

- ① 事前アンケートの結果について
- ② 参加者の問題意識共有
- ③ 最近のトピック（各省報道発表資料等）
- ④ 物流改正法質疑応答紹介
- ⑤ **物流効率化事例紹介**
- ⑥ 参考資料

物流 2 法改正による具体的な規制内容・影響

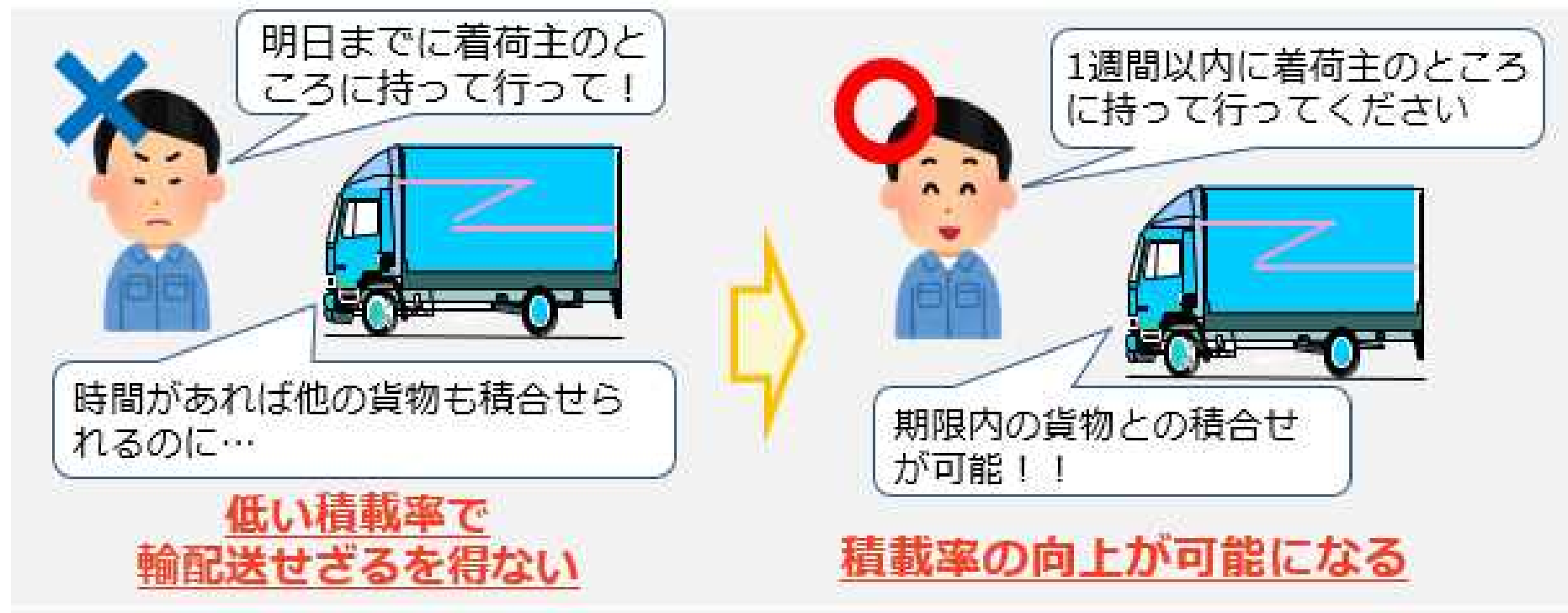
物流 2 法改正による具体的な規制内容・影響についての各社取組み状況（進捗度合い等）について知りたい【利用運送事業者】

商慣行見直しについて同業他社の好事例が知りたい【トラック事業者】

積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例①

第一種荷主

トラック事業者が、「**貨物の積合せ**」、「**配送の共同化**」、「**帰り荷の積載**」などを行えるよう、**必要な時間把握等**により、当該時間を**確保**する。

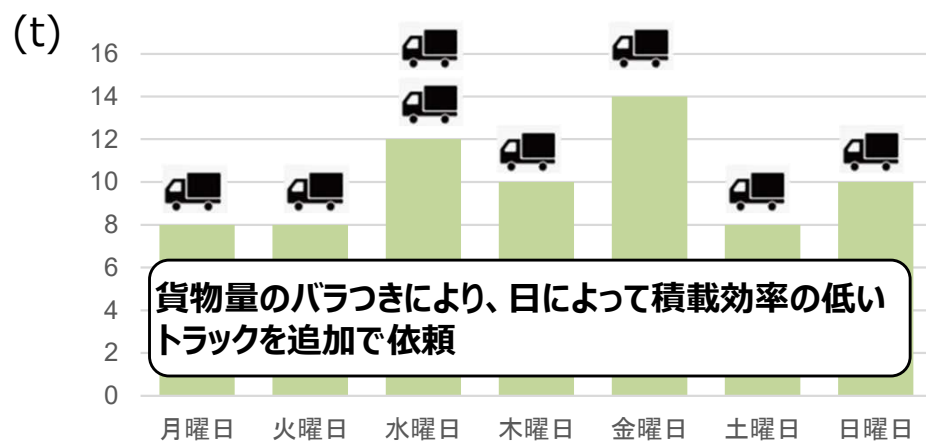


積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例②

第一種荷主

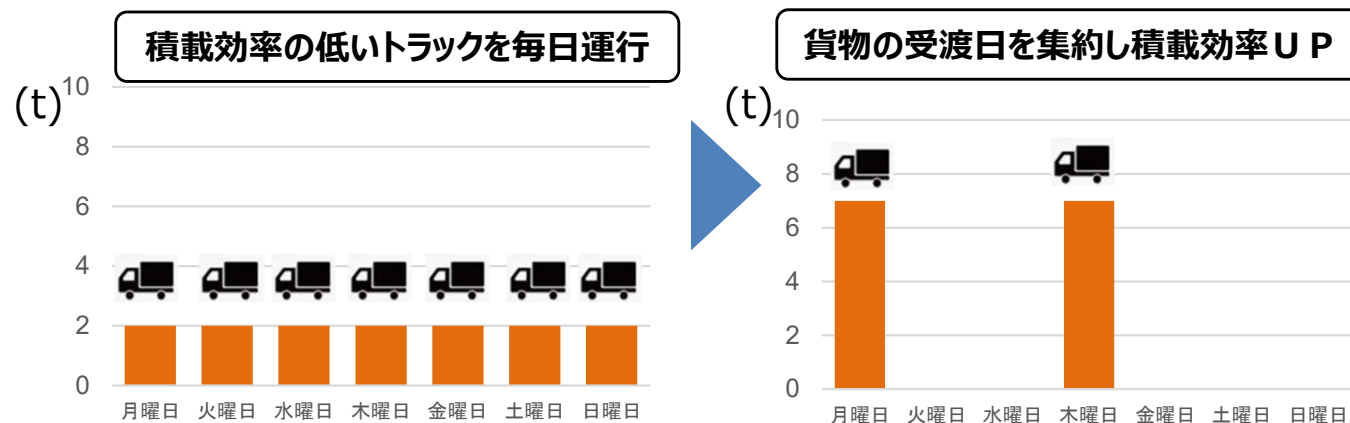
「貨物量の平準化」、「受渡日及び時刻又は時間帯の集約」等
貨物の出荷量及び入荷量の適正化を図る。

【貨物量の平準化】

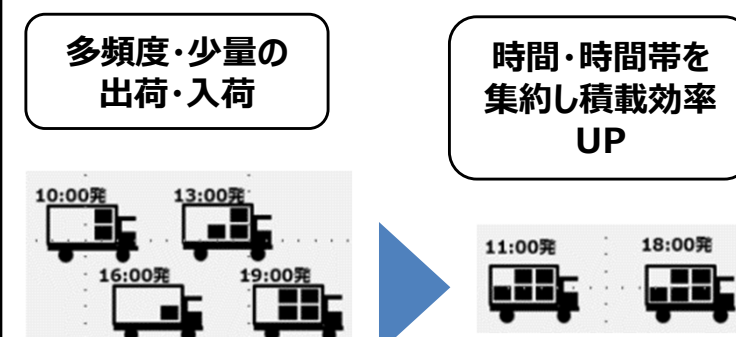


【受渡日、時刻、時間帯の集約】

受渡日の集約



受渡時刻・時間帯の集約



積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例③

第一種荷主 「配車、運行等に関する情報システムの導入及び運用」等により、配車計画又は運行経路の最適化を図る。

【配車、運行等に関する情報システムの導入及び運用】



配車支援・計画システムのイメージ

情報の入力		車両情報		受注情報			
		ドライバー、登録番号、拠点名称、積載量など		積込・納品の別、荷主名称、配達場所、重量、容積、数量、時間指定、庭先条件、運賃など			
		1号車	2号車	...	A	B	C...
配車の結果		車両	時間	配達先			
配車ボード	1号車	8:00~17:45	A倉庫 B店 C社				6.84トン 227.2km
	2号車	9:00~18:00	D店 E社 F社 G倉庫				1.58トン 150.7km
	...号車	8:30~19:00	...倉庫 ...社 ...店 ...店				...トン ...km

積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例④

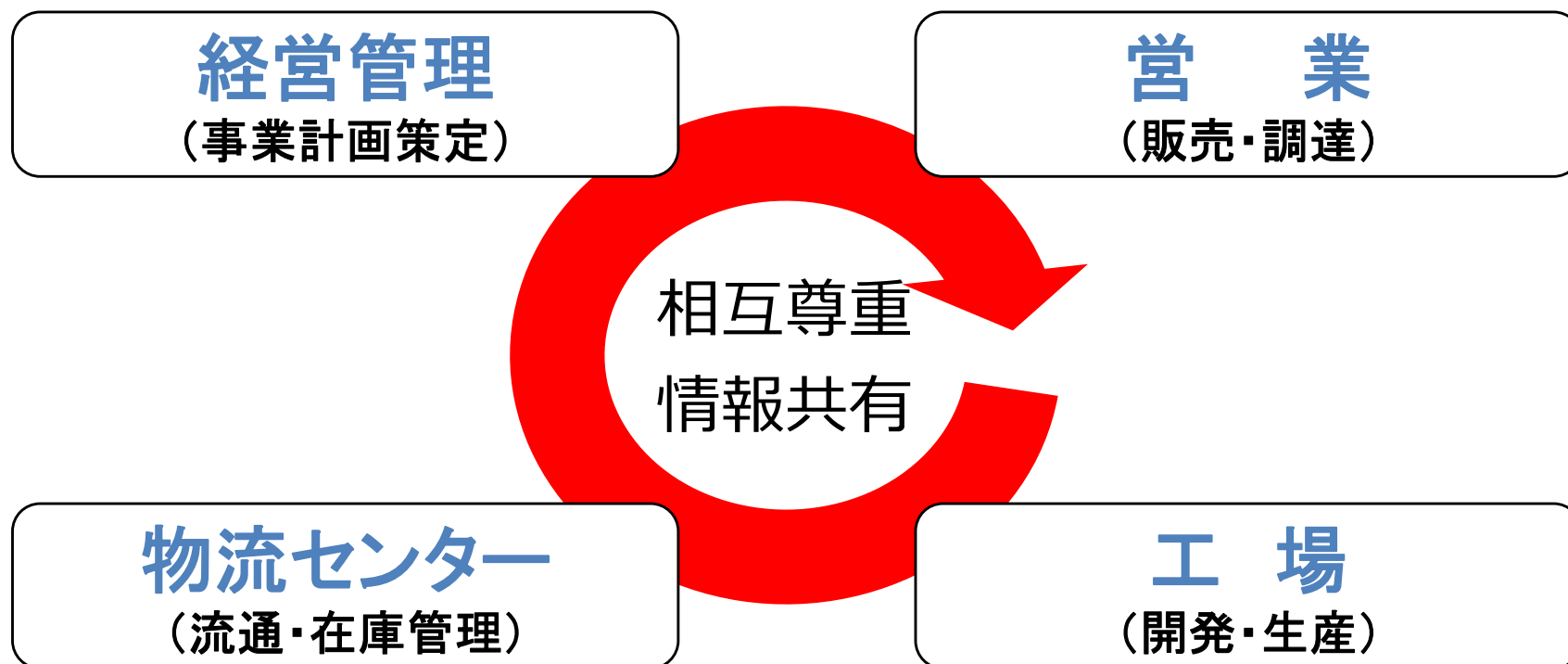
第一種荷主

第二種荷主

連鎖化事業者

措置が適正かつ円滑に行われるよう、貨物の運送に係る各部門間の連携促進を図る。

【各部門間の連携促進】



※連鎖化事業者(フランチャイズ本社)については、連鎖対象者(フランチャイズ)との連携も促進。

積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑤

第二種荷主

連鎖化事業者

第一種荷主が貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯について**協議を申し出た場合の協力。**

