ㎥

【JRコンテナ12ft】
容積 約18.6 ㎥

【4tトラックロング】
容積 約32.7 ㎥

JR貨物の鉄道輸送31フットウイングコンテナ

大型トラックと同じサイズで、フォークリフト荷役に適したウイング機能のため、出荷ロットや荷姿を変更せずに鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトが可能。



形式	外法寸法(mm)			内法寸法(mm)			妻入口(mm)		側入口(mm)		床面積 (㎡)	容積 (㎡)	積載 重量(t)	扉位置			保有 個数
	高さ	幅	長さ	高さ	幅	長さ	高さ	幅	高さ	幅				片妻	片側	両側	
48A	2,605	2,490	9,410	2,210	2,350	9,240	2,210	2,310	2,822	8,503	21.7	48.0	13.8	○	—	○	60
49A	2,605	2,490	9,410	2,210	2,350	9,240	2,210	2,310	2,822	8,503	21.7	48.5	13.8	○	—	○	80

31ftコンテナ

T11型パレット (1,100mm×1,100mm)

最大積載枚数16枚

J R 貨物の鉄道輸送 保冷コンテナ

保冷① (UR)



UR19 A	外法寸法 (mm)			内法寸法 (mm)			側入口 (mm)		容積 (m ³)	積載重量 (t)	扉位置		保有個数
形式	高さ	幅	長さ	高さ	幅	長さ	高さ	幅			片側	両側	
両側開き	2,500	2,485	3,715	2,217	2,313	3,640	2,169	3,612	18.7	5.0	—	○	800
Ｌ字二方開き	2,500	2,485	3,715	2,217	2,339	3,615	2,169	3,612	18.7	5.0	○	—	500

※ドライアイスにて保冷

コンテナ壁面の断熱材をより厚く！
24時間で5℃以下の温度変化

保冷② (SUPER UR)



	外法寸法 (mm)			内法寸法 (mm)			妻扉入口		側扉入口 (mm)		容積 (m ³)	積載重量 (t)
形式	高さ	幅	長さ	高さ	幅	長さ	高さ	幅	高さ	幅		
UR16A	2,500	2,495	3,715	2,108	2,275	3,336	2,028	2,275	—	—	16.0	4.8
UR17A	2,500	2,490	3,715	2,120	2,240	3,475	2,098	2,237	2,098	3,382	16.5	4.7

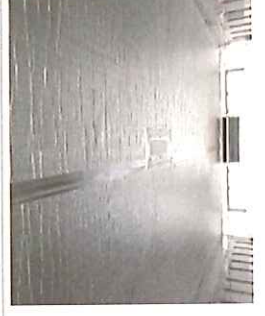
JR貨物の鉄道輸送 冷凍コンテナ

冷凍コンテナ



UF16A導入日程	コンテナ数(基)
2018年12月	11基
2019年1月	8基
※2019年1月以降は月に8~10基導入予定	

形式	外法寸法(mm)			内法寸法(mm)			妻入口(mm)		側入口(mm)		床面積 (㎡)	容積 (㎡)	積載 重量(t)	調整温度	保有 個数
	高さ	幅	長さ	高さ	幅	長さ	高さ	幅	高さ	幅					
UF12A	2,500	2,490	3,715	2,122	2,249	2,720	2,109	2,249	2,109	2,354	6.1	10.4	4.0	-25~+25℃	51
UF16A	2,500	2,490	3,715	2,168	2,302	3,113	2,133	2,302	2,133	2,936	7.1	15.5	4.0	-20~+20℃	※51
※UF16A:2019年5月頃に51基稼働予定															



形式	外法寸法(mm)			内法寸法(mm)			妻入口(mm)		側入口(mm)		床面積 (㎡)	容積 (㎡)	積載 重量(t)	調整温度	保有 個数
	高さ	幅	長さ	高さ	幅	長さ	高さ	幅	高さ	幅					
UF44A	2,641	2,490	9,410	2,272	2,261	8,510	2,155	2,310	2,155	2,310	19.2	43.7	12.7	-30~+25℃	18

モーダルシフト成功事例

お客様や利用運送業者による「貸切専用列車」が続々と誕生

宅配便専用列車 (スーパーレールカーゴ)

平成16年3月～

東京タ ⇄ 安治川口

- 年間14,000トンの

CO2削減



自動車部品専用列車 (トヨタロングパス エクスプレス号)

平成18年11月～

名古屋南貨物 ⇄ 盛岡タ

- 年間約14,000トンの

CO2削減



宅配便専用列車 (福山レールエクス プレス号)

【1本目】平成25年3月～

東京タ ⇄ 吹田タ

【2本目】平成27年3月～

東京タ ⇄

岡山タ・東福山

【3本目】平成29年5月～

名古屋タ ⇄ 福岡タ



利用運送事業者による 専用列車 (スーパーグリーンシヤ トル号)

平成18年3月～

東京タ ⇄ 安治川口

- 年間約8,000トンの

CO2削減



宅配便一部専用列車 (カンガルーライナー SS60)

平成30年5月～

吹田タ ⇄ 郡山タ・仙台港

- 年間約14,000トンの

CO2削減

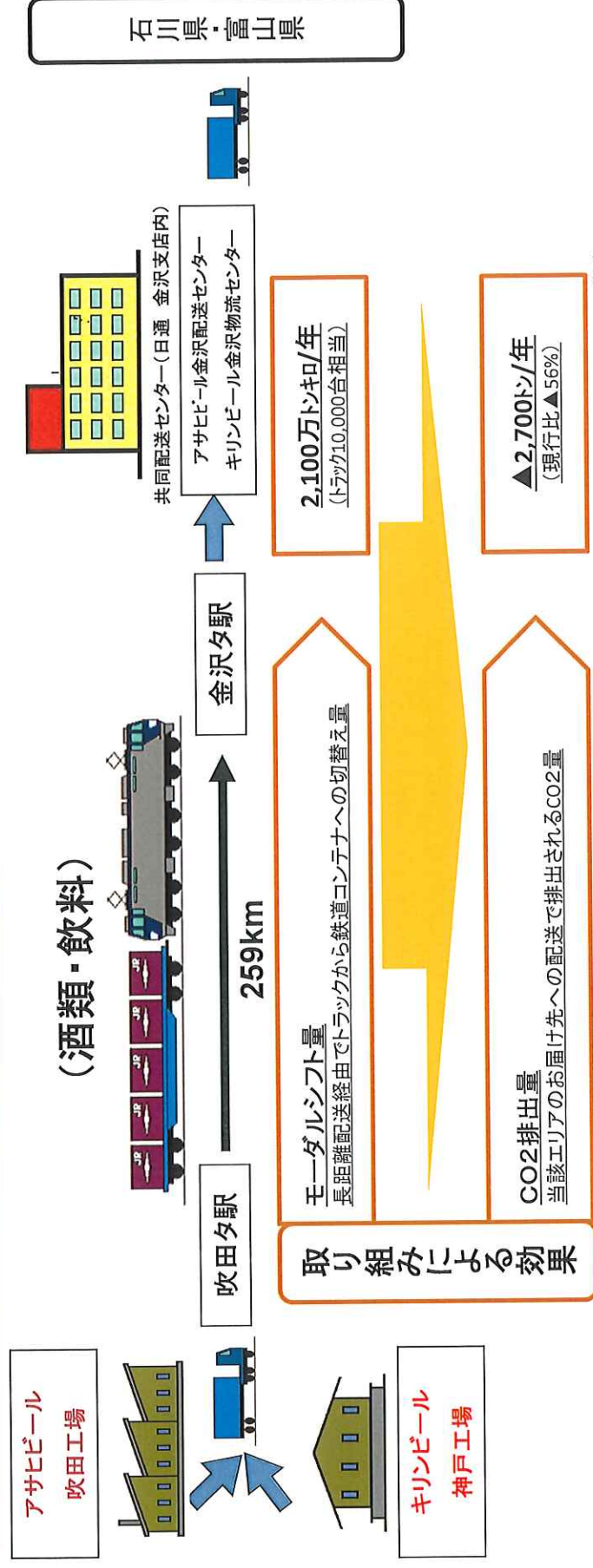


コンセプト

昨今の国内産業を取り巻く社会的課題(トラックドライバー不足・環境負荷低減)に対して、アサヒ様・キリン様の2社が協業範囲を拡大し、将来を見据えた持続可能な物流体制を構築する。

アサヒ・キリンの主な供給工場を関西エリアへ変更し、配送センター開設及び鉄道コンテナによる在庫補充によって、**安定的な物流体制構築と環境負荷低減を両立**する。

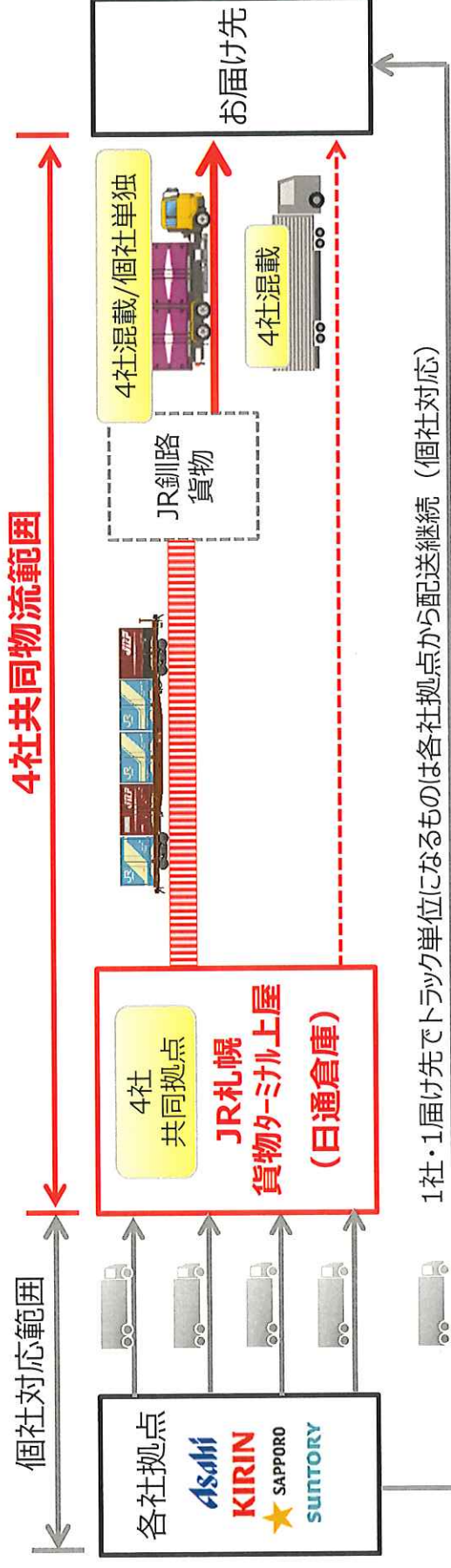
基本スキーム



コンセプト

- (1) 社会的課題の解決
遠隔地向けの配送に対し**鉄道コンテナを優先的に活用**
鉄道コンテナの積極活用
長距離トラック配送の削減、及びCO2排出量の削減を図る
- (2) 安定的な物流構築
ビール4社の荷物を**同じコンテナ/トラックに積み合わせ**
4社混載での高積載配送
1 運行あたりの積載効率の向上を図る。