【第一種荷主が協議を申し出た場合の協力】

- ・貨物の受渡日
- ・貨物の受渡時刻
- ・貨物の受渡を行う時間帯
協議したい



第一種荷主

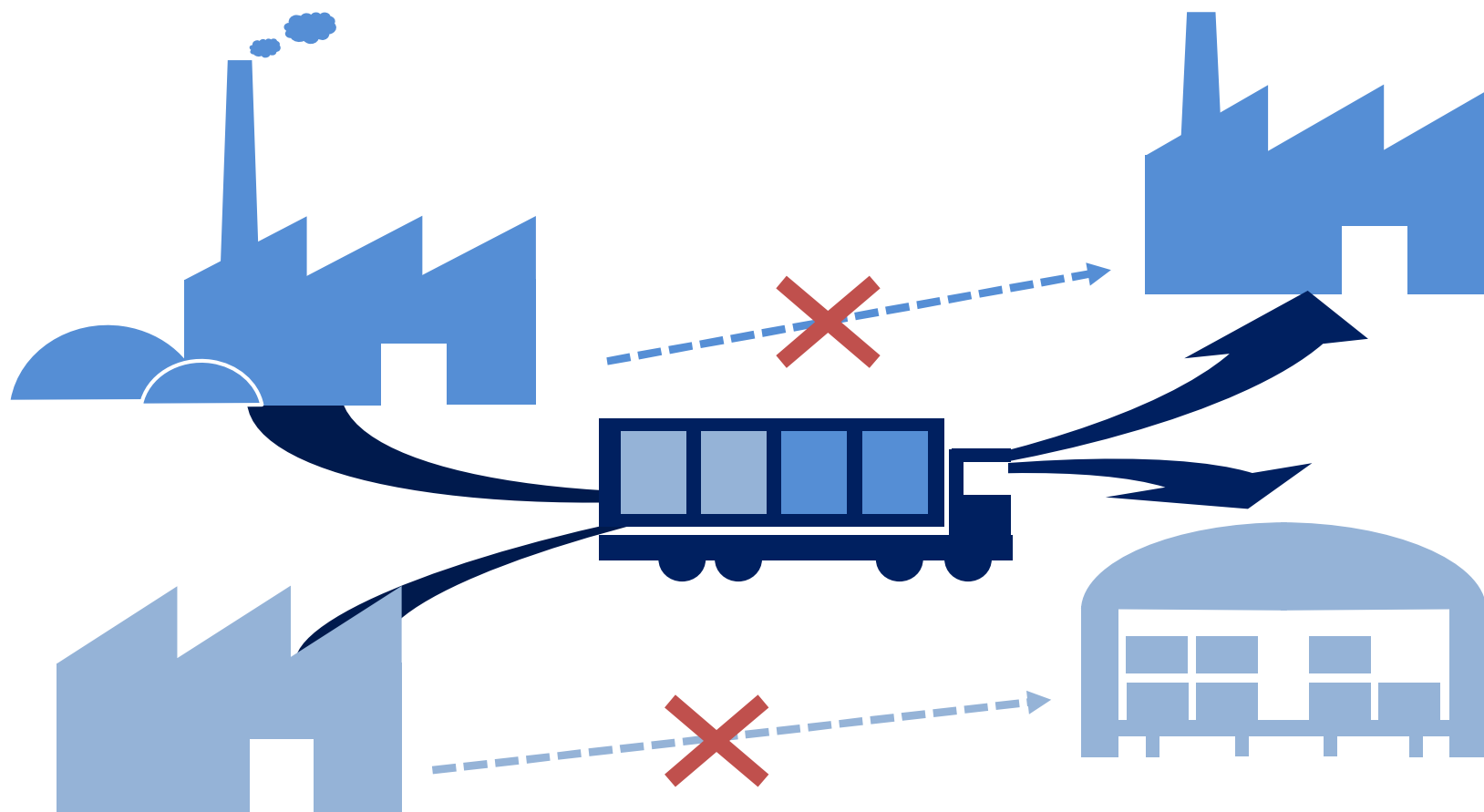
第二種荷主
連鎖化事業者

**発荷主の協議申
出に応じるととも
に、必要な協力
を行う義務**

積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑥

トラック事業者 複数の荷主の貨物の積合せを行うこと等による、**輸送網の集約**

【積合せによる輸送網集約】



積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑦

トラック事業者 荷主や他のトラック事業者等との協議実施による、**配送の共同化**

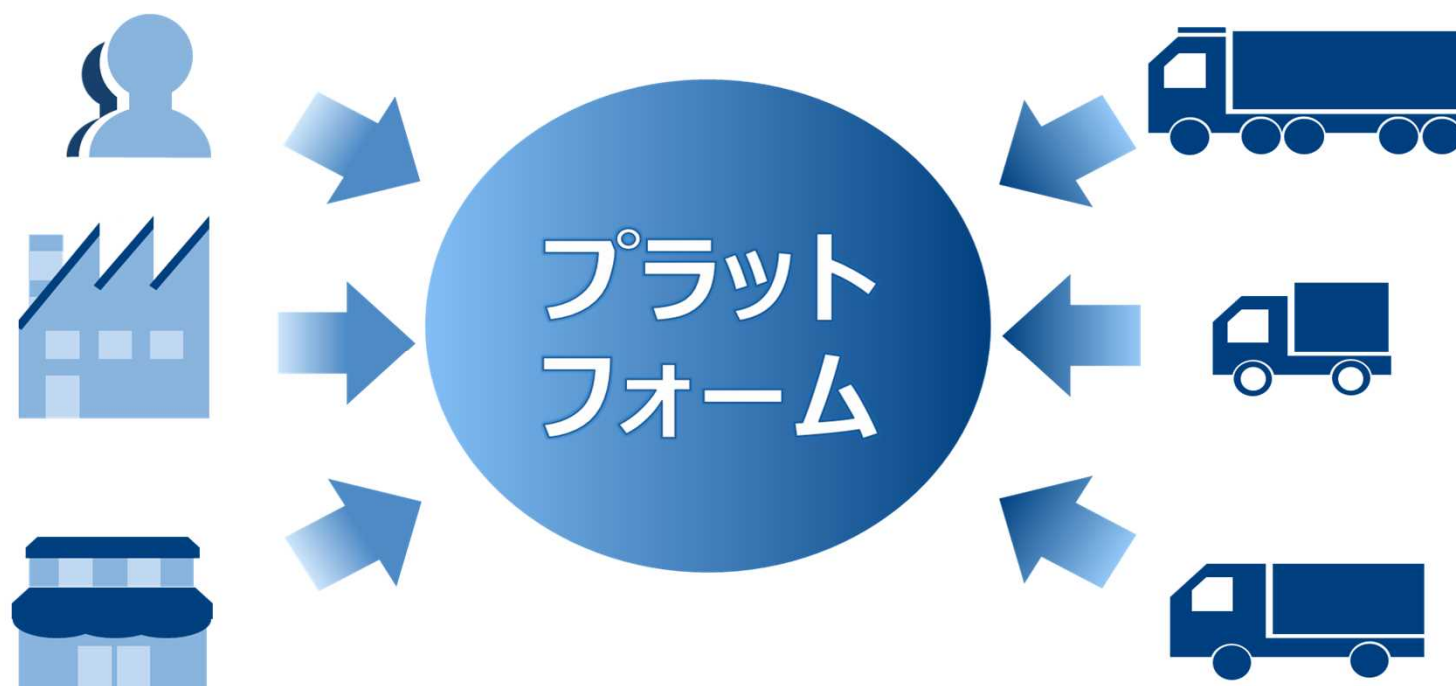
【地域の配送の共同化】



積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑧

トラック事業者 求貨求車システム等を活用した復荷の確保による、**実車率の向上**

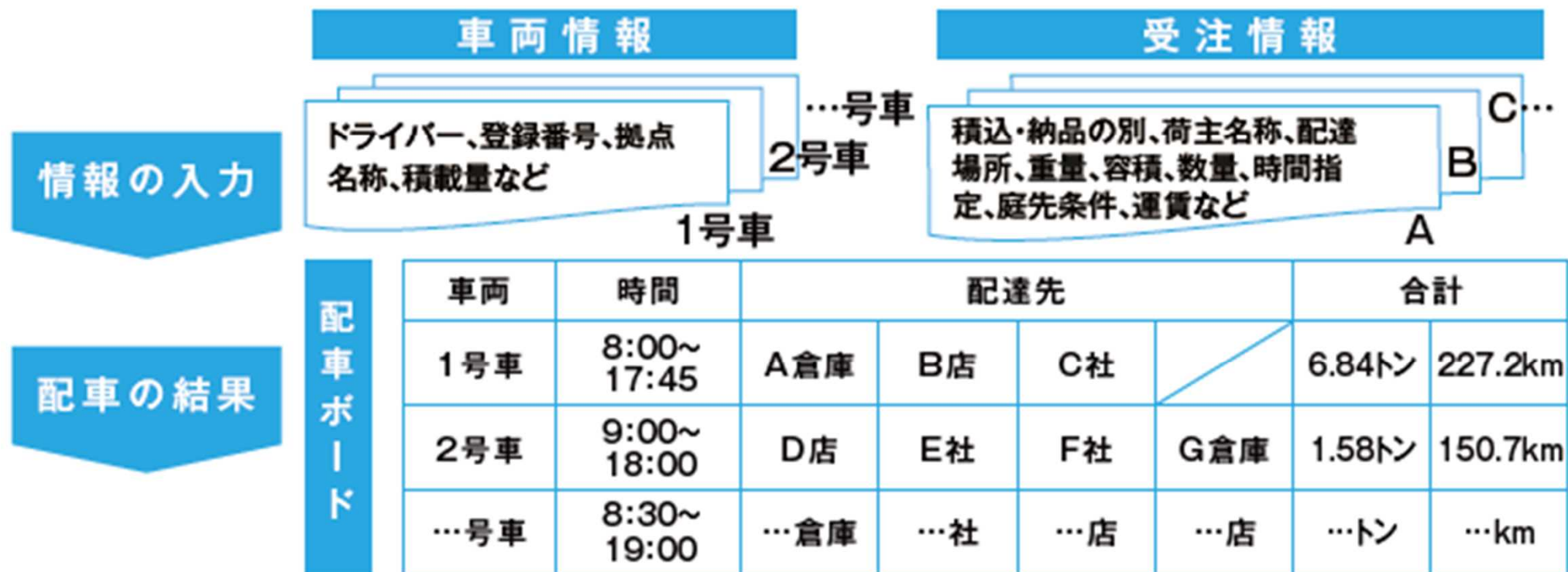
【求貨求車システムの活用】



積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑨

トラック事業者 配車システムの導入等による、配車・運行計画の最適化

配車支援・計画システムのイメージ

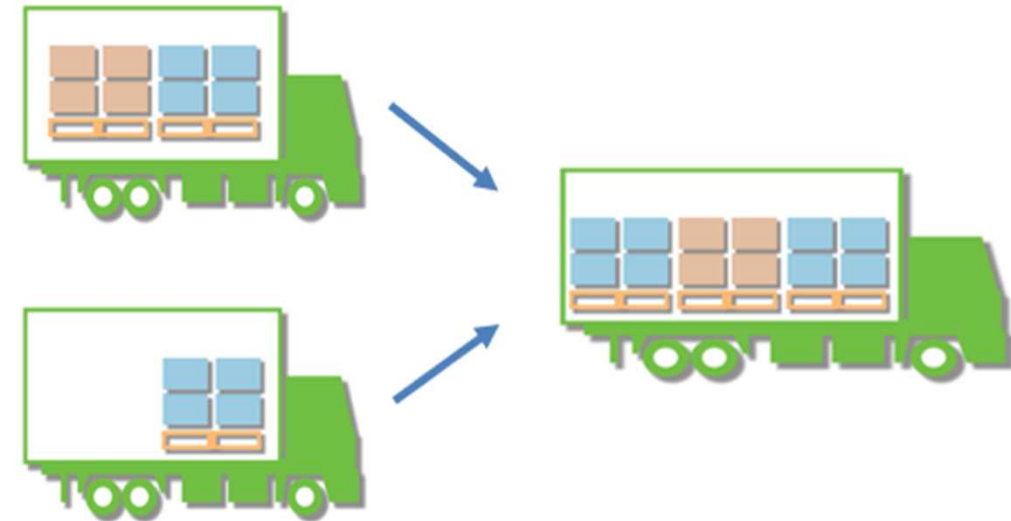


積載率向上に向けた努力義務(判断基準)の例⑩

トラック事業者 「輸送する貨物の量に応じた大型車両の導入」等による積載効率向上。

【貨物の量に応じた大型車両の導入】

【W連結トラックの導入】



現在 通常の大型トラック (10tトラック)



約12m

今後 ダブル連結トラック：1台で2台分の輸送が可能



倉庫業者

物流センターの稼働状況

指定時間を分散し、処理能力を有効活用

到着時間	バス1	バス2	バス3	バス4
6:00				
7:00				
8:00				
9:00				
10:00				
11:00				
12:00				

荷待ちが解消

第一種荷主

第二種荷主

倉庫業者

バース予約システム等の導入を行うとともに、これを適切に活用すること等により、貨物自動車の到着時刻を調整する。



国土交通省 中小トラック運送業のためのITツール活用ガイドブック より

適切な活用に必要なこと（トラック・物流Gメンヒアリングまとめ）

- ・導入前における現状把握（トラック事業者・ドライバーへのヒアリング、対等に意見交換できる環境づくり）
- ・運用ルール策定、関係者との合意形成
- ・貨物受入時間の分散
- ・利用率向上に向けた関係者への説明・協議の継続
- ・入構するドライバーへの周知（一見の協力会社には、発荷主に周知を依頼。）