基本スキーム



小売業大手の拠点間商品輸送をモーダルシフト

【メンバー】 イオン㈱、日本通運㈱、全国通運㈱、日本フレートライナー㈱、JR貨物

【輸送品目】 アパレル、日用品、生活関連用品他

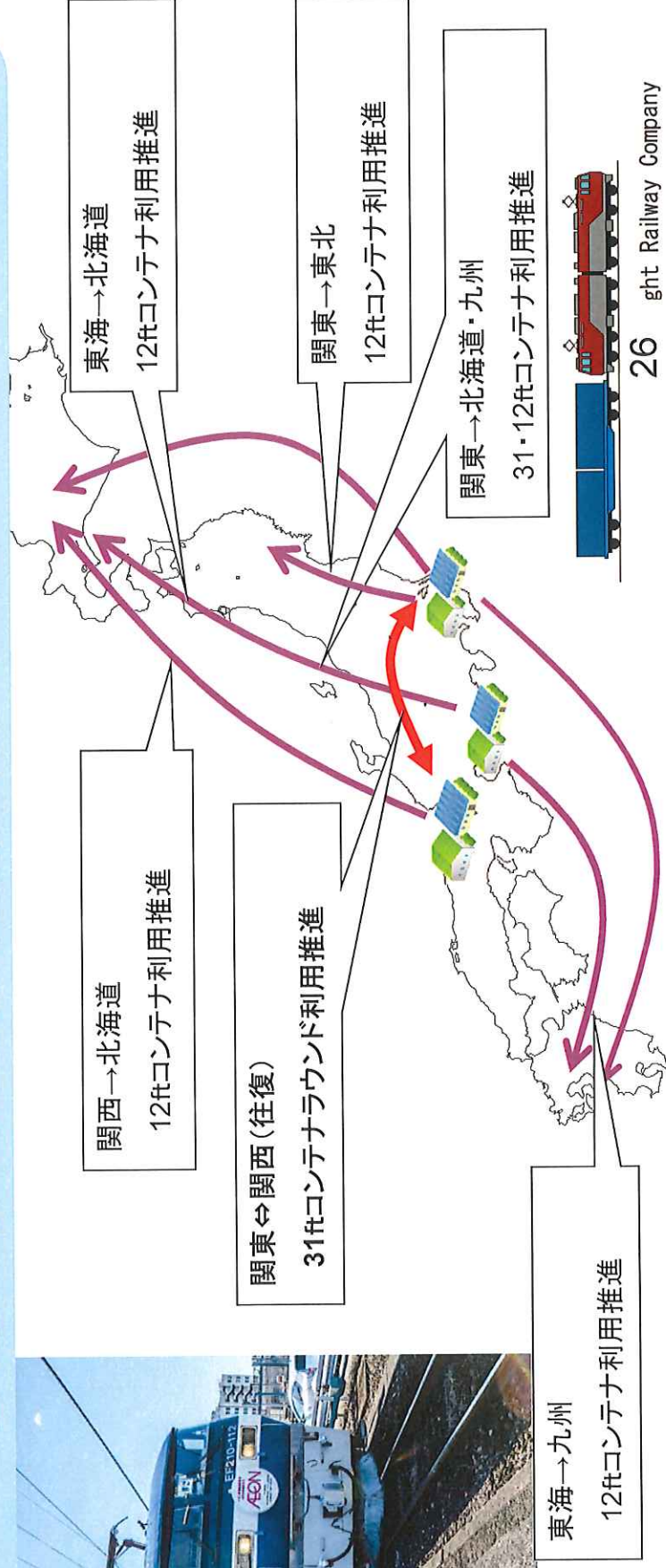
【開始時期】 平成20年6月～（一部区間で開始）

【取組内容】 ・全国の物流センター間の長距離幹線区間でモーダルシフト
・31ftコンテナの運用区間調整（異業種とのマッチング、返路利用）

・仕入先のメーカー・物流会社などで定期的開催される「鉄道輸送研究会」でモーダルシフトを検討



東海→九州
12ftコンテナ利用推進



貸切専用列車「イオン号」(東京-大阪間) 往復運行

平成26年12月14日(日)初回運行。以降、繁忙期の日曜日に運行。(合計24回運行)

※ イオン鉄道輸送研究会…深刻さを増すトラック不足や二酸化炭素排出削減を目的として2010年に発足。現在は仕入先メーカー22社、輸送事業者10社が参加。イオンを中核とする物流全体の中で鉄道へのモーダルシフトを検討・推進。



イオンRDC
メーカー倉庫

百済貨物
ターミナル駅

メーカー工場
メーカー倉庫

月曜日
6:48



AINOMOTO P&G SAPPORO Crecia
おいしいでと健康
glico

日曜日
20:45

SUNTORY KAO Asahi

Nestle

AEON

日曜日
21:38



東京貨物
ターミナル駅

イオンRDC
メーカー倉庫

高圧受電設備輸送のためのオリジナルコンテナ開発

平成26年度グリーン物流パートナーシップ会議特別賞を受賞

【関係企業】

日東工業(株)、日本通運(株)、JR貨物

【輸送品目】

高圧受電設備(キュービクル)

【開始時期】

平成26年2月～本格稼働

【実現内容】

- ・製品の標準高がJRの12ftコンテナの内寸より約50mmオーバーするため、専用の**12ft無蓋コンテナを製作**
- ・札幌向け輸送ルートのあるトンネルを通過可能な設計を採用
- ・中津川工場から年間で約7割の二酸化炭素(CO2)排出削減を達成



床鉄製パレット



1. ツイスロックで固定
2. 簡易測定器具で高さチェック



←多治見駅(岐阜県)から発送
専用シートにパレットを固定して返送→



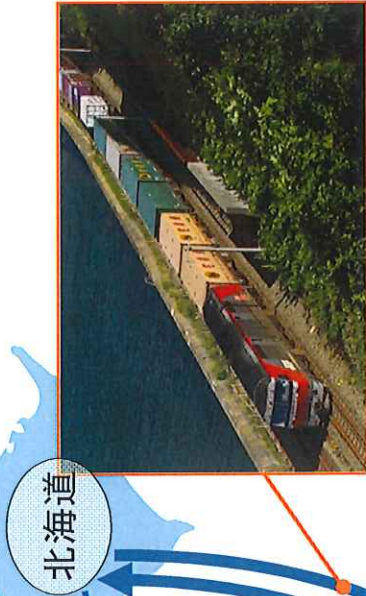
暮らしを支える鉄道貨物輸送

暮らしを支える宅配便輸送にも鉄道利用

定時性やリードタイムが評価され、中長距離の幹線輸送において宅配便、郵便等の相当量が鉄道で運ばれています。

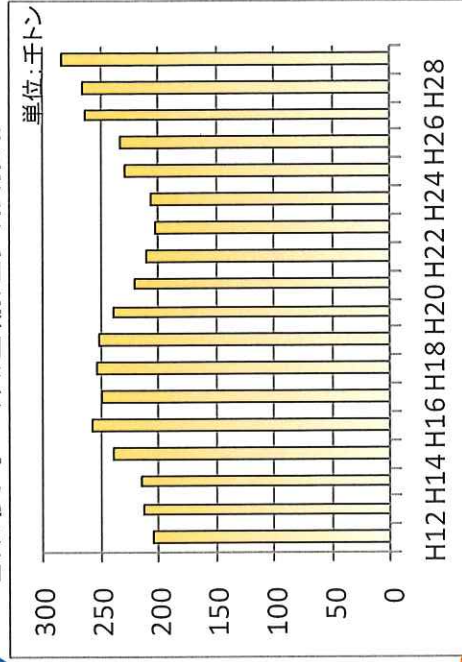


東京～大阪間を最高速度130km/h、約6時間で結ぶ宅配便専用電車型特急コンテナ列車スーパーレールカーゴ



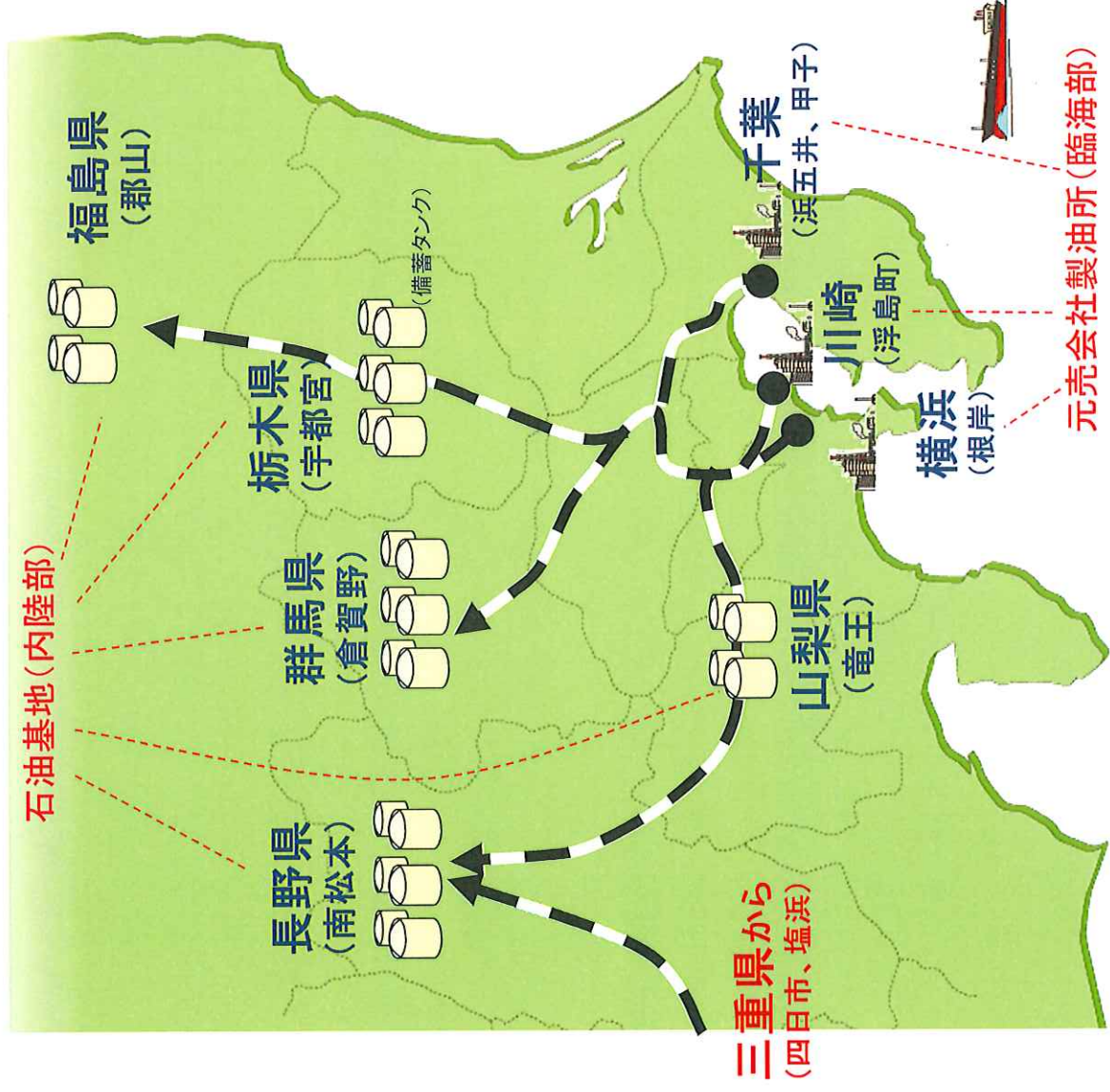
東京～札幌間を最速16時間台で結ぶ列車

宅配便等の鉄道輸送実績推移



東京～福岡間を最速 17時間台で結ぶ列車

内陸地域の生活を支える石油輸送



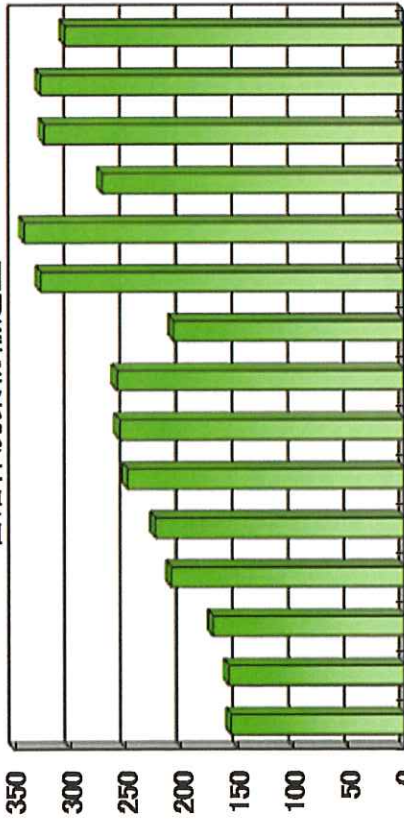
鉄道の輸送量(シェア) (平成29年度)

長野県...	198万kℓ (86.3%)
群馬県...	186万kℓ (98.1%)
栃木県...	177万kℓ (82.7%)
山梨県...	43万kℓ (54.6%)
(参考)	
福島県...	93万kℓ (37.9%)
岩手県...	45万kℓ (25.8%)

- 100km以上でローリーに優る競争力
(価格、労働力、交通事情等)
- とくに安全面での高い信頼性
- 地域のライフラインとして大きく貢献

鉄道の強みを発揮できる静脈物流

(千トン) 自治体廃棄物輸送量



H15H16H17H18H19H20H21 H22 H23 H24 H25 H26 H27 H28 H29

安全で確実な鉄道による静脈物流により、資源化できなかつた国内廃棄物を広域に輸送し原料化を促進しています。

PCB特措法に基づき高濃度や低濃度の広域輸送を実施

全国各自治体や企業からの水銀含有廃棄物を資源化に向け広域輸送



都市部の自治体から排出される下水道汚泥、焼却灰をセメント工場で原料資源にリサイクル



焼却灰に含まれるレアメタルを資源として回収

都市部の自治体から排出される焼却灰の処理や都市鉱山レアメタルの再資源化に向け輸送

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

津久見市

大牟田市

東京都

宇都市

福岡県
北田町

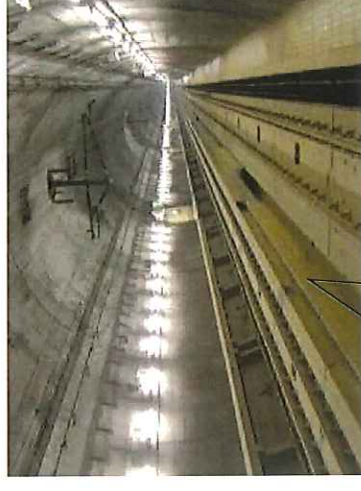
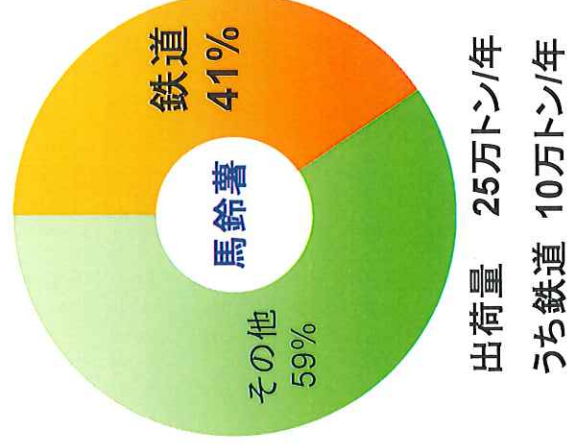
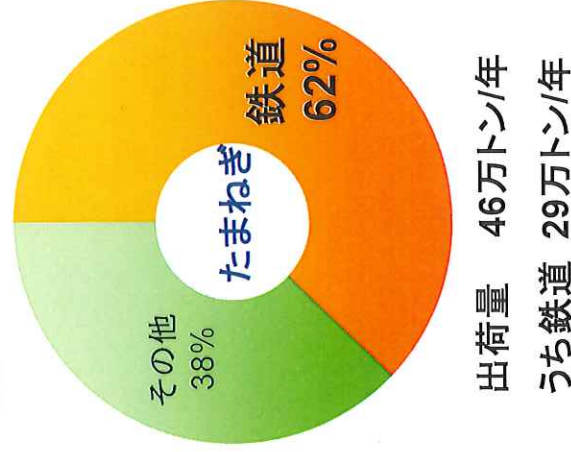
津久見市

大牟田市

農産品の安定的供給に不可欠

道外向け発送の農産品の鉄道シェアは大変高く、とくに、関東・関西地区への生鮮食料品の安定的供給に不可欠なライフラインとなっています。

北海道発の主要農産品の輸送シェア（対道外）



青函トンネル

青函トンネルを通る列車本数

貨物 51 本／日 (60%)

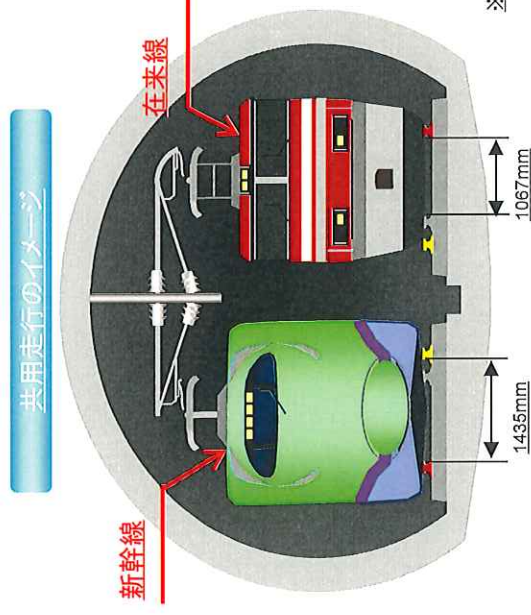
※定期40本＋予定臨11本

旅客 34 本／日 (40%)

※定期26本＋予定臨8本



注1) 北海道農政部「農畜産物及び加工食品の移出実態調査結果報告書」による
注2) 上記数値は主要農業団体の集計による平成28年データ



「青函共用走行区間技術検討WG」(H24.7設置)

【目的】青函共用走行区間等の新幹線の高速化について、安全・安定輸送の確保等の技術的観点から検討

【検討事項】

- 当面の方針の技術的実現可能性
 - ・時間帯区分案・すれ違い時減速案・トレインオントレイン案
- 新函館北斗までの高速化の方策の技術的実現可能性 等

北海道新幹線における速度向上に向けた検討の方向性

～「青函トンネル内の走行速度の引き上げの今後の方針案」[時間帯区分案](H29.12.13)要旨～

- (1) H30年度末に、新幹線全列車の青函トンネル内における走行速度の時速160kmへの引き上げ。
- (2) 遅くともH32年度に、GW・お盆・年末年始に限り、青函トンネル内下り線における時速200kmでの高速走行実現を目指す。

「青函共用走行区間等高速化検討WG」(H29.4設置)

【目的】青函共用走行区間等の新幹線の高速化について、貨物輸送への影響や旅客の利便性等の社会・経済的観点から検討

【検討事項】

- 時間帯区分案の具体的な走行方式として示された6ケース等の比較・検討
- 新函館北斗までの高速化の方策の時間短縮効果 等

平成28年11月 JR北海道公表資料より

当社単独では維持することが困難な線区

(13線区・1,237.2km)