荷待ち時間短縮に向けた努力義務(判断基準)の例③

第一種荷主

倉庫業者に対し入庫又は出庫の発注を早期に行うこと等により、

第二種荷主

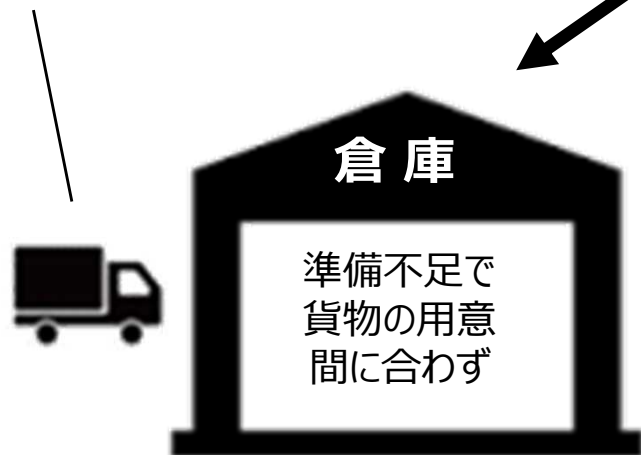
倉庫での貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散する。

トラック事業者

荷主に指定された時間に到着しても荷積み・荷下ろしできず→荷待ち

発・着荷主

急な入/出庫依頼

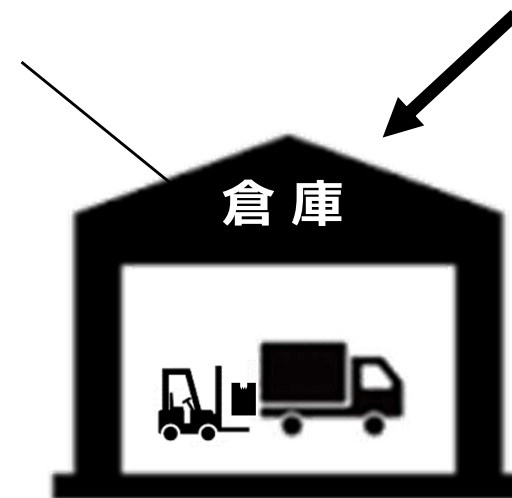


トラック事業者

荷主に指定された時間に到着後、速やかに荷積み・荷卸し

発・着荷主

余裕を持った入/出庫依頼



トラック到着に合わせ荷造り等事前準備

倉庫での貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を分散も可能に。

第一種荷主

第二種荷主

「パレット等荷役の効率化に資する輸送用器具導入」、「標準パレットの使用」、「運転者の荷役等を省力化するための貨物の荷造り」等により、荷役等の効率化を図る。

【パレット等荷役の効率化に資する輸送用器具導入】

【運転者の荷役等を省力化するための貨物の荷造り】



プラスチックパレット

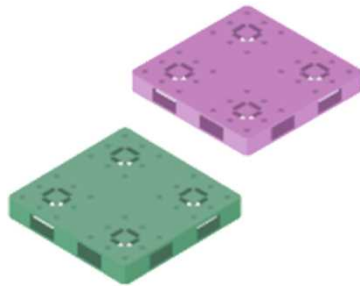


ロールボックスパレット
(カゴ台車)



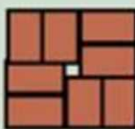
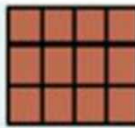
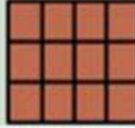
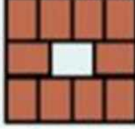
フレキシブルコンテナ
パック (フレコン)

【標準パレットの使用】



標準仕様パレット

表面サイズ：1,100mm×1,100mm
調達形態：レンタル方式

品目	はい数	箱寸法	組み方	入り数	参考
ネギ	8はい	長さ面： 540～580mm 幅 面： 220～260mm		【5*箱】 3L：20 2L：30 L：45	商品全長 57cm (青葉部 カット)
		長さ面： 610mm 幅 面： 205～245mm		【3*箱】 3L：14 2L：20 L：30	商品全長 60cm
品目	はい数	箱寸法	組み方	量目	参考
馬鈴薯	12はい	長さ面： 365mm 幅 面： 275mm		10 k g	-
	12はい	長さ面： 360mm 幅 面： 260mm		10 k g	
	10はい	長さ面： 400mm 幅 面： 260mm		10 k g	-

T11 型パレットを使用した輸送へ対応するため、パレットサイズに適合した段ボール箱寸法の見直しを進め、これまで主要野菜14品目（レタス、11たまねぎ、ねぎ、馬鈴しょ、にんじん、だいこん等）で検討を実施（全国農業協同組合連合会）。

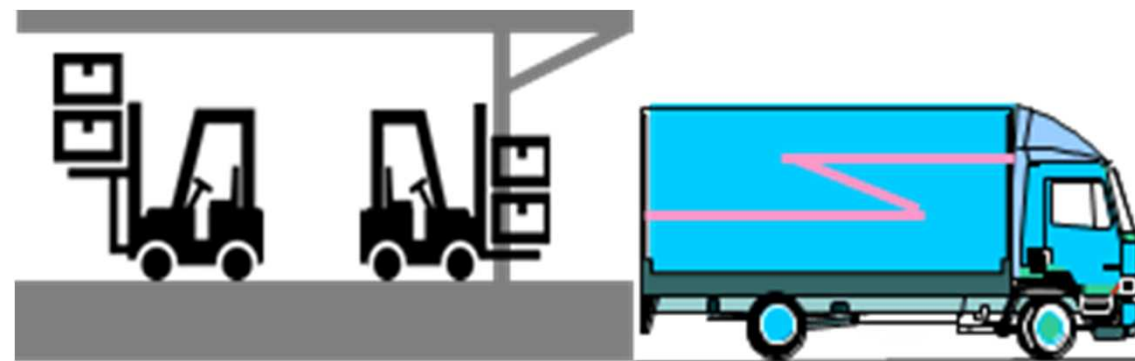
第一種荷主

第二種荷主

貨物自動車
関連事業者

「フォークリフト又は荷役等を行う人員の適切配置」等による、荷役等の効率化

【フォークリフト等を適切に配置】



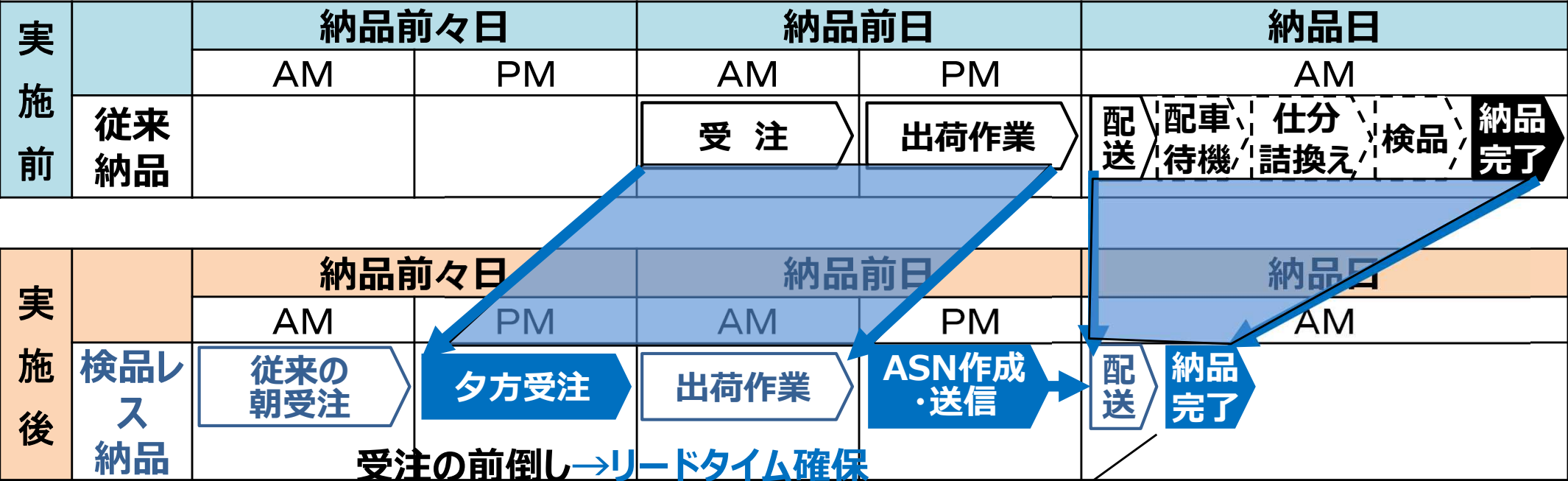
【荷役等を行う人員を適切に配置】



第一種荷主

第二種荷主

「第二種荷主、倉庫業者、トラック事業者に対する貨物情報の事前通知」等による、検品の効率化



ASN（事前出荷情報）に基づき個別検品からユニット（パレット単位）検品に変更し作業を削減
→荷役等時間を削減

第一種荷主

第二種荷主

貨物自動車
関連事業者

「検品を効率化するための機械導入」等による、検品の効率化

【ハンディーターミナルの導入】

現状と同様の検品方法

ハンディーターミナルを用いた検品方法

【RFIDを活用した検品効率化】

発送業務

輸送

荷卸し

入庫検品

現状と同様の検品方法

ハンディーターミナルを用いた検品方法

発送業務

輸送

荷卸し

入庫検品

商品

パレット (RFIDシール付)

トラック

一元化した ASN データ

入庫検品予約

入庫スケジュールの調整

RFIDで瞬時に検品

商品

パレット (RFIDシール付)

トラック

一元化した ASN データ

入庫検品予約

RFID

メーカー5社から納品された商品 (RFIDシール付)

パレット

トラック

一元化した ASN データ

入庫検品予約

RFID

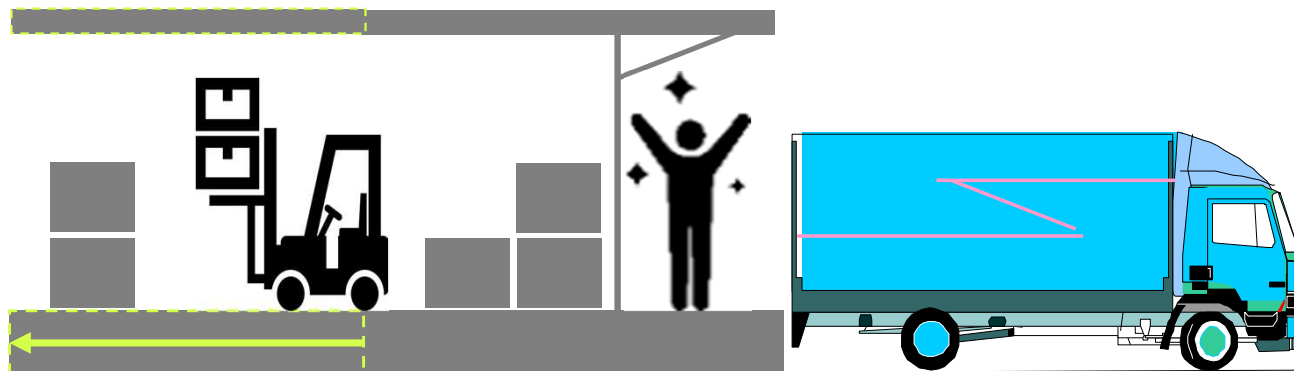
第一種荷主

第二種荷主

貨物自動車
関連事業者

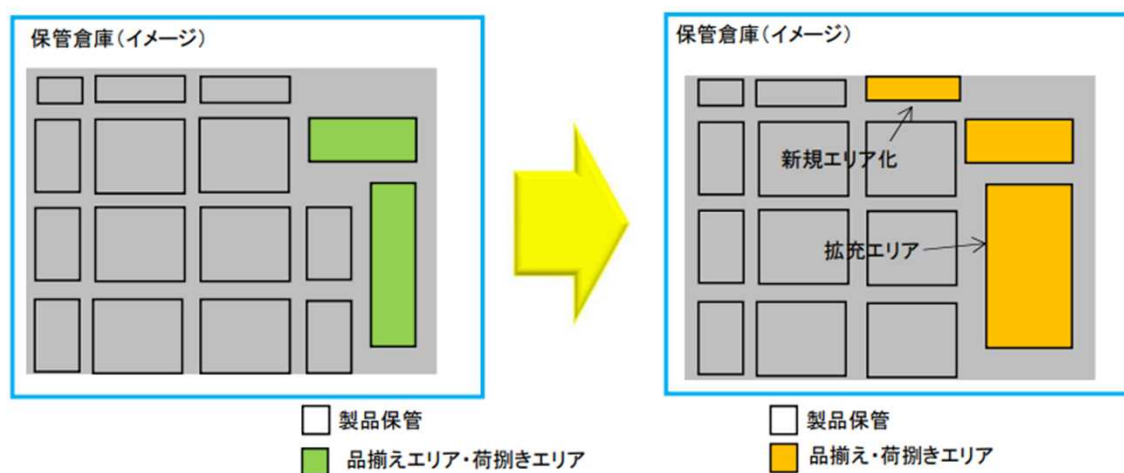
「**バース、荷捌き所の適正なスペース確保**」等により、荷役等を円滑に実施できる環境を整える。