 輸送密度200人未満(片道100人未満)の線区

 持続可能な交通体系とするためにバス等への転換について
 相談を開始します

 輸送密度200人以上2,000人未満の線区

鉄道を維持する仕組みについて相談を開始します

 既に「持続可能な交通体系のあり方」について
 話し合いを始めている線区

 〃 (方向性が出た線区)

当社単独で維持可能な線区 等

(11線区・1,150.7km)

 当社単独で維持可能な線区

 北海道高速鉄道開業関連線区

 当面は当社で維持していきますが、線区を将来的に維持する
 ために北海道高速鉄道開業後の開業後検討します

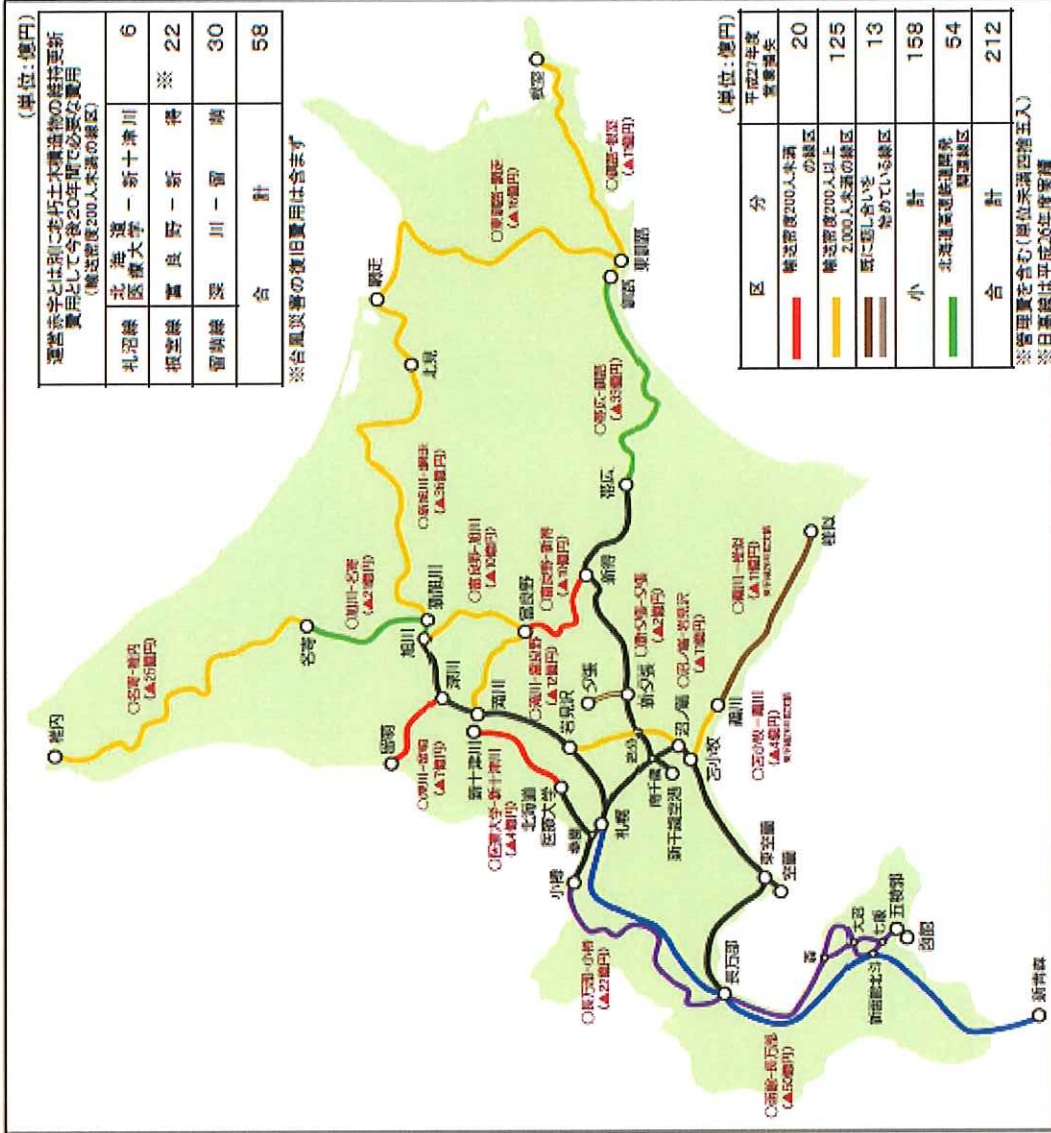
 北海道新幹線(平成42年度末まで)札幌開業

 北海道新幹線札幌開業に伴う経営分離区間

 経営分離されるまでの間、施設のスリム化などに取り組み
 効率的な運営を行います

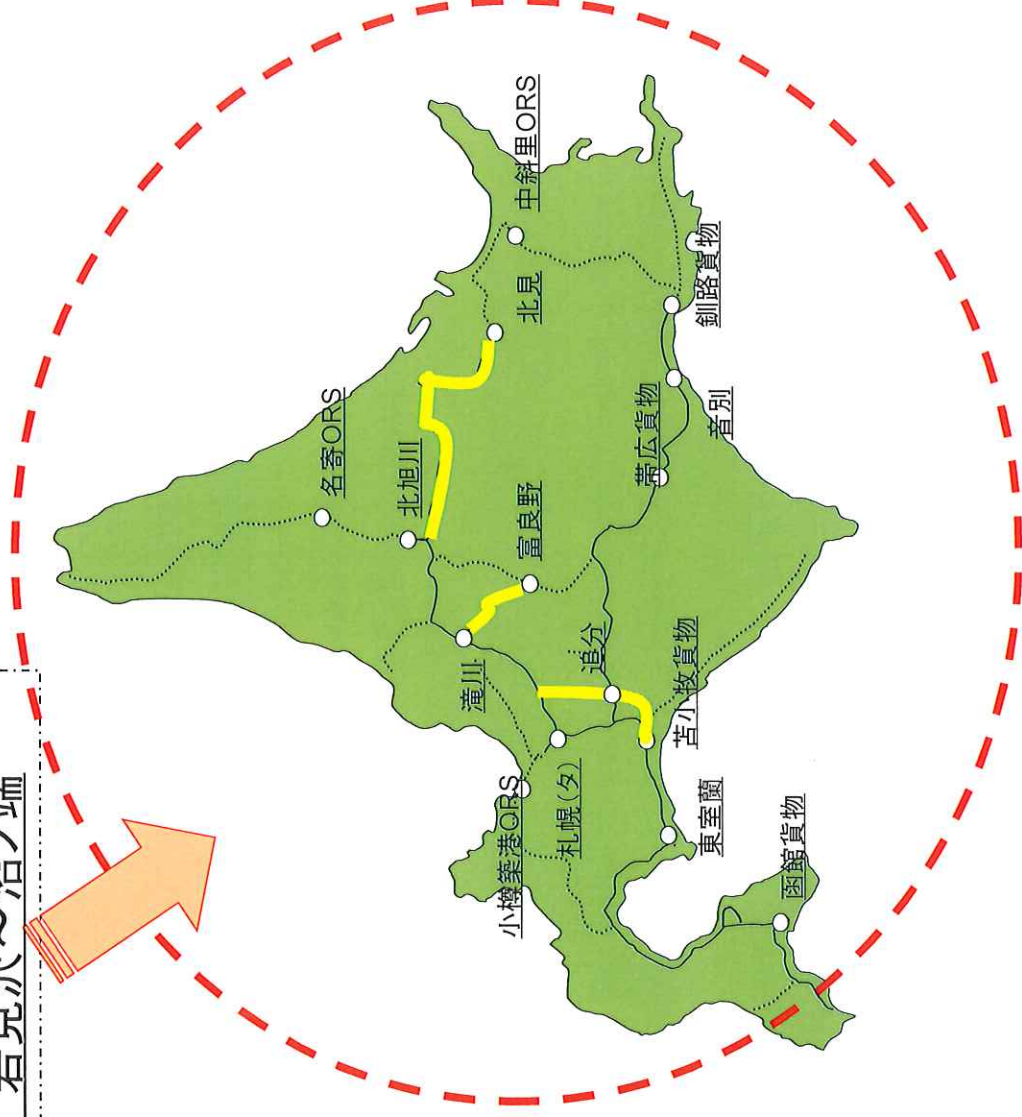
※輸送密度は平成27年度実績基準

当社単独では維持することが困難な線区について



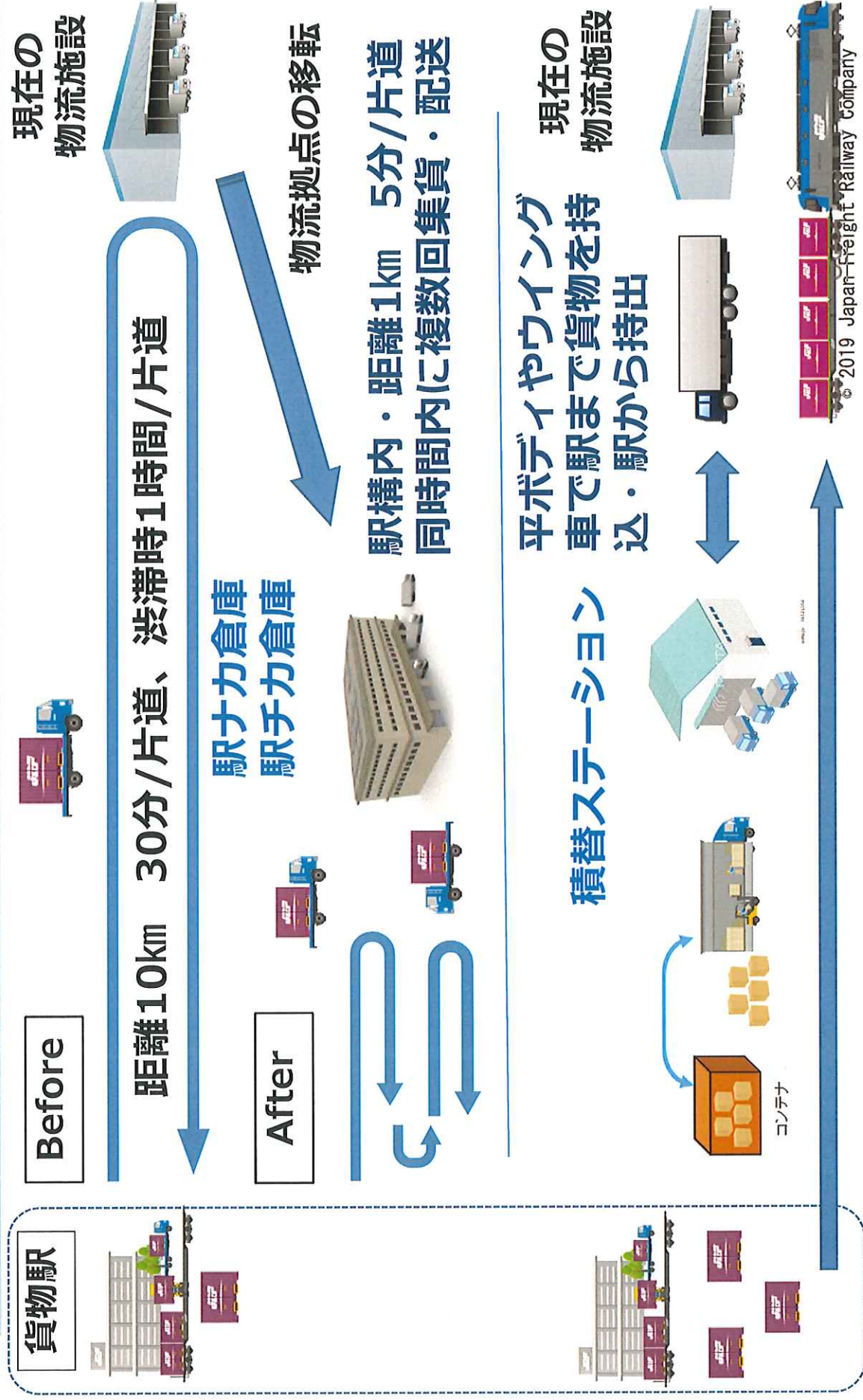
○維持困難とされた13線区のうち当社の営業線区は3線区

- ・石北線 新旭川～北見
- ・根室線 滝川～富良野
- ・室蘭線 岩見沢～沼ノ端



総合物流業に向けた取り組み ～貨物駅の高度利用～ 「レールゲートプロジェクト」

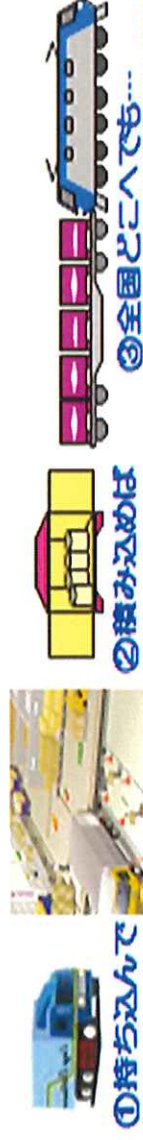
駅ナカ・駅チカの物流施設、積替ステーションの設置 による集貨・配送効率の向上



名古屋・岐阜から全国へ！ 「セルフコンテナステーション」 営業開始

「セルフコンテナステーション」とは・・・

鉄道貨物駅構内の積替え施設にて、JRコンテナ内部に直接積み込んで頂ければ、あとは全国どこへでもお運びする、全く新しいタイプの輸送サービスです。
トラックをお持ちで、長距離輸送でお困りの方には最適です！



mpan

貨物駅の高度化利用の取り組み②

東京レールゲート（東京貨物ターミナル駅直結 大型物流施設）



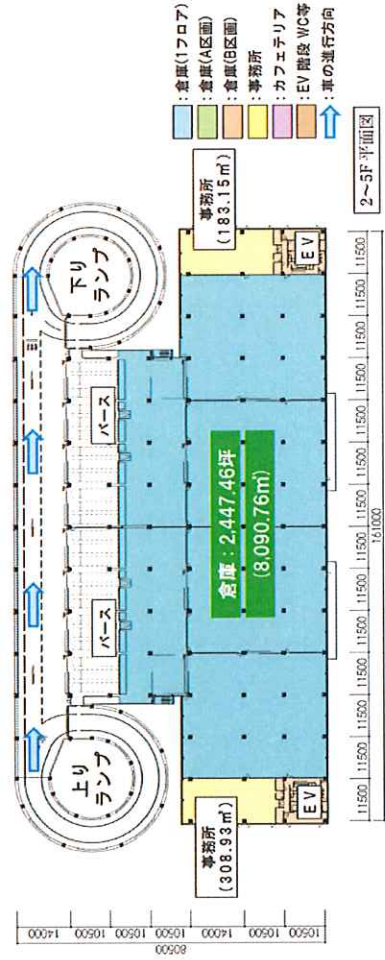
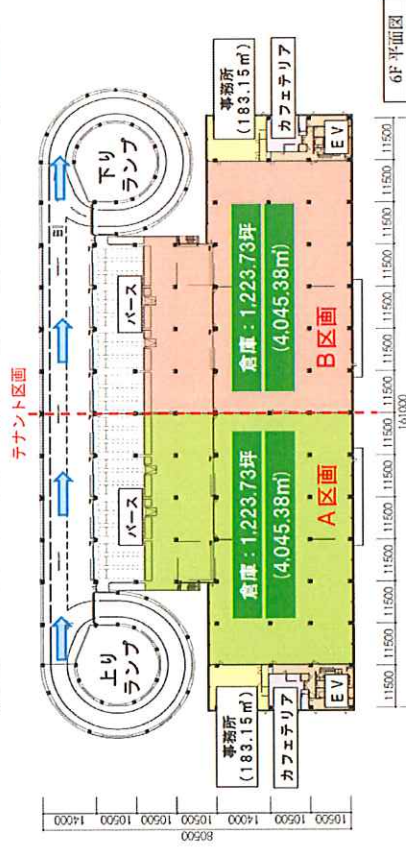
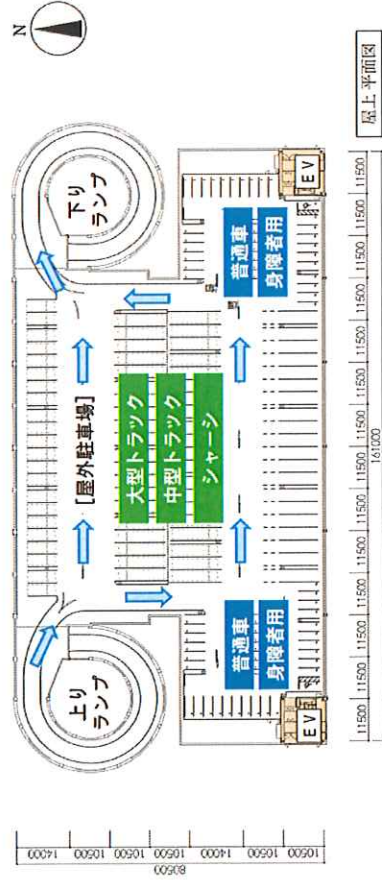
東京レールゲートWEST (2020年2月竣工 予定)
東京レールゲートEAST (2022年8月竣工 予定)

貨物駅の高度化利用の取り組み③ 東京レールゲートWESTのご紹介



FLOOR PLAN

敷地概要



所在地 東京都品川区八潮三丁目3の一部
(東京貨物ターミナル駅構内)

敷地面積 41,802.80㎡ (12,645.34坪)

用途地域 準工業地域

竣工時期 2020年3月末(予定)

アクセス 約14分
東京モノレール「流通センター駅」より



物件概要

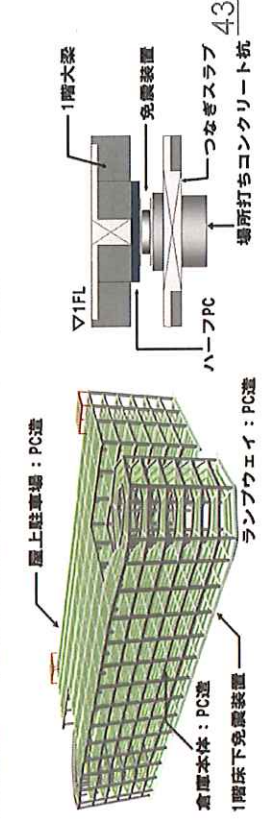
延床面積	72,039.83㎡ (21,792.04坪)
構造・規模	柱・梁：RC (PC造) 耐火建築物 地上7階
梁下有効	5.5m
積載荷重(倉庫)	1.5t/㎡
設備	ドックレーダー 垂直搬送機(将来対応可)
柱ピッチ	10.5m × 11.5m



構造概要

- 構造設計コンセプト
・倉庫本体およびランブウェイにPC造を採用し、高品質な建物です。
・免震構造とすることにより上部構造に作用する地震力を低減し、高い耐震性能を確保する。

- 構造形式 PC造 (プレキャスト・プレストレストコンクリート造)
- 架橋形式 ラーメン構造
- 架橋材 鋼ブラケット入り鋼層ゴム支承、天然ゴム系鋼層ゴム支承、弾性すべり支承
- 免震部材 PC造一部S造小梁、現場打ち鉄筋コンクリート造床
- 免震構造 基礎梁を設けず、つなぎスラブで杭を連結する杭頭免震とする。
- 基礎形式 杭基礎 (場所打ちコンクリート杭底抗)



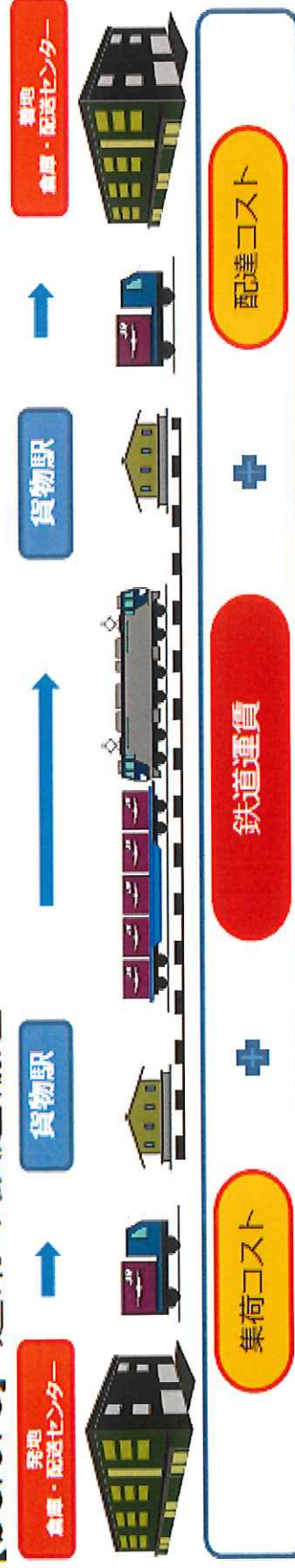
- 進行中
- 計画中
- 今後検討
(その他全国)