【物量に応じた拡張】



庫内で荷捌きスペースを確保し、バースを積み込みのためのスペースとして確保

【品揃え・荷捌きスペースの確保】



保管スペースを品揃え・荷捌きスペースとして転用することで作業を効率化

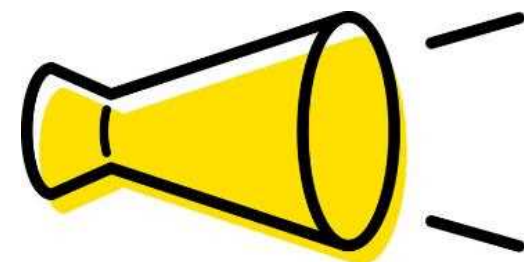
貨物自動車
関連事業者

「荷役等に先行する貨物の搬出」又は「荷役等に後続する貨物の搬入」の手順に係るマニュアルの整備、周知等により、搬出・搬入を迅速に実施する。

【荷役等に先行する貨物の搬出】



【荷役等に後続する貨物の搬入】



貨物自動車
関連事業者

「発送先別に仕分けしたうえでの引渡し(有償)」、「荷主からパレット使用の申し出があった場合の協力(有償)」等により、荷役等の効率化を図る。

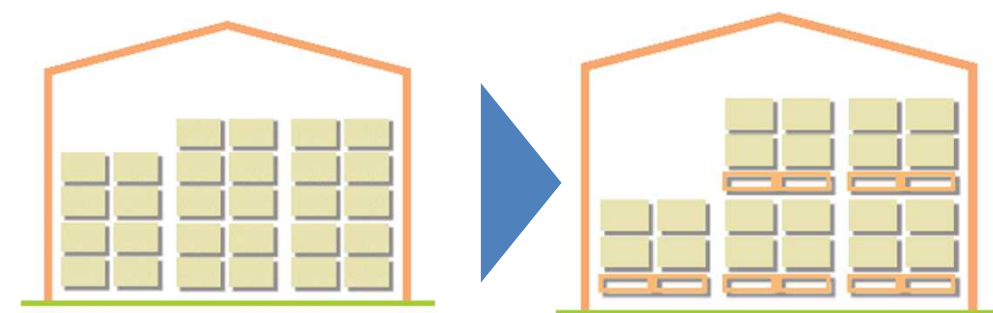
【発送先別に仕分けしたうえでの引渡し(有償)】

配送先ごとに積荷を仕分けされた状態で引渡し
(有償で予め作業を実施)

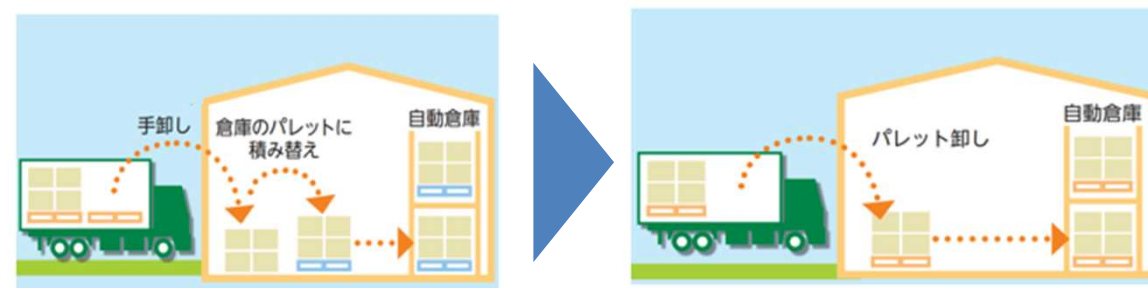


【荷主からパレット使用の申し出があった場合の協力(有償)】

パレット保管への移行



自社パレットからレンタルパレット等への移行



「物流効率化法」理解促進ポータルサイトについて

物流効率化法の理解を促進するためのポータルサイトを開設しました

「物流効率化法」理解促進ポータルサイトでは、荷主の努力義務や判断基準についての解説などのほか、説明会の予定など物流効率化に資する情報を発信しております。

「物流効率化法」理解促進ポータルサイト

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/>

荷主判断基準の解説書事例集

<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/sippers-judgment-criteria-book.pdf>

荷主判断基準の解説書事例集

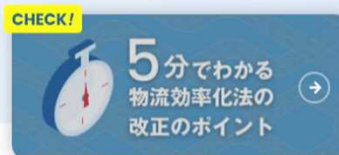
<https://www.revised-logistics-act-portal.mlit.go.jp/files/pdf/sippers-judgment-criteria-casestudies-book.pdf>



物流の持続的な成長を図るため 物流効率化法を改正しました

物流は、国民生活・経済活動を支える社会インフラです。
何も対策を講じなければ輸送力不足が生じる可能性を踏まえ、
物流の持続的な成長を図るため、
荷主・物流事業者に対する規制的措置が定められました。
すべての荷主・物流事業者に、
物流効率化のために取り組むべき措置の努力義務が課せられます。
また、一定規模以上の特定事業者に対し、
中長期計画の策定や定期報告等が義務付けられます。
趣旨をご理解いただき、
物流効率化の取組を推進してください。

[本プラットフォームについて](#) →



荷主の判断基準等について（法第43条）

荷主の努力義務（積載効率の向上等、荷待ち時間の短縮、荷役等時間の短縮）の達成に向けて、その具体的な内容について、「判断基準」（省令）で定めています。
判断基準に定めている内容等をこのページにて紹介しますので、これを参考にして、効率化に向けた取組を実施してください。

また、判断基準省令の全文とその内容の解説については

- [荷主の判断基準省令全文](#) 
- [荷主判断基準の解説書](#) (1.4MB) 
- [荷主判断基準の解説書事例集](#) (2.9MB) 
- [物流パターンごとの荷主の考え方](#) (1.1MB) 

荷主の判断基準解説書(事例集)

掲載事例一覧

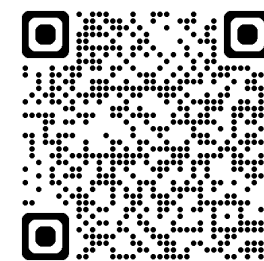
	事例名	主体		事例名	主体
第二条	運転者一人当たりの一回の運送ごとに貨物の重量の増加 (積載効率の向上等)		事例10	荷役等を行う人員の適切な配置	イオン北海道
事例1	リードタイム確保	バローホールディングス	事例11	事前出荷情報と検品のハイブリッド	加藤産業(株)
事例2	リードタイム確保	フードサプライチェーン・サステイナビリティプロジェクト (FSP)	事例12	R F I Dタグの利用による検品の効率化	日本製紙連合会、全国段ボール工業組合連合会
事例3	貨物の出入荷量の適正化	ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング(株)	事例13	検品効率化	飲料メーカー 5 社
事例4	配車計画又は運行経路の最適化	日本ロジテム(株) (株)ハコベル	第五条 実効性の確保		
事例5	部門間連携・発着連携	日本ハム・ソーセージ工業協同組合・チルド物流研究会	事例14	責任者の選任	日清食品(株)
事例6	第一種荷主への協力	(一社)日本鉄鋼連盟	事例15	荷待ち時間等の適切な把握	花王(株)
第三条	運転者の荷待ち時間の短縮		事例16	寄託先への提案・協力	(一社)日本鉄鋼連盟
事例7	トラック予約受付システムの導入	(株)バローホールディングス	事例17	物流標準情報ガイドラインに準拠した納品データの受渡しによる荷役作業等の効率化	食品・飲料メーカー及び小売事業者
第四条	運転者の荷役等時間の短縮		事例18	メニューブラシング	ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング
事例8	一貫パレチゼーションによる納品業務効率化	日本アクセス	事例19	関係者との連携	F - L I N Eプロジェクト
事例9	荷役等を省力化するための貨物の荷造り	全国農業協同組合連合会			

取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン

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

○国土交通省及び厚生労働省では、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を実現するための環境整備を図ることを目的として、平成27年度から、学識経験者、トラック運送事業者、荷主、労働組合等の関係者から構成される「**トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会**」を中央及び各都道府県に設置しております。

○当該協議会において、**トラック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パイロット事業を平成28年度から2か年度にわたり実施し、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**」として取りまとめるとともに、パイロット事業等で実施した取組みについては**事例集**として発信しています。

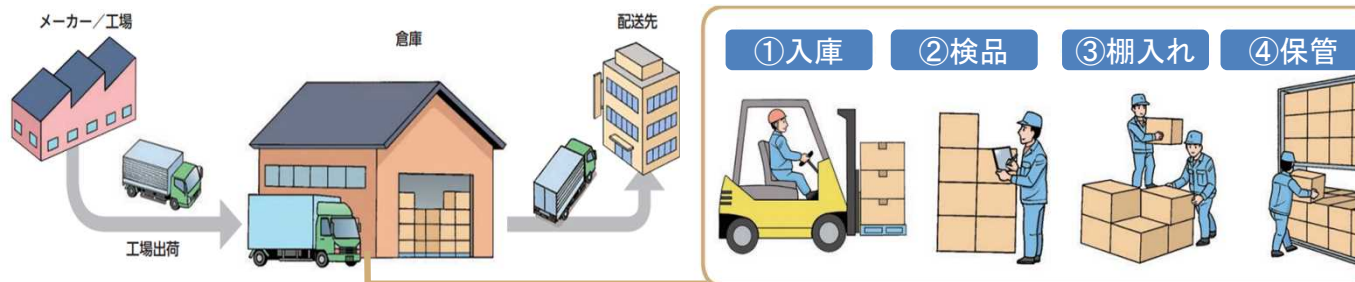


ガイドラインにまとめられた「改善に向けたステップ」

ステップ1 荷主とトラック運送事業者の双方で、トラックドライバーの労働条件の問題意識を共有し、検討の場を設ける

ステップ2 労働時間、特に荷待ち時間の実態を把握する

ステップ3 荷待ち時間の発生等、長時間労働になっている原因を検討、把握する

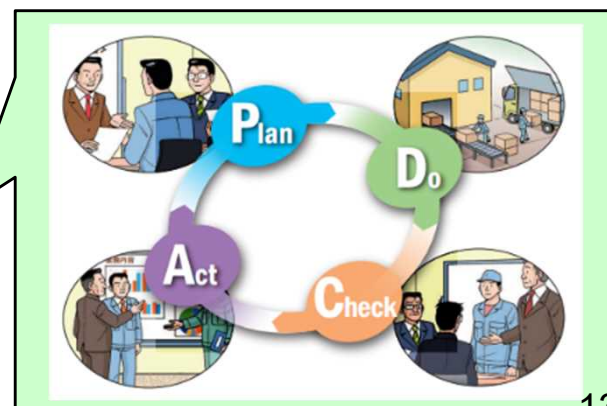


ステップ4 荷主企業、運送事業者の双方で、業務内容を見直し改善に取り組む

ステップ5 荷主、トラック運送事業者間での応分の費用負担を検討する

ステップ6 改善の成果を測定するための指標を設定する

ステップ7 指標の達成状況を確認、評価することでさらなる改善に取り組む



取引環境と長時間労働の改善

取引環境と長時間労働の改善に向けた対応

対応例 ① 予約受付システムの導入

対応例 ② パレット等の活用

対応例 ③ 荷主からの入出荷情報等の事前提供

対応例 ④ 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離

対応例 ⑤ 集荷先や配送先の集約

対応例 ⑥ 運転以外の作業部分の分離

対応例 ⑦ 出荷に合わせた生産・荷造り等

対応例 ⑧ 荷主側の施設面の改善

対応例 ⑨ 十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保

対応例 ⑩ 高速道路の利用

対応例 ⑪ 混雑時を避けた配送

対応例 ⑫ 発注量の平準化

対応例 ⑬ モーダルシフト

対応例のご紹介（建設資材）①

対応例 ⑥ 運転以外の作業部分の分離（附帯作業の廃止）

Before（改善取組前）

○ドライバーは到着後、自らクレーン操作により荷卸し作業を完了し、その後、間配り、階上げ等の附帯作業を実施していた。



・荷卸し作業や附帯作業で30分の時間を要し、発荷主はトラック運送事業者から荷役作業料金を請求されていたため、附帯作業の見直しは急務となっていた。

After（改善取組後）

○荷卸し作業は着荷主のフォークリフトで専門作業員が実施し、間配り等の附帯作業も廃止された。（ドライバーは車上渡しで完了）

着荷主のメリット

・当日の作業体制をチェック、見直し、荷卸し時の附帯作業内容を事前把握し専門作業員を手配することで、当日の人員配置、作業手順の事前確認の徹底ならびに、現場作業の効率化につながった。

効果	Before		After
	附帯作業時間 30分/回		附帯作業時間 0分/回 (▲30分削減)

対応例のご紹介（建設資材）①

対応例 ⑥ 運転以外の作業部分の分離（附帯作業内容の事前連絡、事前依頼）

Before（改善取組前）

○建築現場への輸送では、荷卸し作業後、現場担当からドライバーに対して指定場所へ貨物を移動するよう指示を受けることがあり、事前連絡がないと運行に問題を生じた。



経緯

・附帯作業については、現場で当日依頼されることが多いため、適切な運行計画を立案できないなど、輸送効率が低下していた。

After（改善取組後）

○階上げや吊るし作業等を行う場合、建築現場にて専門作業員の手配を行い、円滑な荷卸しならびに搬入が実施できるようになり、トラック運送事業者適切な作業体制、運行計画を立案することが可能となり、便数を1便削減できた。

着荷主のメリット

・当日の作業体制をチェックし、荷卸し時の附帯作業内容を事前把握し専門作業員を手配することで、当日の人員配置、作業手順の事前確認の徹底並びに、現場作業の効率化に直結。

効果

Before

1日当たり便数：8便



After

1日当たり便数：7便
(平均▲1便/日の削減)

対応例のご紹介（農・水産品）①

対応例⑤ 集荷先や配送先の集約

参考事例① 複数卸しから1箇所卸しへの配車計画による拘束時間の削減

愛媛県

事例集 20p

成功の
ポイント

- 着側で卸し先が複数箇所となる場合、発と着の荷待ち時間や荷役時間を分析し、発側で卸し先を集約するように配車を組んだ
- 荷主が改善の取組みに積極的であった

Before

卸し先を数箇所回るため、その都度運転時間、荷待ち時間、荷役時間がかかり、拘束時間が長くなっている。

愛媛 (1日目)



複数の箇所で運転時間、荷待ち時間、荷役時間が発生。2日目の拘束時間が長時間化。

関東 (2日目)



2日目の拘束時間：約 15 時間 10 分

After

発側で卸し先を集約するような配車へ見直すことで、着側でかかる時間を短縮。

愛媛 (1日目)



卸し先を集約するような配車へ見直し、1～2箇所に荷卸し。
2日目の拘束時間の短縮(2時間20分)

関東 (2日目)



2日目の拘束時間：約 12 時間 50 分

➢発荷主：農業協同組合
➢荷種：愛媛県から出荷されたみかんの関東卸し先の輸送

発側で卸し先を集約するような配車へ見直し、ドライバーの拘束時間(輸送時間、手待ち時間、積卸し時間)を短縮

今回のパイロット事業では対象選果場が1ヶ所であり、できる運行から配車の工夫が実行された。
運送会社から改善策の要望があり実施したが、荷主が改善の取組みに積極的であったことが大きい。
特に荷主自らが配車計画を行い、計画を徐々に拡大しながら、運転者の待機時間・荷役時間の短縮を実現している。

対応例⑤ 集荷先や配送先の集約

参考事例② スtockポイント活用による拘束時間削減

山形県

事例集 10p

成功の
ポイント

- 発荷主の協力の下、ストックポイントの活用、効果を確認できた
- 着荷主が荷受け方法を改善し、ドライバーが対応しやすい仕組みを既に確立していた

- 青果物輸送に関するドライバーの拘束時間削減に向けて、ストックポイントを活用した場合と、単位農協毎に集荷に回った場合の走行時間及び積込み時間短縮の効果検証を行った
- 検証した結果、走行時間と積込み回数の削減から、平均して1台あたり約1時間の拘束時間短縮が見込まれた
- 関係者全体の経済性は、ストックポイントを活用した場合、全体で約7%のコスト削減が見込まれた



単協→ストックポイント



ストックポイントで集約



ストックポイント→市場

- 発荷主: 単位農協を組合員とする連合組織
- 着荷主: 青果卸売会社
- 荷種: 青果物

青果物輸送における課題

- ① 青果物は、生産期間が限定され、一品種の輸送時期も短い。
- ② 青果物の流通形態が複雑。
- ③ 集荷、配荷先が複数あるとそれぞれで手待ち時間が発生。
- ④ 市場での待機時間が長く、拘束時間の短縮が困難。
- ⑤ 市場での荷受け方法が異なり、ドライバーの習熟が必要。

発荷主の協力の下、ストックポイントまで小型のトラックで集荷する場合と、全行程を大型の幹線トラックで集荷する場合の効果を検証。

ストックポイントの活用によってドライバーの拘束時間短縮が見込まれること、関係者全体のコスト削減が見込まれることが確認できた。
着荷主が荷受け方法を統一し、ドライバーの対応習熟度に係らない方法の必要性も改めて確認できた。

対応例のご紹介（農・水産品）③

対応例⑨ 十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保

参考事例① 4日目販売の促進により余裕を持った運行を実現

宮崎県

事例第 28p

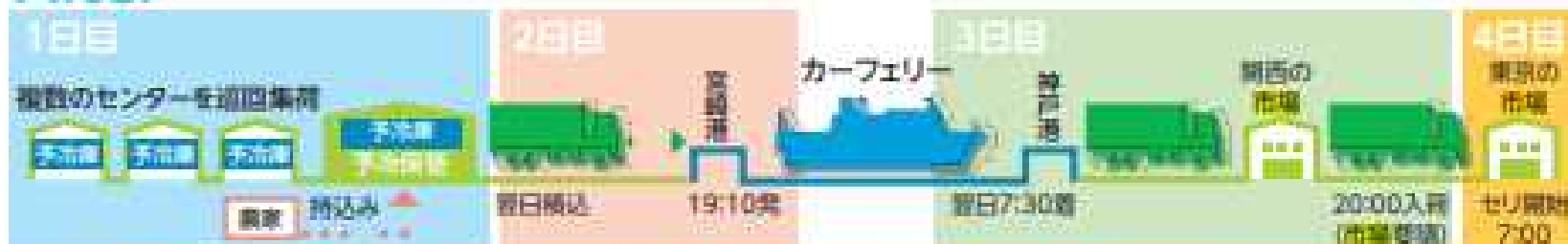
成功の
ポイント

- 荷主とトラック運送事業者で現場の問題点を確認した
- 荷主、トラック運送事業者が一堂に会し、継続的な改善を検討した
- 荷主の協力により、出荷作業時間の短縮に取り組んだ

Before



After



本取組みによってフェリー出港まで余裕を持って集荷をすることができ、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。

- 発荷主: 農業団体
- 着荷主: 卸業者
- 荷種: 青果物

フェリー積み込みまでのリードタイムが短く、遅延が発生してフェリーに乗り遅れた場合には全行程をトラックで陸路輸送せざるを得なかった。その場合、改善基準告示(自動車運搬者の労働時間等の改善のための基準)の遵守が困難な状況となる。

収穫当日積みを翌日積みとすることで、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た。その結果、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。さらに、フェリーに乗り遅れて全行程をトラック動向で走行せざるを得ないリスクが低減した。

荷主とトラック事業者で現場の問題点を確認し、継続的な改善を検討したことが成功のポイントである。

対応例のご紹介（農・水産品）④

対応例⑪ 混雑時を避けた配送

参考事例②

「朝積み時間の前倒し」と
「荷物の区分け・整理する」ことによる荷積み時間削減

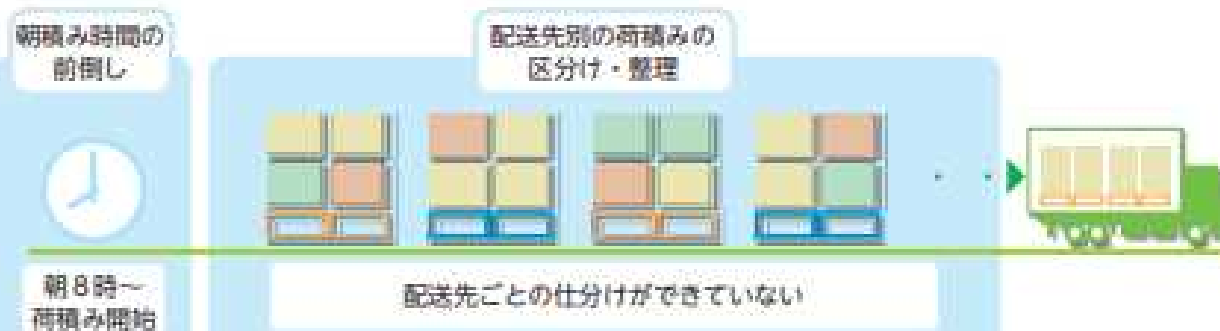
青森県

事例第 4p

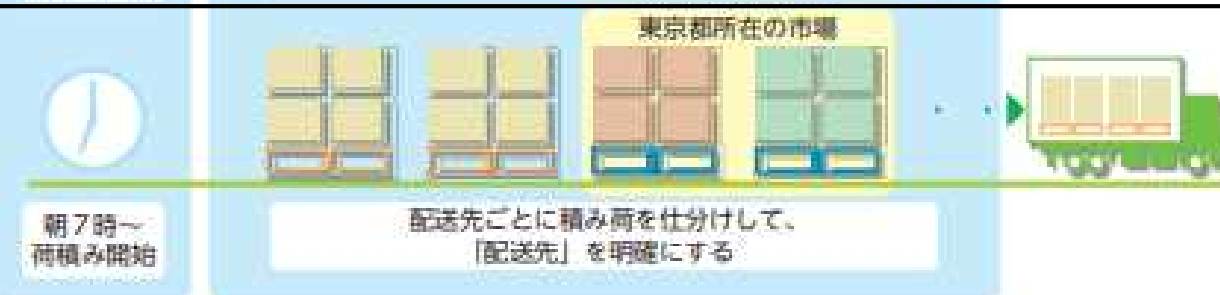
成功の ポイント

- 荷主から荷積み時間の前倒しについて協力が得られた
- 荷主は取引環境改善に対し積極的であり、配送先ごとの積み荷の仕分けを実施した
- 荷主、トラック運送事業者双方の歩み寄りによって、改善に向け様々な提案がなされるなど、良好な協力関係が築けた

現 状



実証実験



荷積み時間（最大）：3.9 時間 ▶ 2.9 時間 1 時間の短縮

1 日の拘束時間：17.7 時間 ▶ 15.5 時間 2.2 時間の短縮

- 発荷主：十和田おいらせ農業協同組合
- 運送事業者：中長運送株式会社
- 着荷主：東京都所在の市場
- 荷種：野菜（対象荷主）

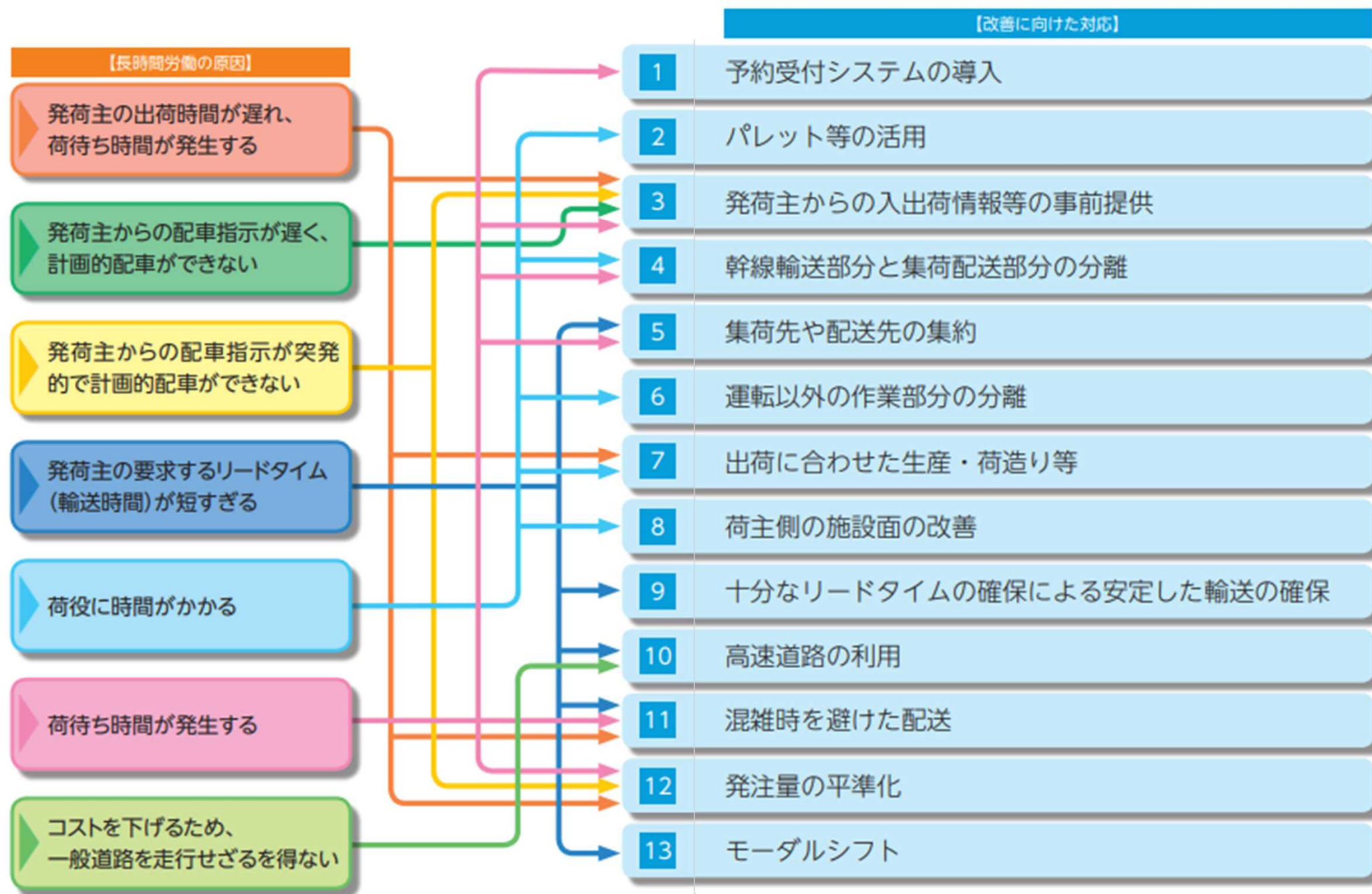
現状における課題

- ① 東京所在の市場への運行は、野菜を複数の配送先へ運送することを主としており、配送先を減らすことは困難のため荷役に時間を要している。
- ② 荷積みには複数の支社を回って集荷することが多く、集荷先によっては荷物の区分けや整理ができていないため荷役に時間を要している。
- ③ 青果品輸送は、荷崩れ防止のため丁寧な扱いが必要なこと、さらに配送先別に工夫しながら荷積みをするため時間を要している。（パレット崩し手荷役）
- ④ 東京都所在の市場では、特に繁忙期は大変混雑しており、到着してから「市場に入るまで」「フォークリフト待ち」「品物の検品待ち」の手待ち時間が発生している。