貨物駅の高度化利用の取り組み

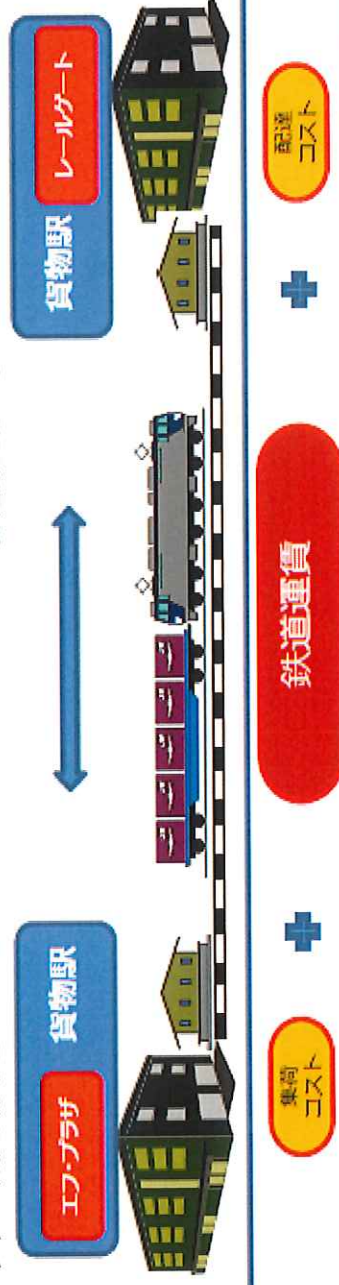
レールゲートは貨物駅構内に建設され、鉄道との結節点として最適の立地となります

【before】通常の鉄道輸送



【after】弊社物流施設を利用

弊社物流施設は発地のみ、着地のみのご利用もちろん可能です



発着地での集荷配達コストが最小化され
貴社の物流トータルコスト削減に貢献します！！

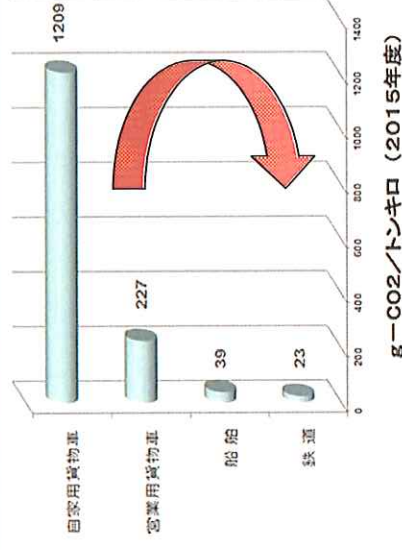
鉄道コンテナ輸送へのモーダルシフトのメリット

営業統括部 営業開発室

環境性

CO2排出量の削減
省エネルギー
交通渋滞の解消

輸送量当たりの二酸化炭素の排出量(貨物)



鉄道輸送で環境意識の向上を図るエコレールマーク

エコレールマークとは、地球環境に優しい鉄道貨物輸送を一定以上利用している商品又は企業に対し、事務局が審査のうえ認定するマーク。
「企業が環境への取り組みを行っていることを消費者の皆様にも伝えることを目的」とする。

エコレールマーク導入のメリットは、商品を運ぶ際に鉄道貨物輸送を利用した企業が、『CO2排出量削減などの環境対策を能動的に推進している』と消費者に広くアピールすることや「マークの存在を認知されることで、消費者から積極的に選択される目安を提供すること」。



認定商品・企業数

※平成30年9月22日現在

認定商品 206品目

・500km以上の陸上貨物輸送のうち30%以上鉄道を
利用している商品

認定企業 87社

・500km以上の陸上貨物輸送のうち15%以上鉄道を
利用している企業

・数量で年間1万5千トン以上、または数量×距離で年間
1,500万トンキロ以上の 輸送に鉄道を利用している企業

(注)パーセントは数量または数量×距離のいずれかの比率による。

エコレールマーク使用例

個別商品用

企業イメージ用



鉄道コンテナ輸送へのシフトにより想定されるメリット

- (1) 一度に大量の輸送ができるため、労働力不足に対応。長距離ほど輸送コストの低減可能。⇒500km以上、重量物に有利
- (2) JR所有のコンテナご利用の場合は、片道輸送のご利用が可能。⇒帰り荷の心配が不要。
- (3) 発着の貨物駅で一時留置サービス・駅構内倉庫を活用することとお客様の納入計画に合わせた配達が可能。
⇒一時保管機能を活用することで物流費削減が可能。
- (4) 道路上の輸送で懸念される、交通事故や盗難などの心配が軽減され、危険品などの安全輸送に最適。CSR向上の一助。
- (5) 危機管理の一環として輸送モードの分散、トラック1台に満たない小ロット、輸送枠さえ確保できれば当日発送も可能。
- (6) 世界トップ水準の高い定時性により、計画的な出荷に最適。