1日の拘束時間を削減するために、市場の混雑ピーク前に到着することが可能となるよう、朝の荷積み時間の前倒しを実施した。荷積みにかかる荷役時間を削減するために、配送先別の荷積みの区分け・整理を実施した。その結果、荷積みの最大時間が短縮し、ドライバーの1日の拘束時間が2時間以上短縮した。

荷主が取引環境改善に対し積極的で配送先ごとの積み荷仕分けを実施したことや、荷主、運送事業者の良好な関係が築けたことなどが成功のポイントである。

取引環境と長時間労働の改善に向けた対応





荷主とトラック運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けた事例

パレット利用による荷役時間の削減、運行計画の見直し等（北海道）

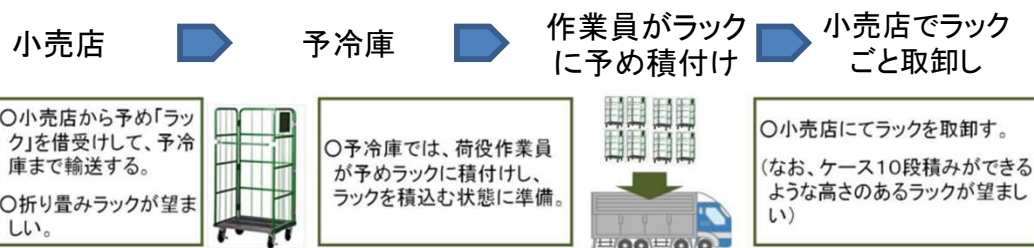
- 積込み時の荷役作業の一部をパレット利用で、荷役時間と拘束時間を短縮
短縮効果: 荷役時間34分、拘束時間1時間12分を短縮



- 積込み時の荷役作業の一部をパレット利用で、荷役時間と拘束時間を短縮
改善効果: 拘束時間1時間07分を短縮

小売店直送における取卸し作業の時間短縮への取組み（群馬県）

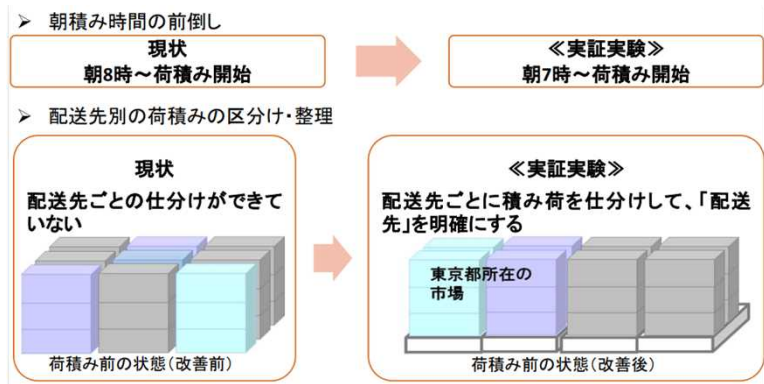
- 小売店の指定ラックを予め借受け、予冷库にて積込み作業を行う形に改善



改善効果: 積込作業時間45分、取卸し作業時間70-100時間短縮

「朝積みの時間の前倒し」と「荷物の区分け・整理する」ことによる荷積み時間削減（青森県）

- 運行開始日の朝積みの作業開始時間の前倒し及び荷役時間の縮減により、着荷主の市場の混雑ピーク前に到着することで1日の拘束時間を削減する。



改善効果: 荷役時間1時間、拘束時間2.2時間を短縮

『タイムスケジュール』明確化による現場意識改革（愛知県）

- 着荷主と運送事業者との朝のミーティング時に、「据付工程の流れ」「休憩のタイミング」「据付工程別の作業終了予定時間」といった『タイムスケジュール(予定)』を明確化



朝のミーティング時の風景

据付工事ミーティングシート

着荷主側の成果	適時的確な据付工事等、拘束時間に対する工事主任の意識向上
トラック側の成果	事業者の心理的負荷低減、運行管理の効率化

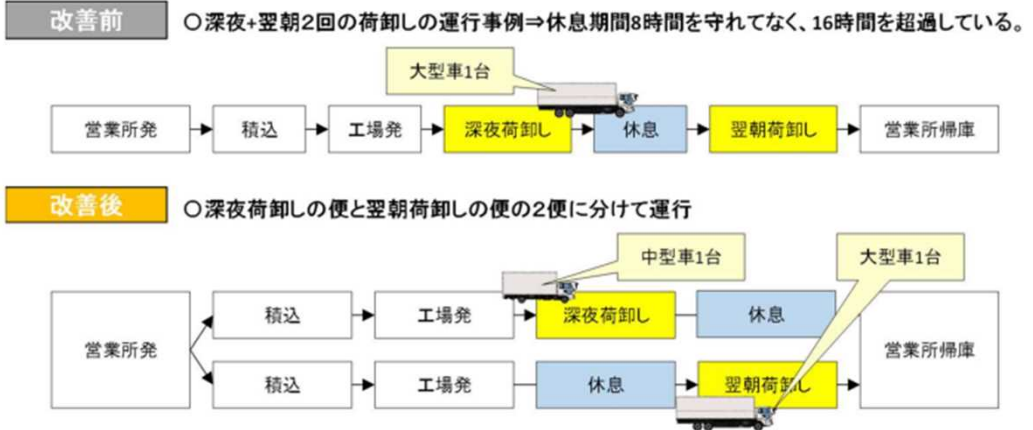
改善効果: 拘束時間削減の兆しが見え始めた



荷主とトラック運送事業者の協力による取引環境と長時間労働改善に向けた事例

食料品輸送の配車の工夫による拘束時間削減（鳥取県）

●深夜と朝の2回の荷卸し作業について、2便に分けることで、拘束時間の短縮と休息期間を確保



短縮効果: 拘束時間を3時間～3時間15分短縮

パレット荷役による機械製品積み込み作業時間の削減（岡山県）

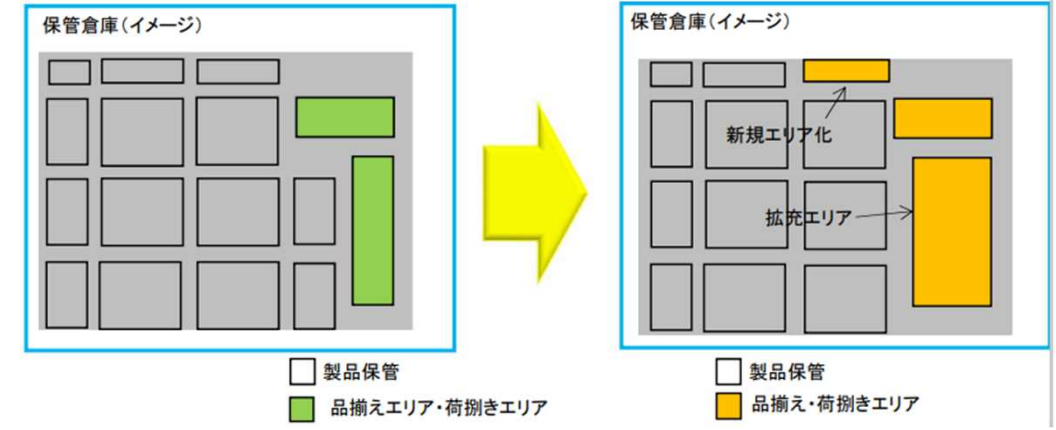
●バラ積みからパレット積み（ロールボックスパレット）に切り替え作業時間を削減



短縮効果: 荷役時間を20-30分短縮

フードサービス機器輸送における品揃えエリア・荷捌きエリアを拡張（島根県）

●保管スペースを約100坪削減し、品揃え・荷捌きスペースとして転用することで作業を効率化



短縮効果: 検証中（トラックの荷待ち・荷役時間削減を目指す。）

積込・取卸時間を詳細にコントロール、養生シート掛け作業を一部機械化（山口県）

●積込・取卸時間を詳細にコントロール、養生シート掛け作業を一部機械化

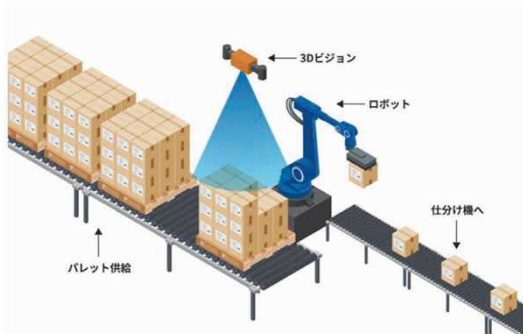
具体的取組: 荷揃い状況に即した入門指定時間帯の再設定、到着指定時間細分化
各レーンにおける積み込み作業時間の縮減
養生シート掛け作業を手作業から一部機械化



短縮効果: 積込待機時間(積込時): 鉄部材35分、ホーム材56分短縮
積込待機時間(取卸時): 80分短縮
養生作業: 8分短縮

物流DX事例(倉庫・配送のデジタル化・自動化・機械化)

OMujinRobotデパレタイザーの導入

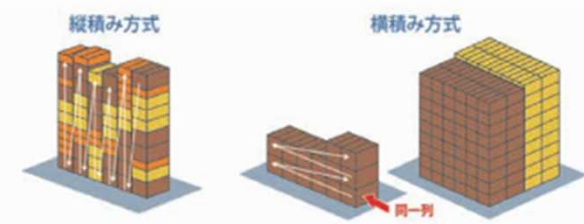


○自動アンローディング / ローディング ロボットの導入



アンローディング(荷卸し)では、積込状況を画像認識し、順番を判断の上作業を実施。

ローディング(荷積み)では、ケースサイズに応じて縦・横の最適な方法を認識し、作業を実施。



○ハンドリフト牽引型の自動搬送装置 (AGV)



○台車型物流支援ロボット



○自動フォークリフト



令和3年度
物流・配送会
社のための物
流DX導入事
例集

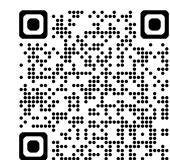


令和4年度
中小物流事
業者のため
の物流業務
のデジタル
化の手引き



令和5年度 中
小物流事業
者における物
流業務のデ
ジタル化実
証

資料ダウンロードはこちらから
https://www.mlit.go.jp/seisakutokatsu/freight/seisakutokatsu_freight_mn1_000018.html





調査背景・実施目的

（調査背景）現在、物流業界において、長時間の荷待ちや契約にない附帯作業等による長時間労働、価格競争に伴う厳しい取引環境・雇用環境等、物流業界における課題は深刻化しており、これらがトラックドライバーをはじめとする物流分野における人手不足の原因となっている。物流業界においては、2024 年度からのトラックドライバーへの時間外労働の上限規制等の働き方改革や脱炭素化に向けた取組への対応も求められている。

こうした背景を受け、2023年6月に経済産業省・農林水産省・国土交通省の3省が、『物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン』を取りまとめ、発荷主・着荷主・物流事業者が連携・協働して『物流業務の効率化・合理化』に取り組むことが求められている。

（実施目的）『物流業務の効率化・合理化』を実現するために、荷主・物流事業者が活用することで物流の2024年問題に 対し改善効果があると期待されるサービスを明らかにする。

調査スコープ

物流効率化は「設備・機材」と「IT情報・技術」の2つのアプローチ対象があるが、**本調査においては、「IT情報・技術」を対象とする。**
（自動運転トラック、AGV、パレット、パレタイザー、自動倉庫等の「設備・機材」は本調査の対象外。）

調査対象サービス

物流に関わるプレイヤー※同士が連携・協働して効率化するサービスに重点を置きつつ、個社内で行える効率化サービスまで広く対象とした。
※ガイドラインに記載されている発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者。