※定時運行率は、90%前半と安定しております。

将来に向けた取り組み

新技術の導入

構内トラックの無人運転

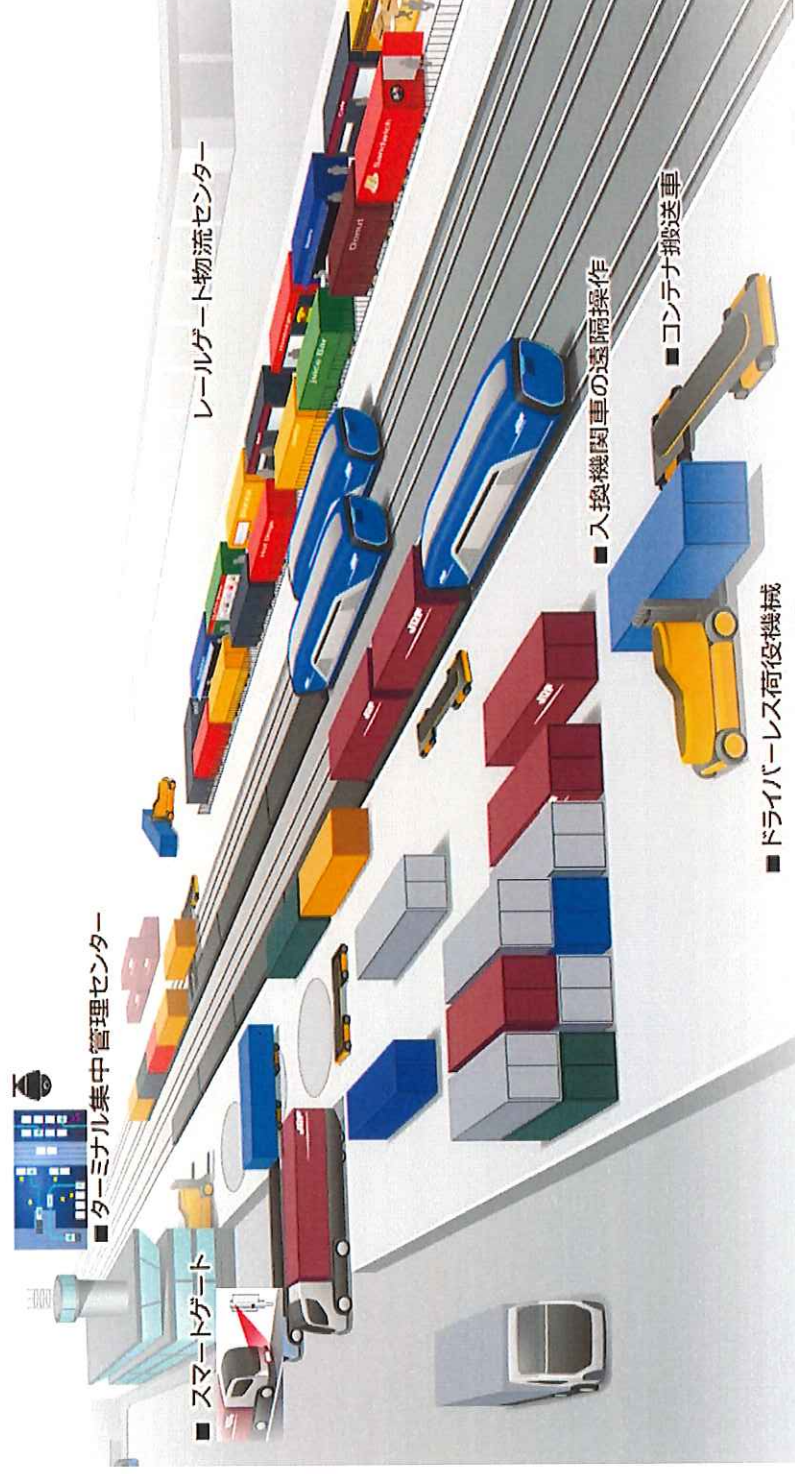
貨物駅構内のコンテナ移送作業の自動化

入換機関車の遠隔操縦

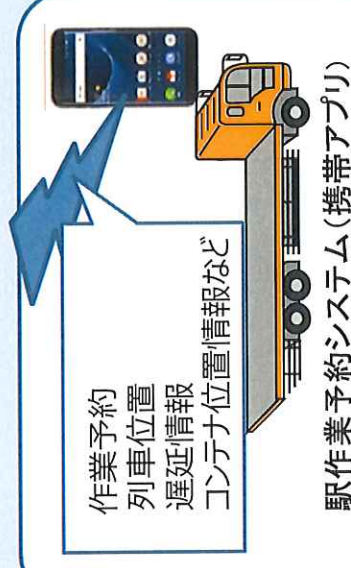
スマートゲートの設置

偏積・過積の事前チェック

新仙台（タ）
をターゲット
とし組み中



スマホアプリによるコンテナ
持込時刻予約機能を活用した
集配トラックの待機時間削減



コンテナ立体倉庫の設置によるコンテナ取扱い
能力拡大

機関車更新・新形式貨車への更新、
20形式コンテナ（背高コンテナ）の新製
荷役機器の新製、構内照明設備のLED化、電車線
老朽取替



DD200形式機関車



コキ20形式



トングリフター

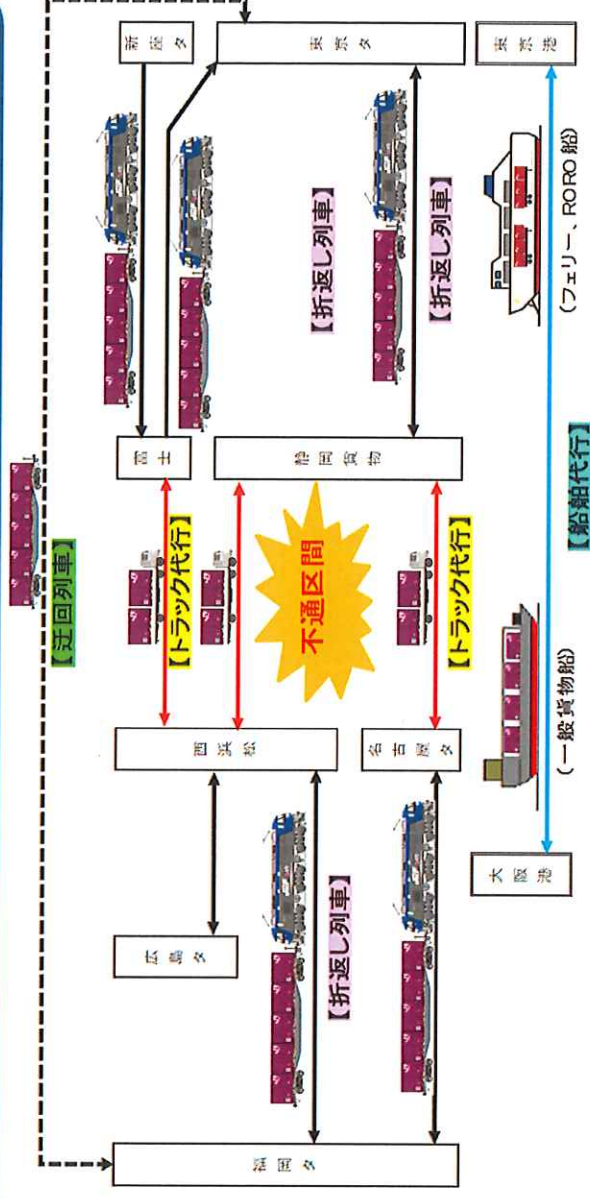


構内照明設備のLED化

主要幹線が長期にわたり運転中止となった場合、トラック・船舶・迂回列車による輸送力を確保します。

主要幹線が寸断された場合を想定したシミュレーションを実施

代替輸送力拡充対策



トラック駐車場の事前把握
コンテナホーム拡張等の駅機能強靱化の検討
迂回列車に対応する輸送機材等の
リダンダンシー及び運転士の教育

国への国土強靱化要請の継続



【東海道線
静岡貨物駅】

新ブランドメッセージ

「挑戦、そして変革」

JR貨物グループ中期経営計画2023（2019～2023）
スタート

5年間の設備投資

成長・戦略投資：980億円 維持・更新投資 1,100億円
合計2,080億円



2023年連結経常利益 140億円



最近のトラック運送事業に関する取組について

令和2年1月15日
中部運輸局 自動車交通部 貨物課

開催趣旨

運転者としての就職を希望する求職者が就職先を選ぶ際や、荷主等が取引先を選ぶ際に参考にすることができるよう、長時間労働の是正などの働き方改革を重視した「ホワイト経営」への自動車運送事業者の取組状況を「見える化」するため、認証制度の創設等について検討する。

構成

【有識者】

野尻 俊明 流通経済大学 学長(座長)
青山 佳世 フリーアナウンサー
中嶋 美恵 (一社)女性バス運転手協会 代表理事
瀧澤 学 社会保険労務士・行政書士
圓山 博嗣 (公財)交通エコロジー・モビリティ財団
交通環境対策部長

【事業者団体】

(公社)全日本トラック協会
(公社)日本バス協会
(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会

【労働組合】

全日本交通運輸産業労働組合協議会(交運労協)
全日本運輸産業労働組合連合会(運輸労連)
全国交通運輸労働組合総連合(交通労連)
日本私鉄労働組合総連合会(私鉄総連)
全国自動車交通労働組合連合会(全自交労連)

【行政】

厚生労働省労働基準局
国土交通省自動車局

認証制度のコンセプト(主なもの)

- ・トラック・バス・タクシーの「運転者」に特化した認証制度とする。
- ・認証項目は、労働条件や労働環境に関するものを中心とする。
- ・複数の段階を設ける。(1つ星、2つ星、3つ星)
- ・中立的な民間団体による運営とする。

スケジュール

平成30年度

- | | |
|-------|------------------------|
| 6月11日 | 第1回検討会(認証制度の基本的な考え方 等) |
| 9月19日 | 第2回検討会(認証項目・認証基準について) |
| 1月30日 | 第3回検討会(報告書案について 等) |

令和元年度

- | | |
|-------|--------------------------|
| 6月25日 | 報告書の公表、認証実施団体の公募開始 |
| 8月27日 | 認証実施団体として一般財団法人日本海事協会を選定 |
| 年度内 | 認証制度の募集開始 |

＜正式名称＞

「運転者職場環境良好度認証制度」
(愛称・認証マークは別途作成)

＜認証単位＞

事業者単位(都道府県単位も可)

＜認証項目＞

必須項目と加点項目より構成。約80項目。
認証項目は以下の6分類。

＜認証の有効期間＞

2年間

＜認証の開始時期＞

令和元年度中の申請募集開始(目標)

＜審査方法＞

書類審査及び対面審査

＜審査結果の公表＞

プレスリリースの上、認証実施団体のホームページに公表

＜インセンティブ＞

(例)・認証マークの車両、営業所等への掲示
・求人票への記載
・ハローワークを通じた認証制度の周知
・「ホワイト物流」推進運動を通じた認証
トラック事業者の積極的活用の推進 等

法令遵守等	労働時間・休日
心身の健康	安全・安心
多様な人材の確保・育成	自主性・先進性等

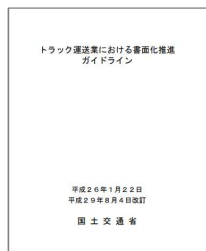
＜認証基準＞

一つ星 (☆)	二つ星 (☆☆)	三つ星 (☆☆☆)
業界上位50% 水準以上	業界上位25% 水準以上	業界上位12% 水準以上

- ・必須項目の全てを満たすこと
 - ・加点項目の合計点数が基準点を満たすこと
- ※「二つ星」「三つ星」は、「一つ星」取得の翌年度から申請可

これまでの取組

「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」【H26.1策定】



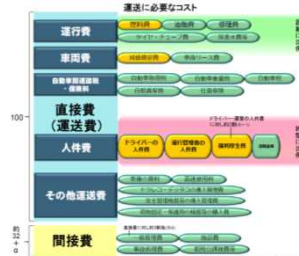
⇒ 契約の書面化を推進し、適正な運賃・料金収受を促進

「標準貨物自動車運送約款」の改正【H29.11施行】



⇒ 「待機時間料」等を料金として規定

「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン」【H30.12策定】



⇒ 運送に必要なコストを示し、運送事業者・荷主の共通理解を醸成

「貨物自動車輸送安全規則」の改正【H29.7, R1.6施行】



⇒ 荷待ち時間や附帯業務を「乗務記録」の記載対象に

「ホワイト物流」推進運動の展開【H30.12～】



⇒ 荷主、一般国民向けに輸送の効率化等と呼びかけ

- 真荷主に対して契約を書面化した者： **約80%**
- 改正後の標準約款に基づき運賃を設定した者： **約83%**
- 約款改正を踏まえ、真荷主との間で取引を見直した者： **約50%**
- 「ホワイト物流」に協力する旨の行動宣言をした荷主： **約550者**

今後の取組

- ✓ これまでも運送事業者向けの説明会等の場を活用して上記施策の周知等を実施。
- ✓ 今後、以下のような取組を進めることにより運送事業者・荷主双方に対する施策の浸透を図る。

- ① 運送事業者や荷主等（※）により構成される協議会におけるフォローアップ（年2回）
 - ⇒ **本年9月に協議会を開催**した上で、**秋頃に書面化の浸透状況等に係る調査**を実施。
 - ⇒ **来年1・2月頃に再度協議会を開催**し、調査結果を踏まえ、**更なる浸透**を図る。
- ② **経産省、農水省と連携し、荷主を集めた説明会等における周知**
 - ⇒ **本年9月以降全国10ブロックで実施**
- ③ **経産省、農水省の各局長等の定期的な情報共有・意見交換会**の開催

- ※ 協議会の構成（抄）
- ・ 全ト協副会長
 - ・ 経団連産業政策本部長
 - ・ 日商産業政策第二部長
 - ・ 連合総合政策局長
 - ・ 学識経験者
 - ・ 経産省・農水省など関係局長

これまでの取組

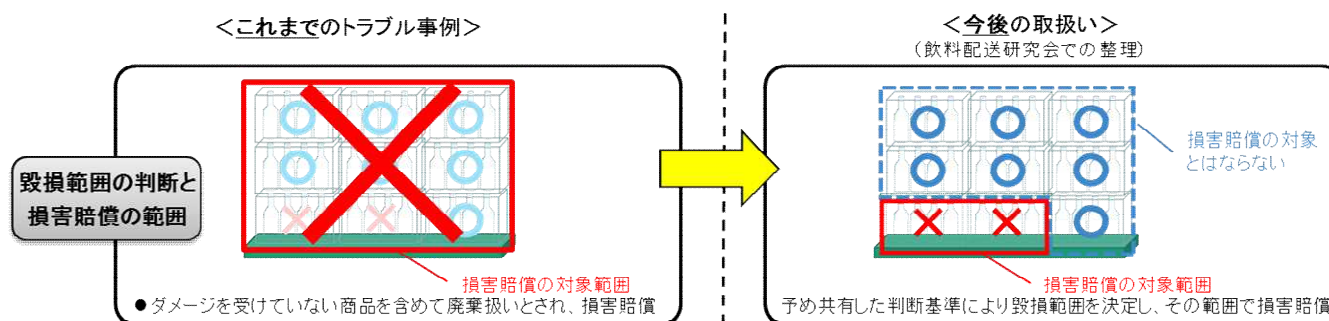
【課題・背景】

飲料配送中に荷崩れ等が発生し、貨物に毀損が生じた場合、毀損が生じていないものを含めて運送事業者が損害賠償を求められるなど、飲料配送に関わる関係者間でトラブル等が発生。