調査対象スコープ内に属するサービス大分類

	輸送				保管（倉庫）		
企業間連携による 効率化サービス	輸送マッチングサービス				倉庫・輸送拠点マッチングサービス		
	ダイナミック プライシング	輸送管理 システム	実績・動態 管理システム	電子書面・契約 システム （伝票電子化・EDI等）	検品レス サービス	バス予約 システム	倉庫関連 管理システム
個社内で行える 効率化サービス	輸送・調達計画システム（ルー ト・モード 最適化）		積付管理 システム	バックオフィス業務自動化 （RPA等）			

（参考）物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドラインより

効率的な物流を実現するためには、発荷主事業者、物流事業者（運送・倉庫等）、着荷主事業者が連携・協働して、現状の改善を図るための取組を実施することが必要である。発荷主事業者、物流事業者及び着荷主事業者は、次に掲げる諸事項に取り組むことを通じて、物流の適正化・生産性向上を図るものとする。

本調査の重点課題

物流革新に向けた政策パッケージの施策効果のうち、【荷待ち・荷役の削減】と【積載効率の向上】に資する効果の期待ができるサービスを重点課題とする。 145

3.ヒアリング調査実施結果詳細－倉庫運用管理システム（WES）

倉庫運用管理システム（WES）とは

(株)フレームワークス「WES」

凡例 荷 = 荷主 物 = 物流事業者 倉 = 倉庫事業者

分類別概要説明

個社サービス説明

ガイドラインの取組に対する効果対象

荷待ち・荷役
時間の削減

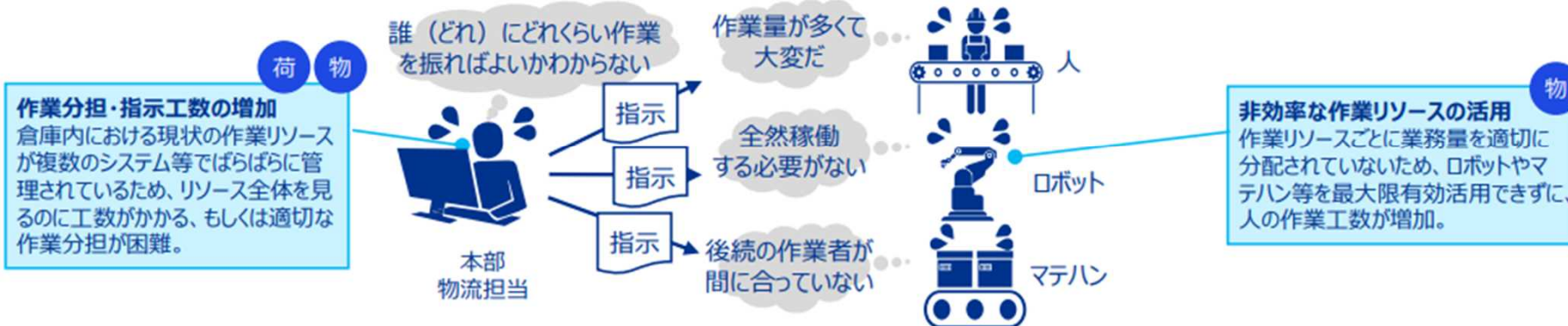
積載効率
の向上

倉庫運用管理システム（WES）概要

サービス
目的

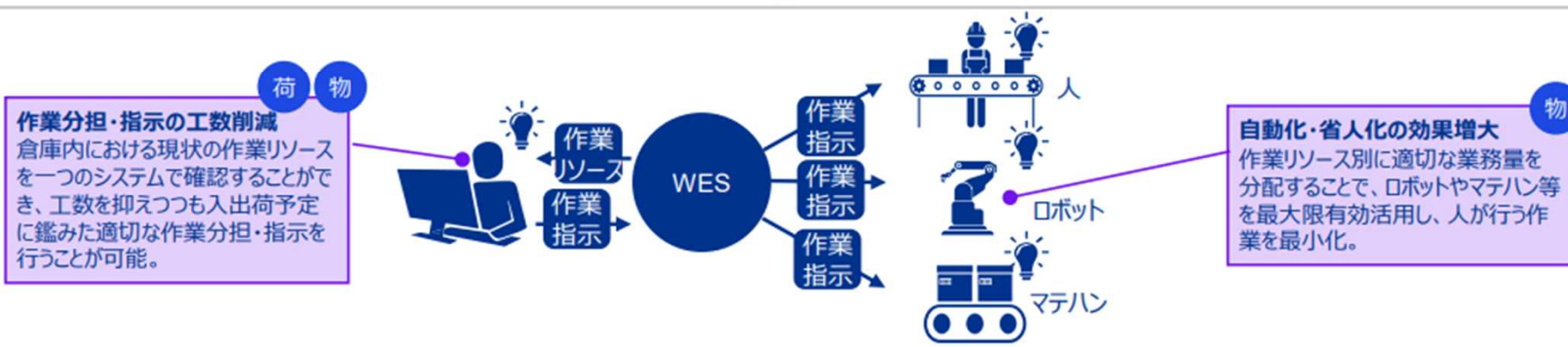
倉庫内における「人」、「ロボット」、「マテハン機器」等を統合して管理し、倉庫内作業に対して、どの作業リソースが何の作業をどの程度行うのか検討することをサポートし、作業リソースごとに作業指示をまとめて出すことで、倉庫内作業全体を効率化。

サービス
導入前の姿
(例)



サービス導入

サービス
導入後の姿
(例)



パレット・カゴ車の活用

【製造系(メーカー)】

- 各工場～拠点のパレット化を昨年より開始⇒3か年計画として来年完了予定
- パレタイズが進んでおり、協力工場にもパレットの推進を進めている。

【物流系（保管・倉庫）、物流系（トラック実運送）】

- 乗務員の拘束時間及び労働時間の削減の近道は荷役作業時間の短縮もしくは撤廃と考え、バラ積み
をパレット積みに変更する依頼。大型1台で約1時間30分の短縮に成功している業務があります。
- 積込み、納品時間の大幅な削減とドライバーの負担軽減、品質保持 ⇒ 課題：パレット費用の増加、
配送トラック積載の低下

納品リードタイムの緩和

【製造系(メーカー)】

- 大手広域卸へのアプローチ進み、D+2の構成比が今年度8割以上になる見込み。
- LT2統一 → 時間猶予で受注手配緩和・配車効率UP
- 納品期限緩和・統一⇒出荷引当（ピッキング・荷揃え）件数が15%低下（賞味指定しなくていい）。

【物流系（保管・倉庫）、物流系（トラック実運送）】N+2のリードタイム変更要請（待機時間抑制）

【物流系（トラック大手、元請）】 納品時間幅の獲得、納品リードタイム延長

高速道路利用

【物流系（保管・倉庫）】荷主へ運賃とは別途で全線高速の使用を提案している。

検品の効率化
【製造系(メーカー)】 検品レス → 納品時間と作業極小化（出荷荷役時の検品作業に集約） 【物流系（保管・倉庫）】 ○卸店舗へ調整のうえ配送時の検品時間短縮 ⇒ 効果：ドライバーの検品待ち時間の短縮
貨物の総量増加
【物流系（保管・倉庫） ; 物流系（トラック実運送）】 ○物量が多い時や配送が遅くなりそうな時は、別車を出して対応（トン数オーバーじゃなくても）
物流拠点の整備・見直し
【製造系(メーカー)】 近畿中四国の長距離輸送脱却を目指し、6月より岡山に新拠点を設立 【物流系（保管・倉庫）】 広域における配送については、拠点の見直しを検討して頂いております。
出荷・集荷情報の早期共有
【製造系(メーカー)】 ○出荷指図データ送信時間の早期化 ⇒ 24年度は30分ほど短縮 ○流通各社との交渉において、チルド商品の事前受注の比率を高める取組みを実施。受注当日の計画との差異を無くす事で、減便や増便等を防ぐ狙い。
配送の共同化
【物流系（トラック実運送）】 ○既存ルートで様々な荷主の荷物を混載することでコストを抑え、結果として運賃も抑える。ただし現状の配送ルートの運行時間に合わせる必要があり、納品時間や集荷時間がマッチしないと実現できない ¹⁴⁸

貨物量の受渡日及び時刻又は時間帯の集約

【製造系(メーカー)】

- 納品荷待ち/荷役発生先への納品条件緩和商談 → 着荷主が荷受けしやすい日時・曜日・条件などを聞き出せた（納品条件などを相談しやすくなった）
- 曜日波動の平準化（新商品の早期納品） ⇒ 効果：得意先啓蒙の段階（具体的な数値としてはまだ見えていない）
- 日配品を取り扱っているが、特売日など物量が多い日の店別仕分け納品から総量一括納品への変更、効果、納品時間（荷役時間）の短縮
- 納品曜日集約(特に地方)→物流業者の配車効率化(コストアップ幅の抑制≠コストダウンではない)

【物流系（保管・倉庫）、物流系（トラック実運送）、物流系（トラック大手、元請）】

- 物量のまとまらない納品先様に関して、隔日納品や曜日納品を取り入れた ⇒ 1回の納品の積載率の向上。納品車両台数の削減。
- 隔日配送やカーゴテナーでの配送を荷主より提案されており、実用に向けた運用を模索している段階

関係団体・関係事業者との連携

【製造系（メーカー）、農業、水産系（産地から発送）】

- 様々な場で卸（日本加工食品卸協会）、小売（SM物流研究会など）、物流事業者（F-LINE 株）の方々と課題を話し合い解決に当たっています。
- 納品条件緩和、付帯作業削減に向けて複数メーカーで課題検討地域の小売り物流研究団体と協議。
- 業界団体との意見交換、共同配送の実施

その他、トラックドライバーの負担軽減に向けた対応（作業からの解放等）

【製造系(メーカー)】

- トラックドライバーの負担軽減のため、二次配送での附帯作業の撤廃などを申し入れ。
- 納品時の附帯作業に関する調査を実施し、取引先へなくすように働きかけを実施（交渉に先立って社内にて営業部門への物流勉強会を開催）⇒ 効果：取引先の商慣行の見直しによる乗務員の負担軽減
- 納品時附帯作業(仕分けやシール貼り等)の撤廃を着荷主側に交渉。附帯作業がなくなることで納品作業の標準化を実現できるため、ドライバーは誰が行っても同じ対応できるようになる(休日などシフト調整もやすくなる)。
- 納品先の配送車両による引取 ⇒ 効果：配送後、空で戻っていた車両を使う事により、物流費の削減、得意先車両の運集UP
- 対策：ノー検品、カゴ台車納品、センター運営会社との荷下ろしに関する流通加工契約（パレットグロス納品後の台車積替え、入り数分け作業など）⇒ 効果：積込荷下ろし時間短縮（数十分単位）
- 配送曜日の見直し、受注リードタイムの見直し、検品レスやパレット納品の取組みなど
- 置き配 → 検品待ちや受領待ちを省略し、早帰り車両が有効活用できるようになった。

【物流系（保管・倉庫）;物流系（トラック実運送）】

- 検品などドライバーにさせないよう業務内容の見直しを進めている。
- 隔日配送やカーゴテナーでの配送を荷主より提案されており、実用に向けた運用を模索している段階
- 積荷時間、荷待時間、荷役作業等の改善提案および付帯作業料金のお願い。

モーダルシフト

【物流系（保管・倉庫）；物流系（トラック大手、元請）】

- トレーラ輸送で、遠方への集荷については間に船を使うことにより1車当たりの運行時間を短くすることができた。例）従来だと北海道苫小牧発～北見市集荷～道外向け（苫小牧港乗船）ですと北見市へいく時間が片道7時間前後かかるところを、苫小牧港乗船～釧路港へ（車両を事前に送り込み）釧路発～北見市～釧路港～道外へに切り替えることにより北見市への片道時間 4 時間弱にすることにより短縮。

物流DX（デジタル化、機械化・自動化）

【物流系（3PL、物流センター運営）】

- 自社倉庫にて動態管理システムやAGF、自動ラックなどの導入を実施 ⇒ 効果：次くる車両の可視化ができ出荷準備を行えることや、待機時間の削減に繋がった。
- 予約システムを有する納品先へは率先して予約納品 → 待機時間は削減傾向

今後ご紹介を予定している事例・テーマ等

今後ご紹介を予定している事例・テーマ一覧

#	タイトル・概要	ご紹介時期(予定)
1	システムを活用した契約書面化等（ハコベル(株)）	R7.7.28(月)
2	システムを活用した実運送体制管理簿整備（ASKUL LOGIST(株)、(株)Hacobu）	R7.7.28(月)
3	ドライバー未経験者の積極採用、トラック事業の時間生産性管理（(株)Gライン）	今後調整
4	公認会計士から見た物流の生産性向上（日本公認会計士協会中国会会長 片山様）	今後調整
5	魚活ボックスを活用した輸送効率化（日建リース工業(株)）	今後調整
6	ハンドリフト等物流搬送機器を活用した中小事業者の作業効率向上（スギヤス(株)）	今後調整
7	トラック架装（荷台、コンテナ、トレーラー）から見た物流効率化（日本トレスク(株)）	今後調整
8	働き方認証制度、外国人トラックドライバー雇用等（（一社）日本海事協会）	今後調整
9	求貨求車、多重化防止の取組み（日本ローカルネットワークシステム協同組合連合会）	今後調整
10	求貨求車の状況、多重化改善に向けた取組み（日本貨物運送協同組合連合会）	今後調整
11	標準レンタルパレット導入、賞味期限管理方法の変更等物流効率化（オタフクソース(株)）	今後調整
12	中小トラック事業者間の中継輸送（志和貨物自動車(株)、久松自動車(株)）	今後調整
13	パレット輸送の現状と今後について（日本パレットレンタル(株)）	今後調整
14	パレット輸送の現状と今後について（三甲(株)）	今後調整
15	発泡スチロール制パレット（トーホー工業(株)）	今後調整
16	トレーラームービングシステム（(株)IES）	今後調整
17	荷役等を行う人員の適切な配置（イオン北海道、traevo(株)）	今後調整
18	簡易型手動ストレッチ包装機（司化成(株)）	今後調整