【取組概要】

- 飲料配送研究会における議論を踏まえ、「飲料配送研究会報告書」をとりまとめ（R1.7.26）。
- 国土交通省自動車局では、運送事業者が使用する「標準貨物自動車運送約款」における飲料配送に係る取扱いを明確にするための「適用細則」を定め、運送事業者等へ通知（同上）。

上記報告書及び適用細則において、例えば以下のように、貨物の毀損に係る損害賠償は当該毀損の範囲内で発生することが基本であること等を明確化。



今後の取組

- ✓ これまでも運送事業者向けの説明会等の場を活用して上記施策の周知等を実施。
- ✓ 今後、以下のような取組を進めることにより運送事業者・荷主双方に対する施策の浸透を図る。

- ① 運送事業者や荷主等（※）により構成される協議会におけるフォローアップ（年2回）
 - ⇒ 本年9月に協議会を開催した上で、秋頃に書面化の浸透状況等に係る調査を実施。
 - ⇒ 来年1・2月頃に再度協議会を開催し、調査結果を踏まえ、更なる浸透を図る。
- ② 経産省、農水省、国税庁と連携し、荷主を集めた説明会等における周知
 - ⇒ 本年9月以降全国10ブロックで実施 → 発・着荷主双方に対して丁寧に説明
- ③ 経産省、農水省の各局長等の定期的な情報共有・意見交換会の開催

- ※ 協議会の構成（抄）
- ・ 全ト協副会長
 - ・ 経団連産業政策本部長
 - ・ 日商産業政策第二部長
 - ・ 連合総合政策局長
 - ・ 学識経験者
 - ・ 経産省・農水省など関係局長

トラック運送業の取引の適正化について（参考資料）

～トラック運送業の取引の適正化について～

令和6年度からの時間外労働の罰則付き上限規制（年960時間）の適用開始に向け、取引環境の適正化の取り組みを進める必要があります。

その際には、国土交通省が進めています、トラック運送業の取引の適正化に係る各種施策をご活用ください。

「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」

【H29.8改訂】

⇒契約の書面化を推進し、適正な運賃・料金収受を促進

<http://www.mlit.go.jp/common/001195720.pdf>

「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」

【H29.8改訂】

⇒荷主、トラック運送事業者の適正取引を推進

<http://www.mlit.go.jp/common/001197192.pdf>

トラック運送業における燃料サーチャージ緊急ガイドライン

【H24.5改訂】

⇒トラック運送業における燃料サーチャージ制の導入を促進

<http://www.mlit.go.jp/common/000211177.pdf>

荷主勧告制度の運用の改善

【H29.7施行】

⇒迅速に荷主を特定し改善の協力を要請する仕組みを創設

<http://www.mlit.go.jp/common/001204970.pdf>

「標準貨物自動車運送約款」の改正

【H29.11施行】

⇒運賃と料金の区別の明確化、「待機時間料」の規定、附帯業務内容の明確化

<http://www.mlit.go.jp/common/001236734.pdf>

運送委託者の方へのお知らせ

⇒下請法や独占禁止法に違反するおそれがある取引について周知

<http://www.mlit.go.jp/common/001170941.pdf>

「トラック運送サービスを持続的に提供可能とするためのガイドライン」

【H30.12策定】

⇒運送に必要なコストを示し、運送事業者・荷主の共通理解を醸成

<http://www.mlit.go.jp/common/001267339.pdf>

「貨物自動車輸送安全規則」の改正

【H29.7, R1.6施行】

⇒荷待ち時間や附帯業務を「乗務記録」の記載対象に

<http://www.mlit.go.jp/common/001292625.pdf>
<http://www.mlit.go.jp/common/001292626.pdf>

「ホコイト物流」推進運動の展開

【H30.12～】

⇒荷主、一般国民向けに輸送の効率化等を呼びかけ

<https://white-logistics-movement.jp/>



飲料配送研究会報告書
令和元年7月
飲料配送研究会

「飲料配送研究会報告書」のとりまとめ、適用細則の策定【R1.7策定】

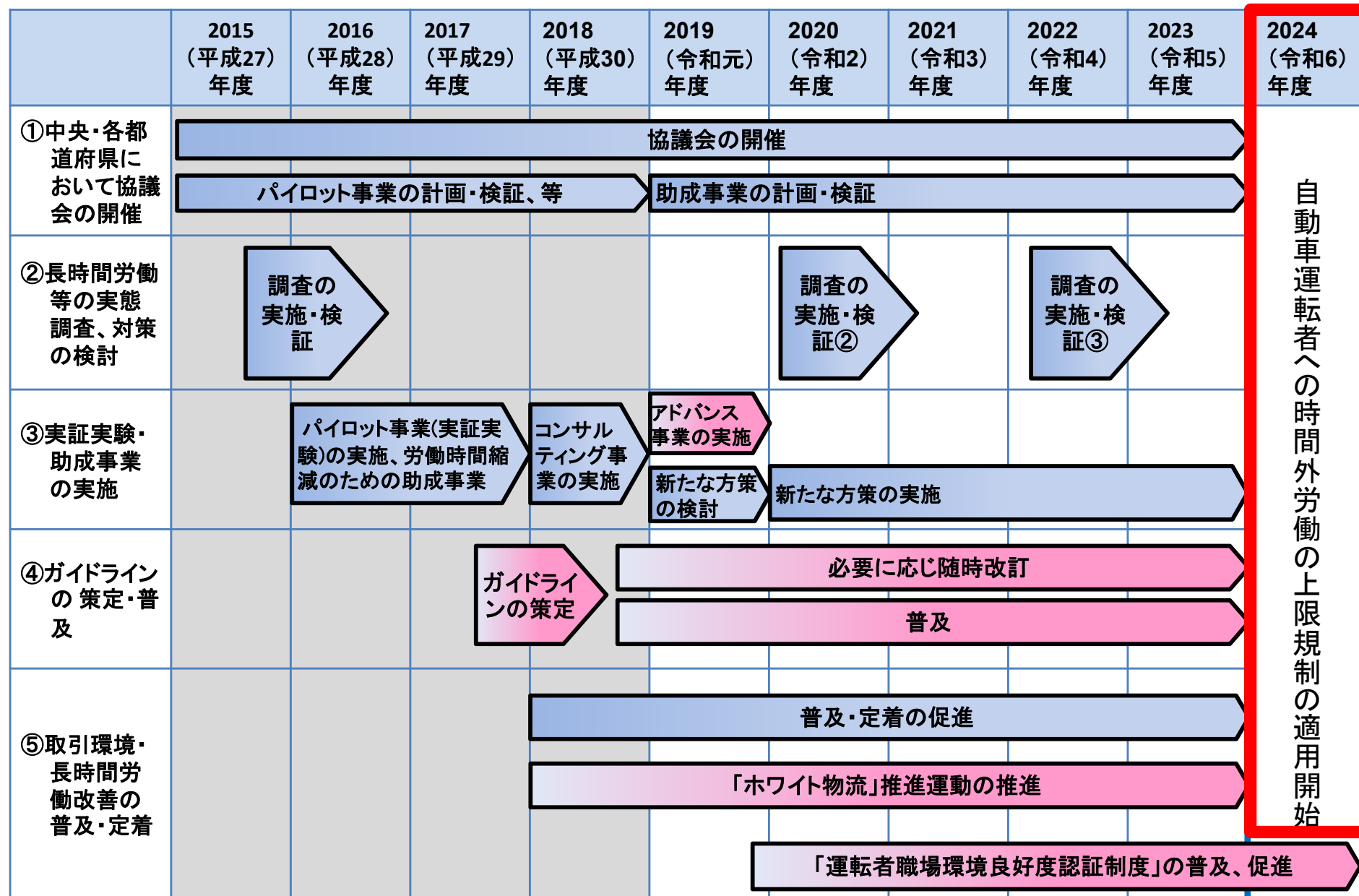
⇒飲料配送中に貨物が毀損した場合の取扱いの明確化

<http://www.mlit.go.jp/common/001300891.pdf>
<http://www.mlit.go.jp/common/001300895.pdf>

次年度に向けた動きについて

令和2年1月15日

**岐阜県トラック輸送における取引環境・労働時間
改善協議会事務局**



※2023(令和5年)4月には、中小企業における月60時間超の時間外労働の割増賃金率引き上げ

令和6年度からの時間外労働規制の適用に向け、今後、中央協議会及び地方協議会においてどのような論点を中心に議論して取り組みを進めていくべきか。

想定される論点

- ① パイロット事業（28・29年度）、コンサルティング事業（30年度）、アドバンス事業（31年度）と毎年実証事業を行い、多くの事例が積み重ねられた。今後、これらの事業から得られた改善策を全国の荷主や運送事業者に対して効果的に展開・浸透させていくためには、どのような取組が必要か。
また、中小事業者や着荷主に対して中央協議会や地方協議会での取組を周知するためには、どのような方法が有効か。
（全国でのセミナー等の開催以外の効果的な周知方法の検討 等）
- ② これまでの実証事業のフォローアップが必要ではないか。また、どのような観点でフォローアップすべきか。
（過去の実証事業のうち、主要な事業の取組み後の状況等をヒアリング 等）
- ③ 地方協議会において、荷主との連携を強化するためにはどのような取組が必要か。
（荷主企業所管省庁や個別の荷主企業の地方協議会への参画 等）
- ④ 全国の荷主や運送事業者が自主的に課題改善に取り組むために、地方協議会はどのような役割を果たしていくべきか。
（地域ごとの課題や主要な品目に関する重点的な協議会運営の検討 等）
- ⑤ その他、中央協議会及び地方協議会でとりあげるべき議題はあるか。