- ハコベルの車両手配システムを活用して、依頼内容をデジタルに依頼。
- 委託先運送会社へは、個別連絡のうえ合同 Web説明会を実施
 - ①メリット(以下参照)を明示する、②操作が簡単で手間にならない点を強調して説明することが大切
- 荷主企業へはトラック法での義務(第 12条)をきっかけに会話を行っているが、動きが早いかな否かは荷主によってかなり温度感が違う印象

貸切Web依頼ツール『ハコベル配車管理』のメリット

メール・FAX・電話でのやり取りをシステム化することで、
運送会社様も業務が楽になります

荷主



- 複数社への依頼が短時間で完了できる
- 案件変更時の社内/運送会社とのコミュニケーションが円滑に
- 配車状況が可視化されることで、初動対応がスピードアップ

運送会社

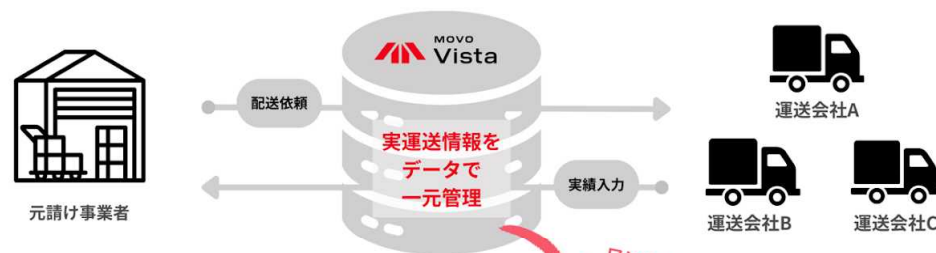


- 運行指示書のFAXがなくなり、ペーパーレスが実現できる
- 紙資料の整理や保管の手間がなくなる
- 今後の運行予定が一目でわかるので、抜け漏れがなくなる
- 操作は画面をクリックするだけなので、システムが苦手な人でも対応できる
- スマートフォンでの確認・操作ができるので、デスクにいなくても対応できる
- 導入や利用に関わる費用は一切かかりません！

実運送体制管理簿のデジタル化を推進し、輸送業務のさらなる効率化へ

ASKUL Logist

実運送情報を簡単に取りまとめ、「管理簿」をワンクリックで出力！



管理簿の必須項目を網羅！

- ・ 実運送事業者の称号または名称貨物の内容
- ・ 運送区間
- ・ 請負階層
- ・ 他国土交通省令で定める事項

※法律上、実運送体制管理簿として記載が義務付けられている事項

実運送体制管理簿（機械メーカー甲社）						
実運送体制管理簿（食品メーカー乙社）						
輸送区間	運送区間	貨物の内容	実運送事業者の名称	請負階層	運送	ドライバー名
2/1(水)	〇〇工場→小売店A	食品 × 100箱	X運輸	—	11-11	〇〇
2/1(木)	〇〇工場→小売店B	食品 × 5箱	X運輸	—	11-12	〇〇
2/1(金)	〇〇工場→小売店C	食品 × 1箱	X運輸	1階層	11-13	〇〇
2/1(土)	〇〇工場→小売店D	食品 × 100箱	X運輸	2階層	11-14	〇〇
2/2(日)	〇〇工場→小売店E	食品 × 1箱	X運輸	—	22-11	〇〇
2/2(月)	〇〇工場→小売店F	食品 × 1箱	X運輸	—	22-12	〇〇
2/2(火)	〇〇工場→小売店G	食品 × 1箱	X運輸	1階層	22-13	〇〇
2/2(水)	〇〇工場→小売店H	食品 × 1箱	X運輸	2階層	22-14	〇〇

ASKUL LOGIST
輸送管理チームの皆様
「MOVU Vistaを活用し
実運送情報を一元管理！」



課題

輸送管理業務の効率化、及び
「実運送体制管理簿」義務化への法令遵守対応

- ・ 改正トラック法により、2025年4月から元請事業者には、実運送事業者の名称や請負階層、配送する貨物の内容や区間などを記載した「実運送体制管理簿」の作成が義務化

解決策

MOVU Vistaの「実運送体制管理簿出力機能」を活用することで、法改正への対応をスムーズに進めることが可能に

- ・ MOVU Vistaの導入を全国の輸送管理拠点に拡大
- ・ MOVU Vistaの「実運送体制管理簿出力機能」を活用することで、法令遵守対応と輸送管理業務の効率化を実現

※「実運送体制管理簿の義務化を見据え全社DXを推進 MOVU Vistaで持続可能な物流体制へ」の記事全文を[Hacobu Webサイト](#)よりご覧いただけます。

中小トラック事業者間中継輸送実証

志和貨物自動車(株)では、トランスポートアトミック(株)と共同のうえ、令和6年9月より大阪～九州における中継輸送を実証中。中小トラック事業者が導入可能な改造型のセミトレーラーを使用し、同社施設(東広島市)を中継地点として活用のうえ運行を継続している。

東広島⇄九州・山口

志和貨物自動車(株)《広島》

貨物種別：一般(化学品等)

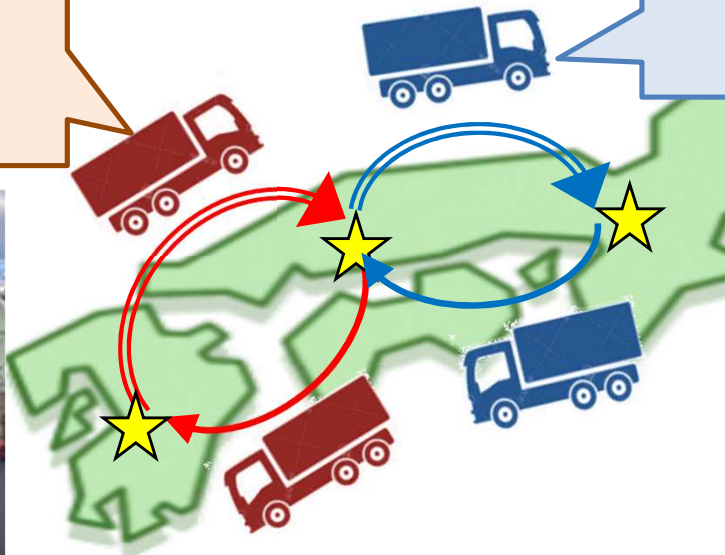
九州で卸し、山口で荷積み



大阪⇄東広島

トランスポートアトミック(株)《大阪》

貨物種別：一般(建材等)



【特徴①】中小事業者間の中継輸送

大阪と広島をそれぞれ拠点に持ち、荷主も貨物も異なる事業者による中継輸送。九州⇒大阪の上り便の状況に合わせ、帰り荷の積み地も調整するなど工夫をしている。

【特徴②】改造型セミトレーラーの活用

改造型はコストを抑え、積載量低下を防ぐことも可能。またセミトレーラーの荷台交換型はトレーラー部分を切り離して据え置けるため、両者のタイミングが合わなくても中継が可能。

【特徴③】民間物流施設の活用

物流拠点である事業者施設はインターチェンジ近くに所在し、スペースもあるため使い勝手が良く、既存施設を利用することにより整備コストも節約。災害時は物資拠点としても活用可。

【実現・継続に必要な経費】

- 車両改造費 (日野自動車プロフィアベース)
- 必要設備導入費 (ジャッキ等)
- 中継施設 (地盤整備・上屋)
- コンサルティング料

約 2,000
万円

【実現・継続に向けた課題】

- 荷積み、荷卸しのタイミングにおける荷主の理解・協力
- 参加事業者のマッチング、関係維持
- 中継時責任分界点等全国共通の運用ルールづくり (チェック手法、封印、責任分界点、コスト・利益分配)
- 初期コスト負担

【対応策(案)】

協議会等による全体統括。関係者の参加を促し、離脱を防ぐインセンティブ、リスク付与。公的補助(協議会規模、導入期間等弾力的運用) 156



「ホワイト物流」推進運動 持続可能な物流の実現に向けた自主行動宣言

物流の改善提案と協力	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。
パレット等の活用	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。
発荷主からの入出荷情報等の事前提供	発荷主として貨物を発送する場合に、物流事業者や着荷主の準備時間を確保するため、入出荷情報等を早めに提供します。
運送契約の書面化の推進	運送契約の書面化を推進します。
契約の相手方を選定する際の法令遵守 状況の考慮	契約する物流事業者を選定する際には、関係法令の遵守状況を考慮します。
異常気象時等の運行の中止・中断等	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。

NEWS RELEASE
2022年9月7日
オタフクソース株式会社

食品ロス削減と物流効率化を目指して
賞味期限「年月表示」への変更のお知らせ

オタフクソース株式会社(本社：大阪府大阪市、代表取締役社長：森本 直樹)は、社会課題である食品ロスの削減の一環として、2022年7月1日より賞味期限の表示方法を変更いたします。変更後は賞味期限の表示が「年月表示」から「年月日表示」へと変更いたします。

＜お好みソース500gの賞味期限＞
賞味期限「年月表示」から「年月日表示」への変更は、賞味期限の表示が「2022.06」から「2022.06.07」へと変更となります。

【対象商品】お好みソース、焼そばソース、たこ焼ソース、らっきょう酢などソース、酢を中心とした家庭用 67 品

日本経済の発展に伴い、食品ロス削減は重要な課題です。食品ロスを減らすためには、賞味期限の表示方法の変更が有効です。オタフクソースは、賞味期限の表示方法を「年月表示」から「年月日表示」へと変更いたします。これにより、賞味期限の表示がより正確になり、食品ロスの削減に貢献いたします。

賞味期限「年月表示」から「年月日表示」への変更は、賞味期限の表示が「2022.06」から「2022.06.07」へと変更となります。これにより、賞味期限の表示がより正確になり、食品ロスの削減に貢献いたします。

賞味期限「年月表示」から「年月日表示」への変更は、賞味期限の表示が「2022.06」から「2022.06.07」へと変更となります。これにより、賞味期限の表示がより正確になり、食品ロスの削減に貢献いたします。

＜お好みソース500gの表示例＞※変更後の「RR」は当社の製造識別用のロット記号で「07」ではありません

賞味期限 (未開栓)

2022.06.07

開栓後は必ず密栓して冷蔵庫に保管し、お早めにご使用ください。

賞味期限：2022年6月7日

賞味期限 (未開栓)

2022.06 / RR

開栓後は必ず密栓して冷蔵庫に保管し、お早めにご使用ください。

賞味期限：2022年6月末日

【対象商品】お好みソース、焼そばソース、たこ焼ソース、らっきょう酢などソース、酢を中心とした家庭用 67 品

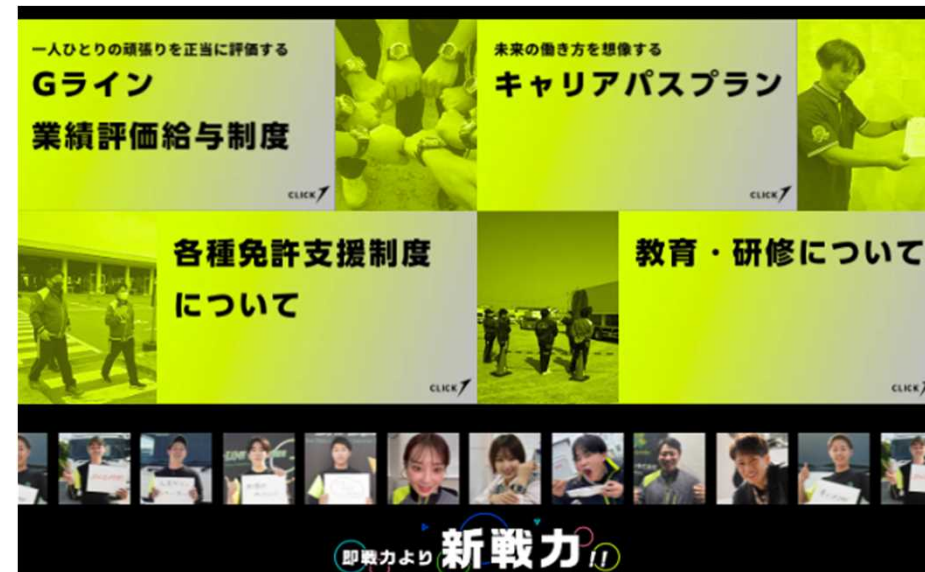
157

トラック事業者における未経験者の積極採用



【事業者概要】

事業者名 : Gライン株式会社
 設立年月日 : 平成25年5月1日
 所在地 : 福岡県糟屋郡(本社)
 従業員数 : 75名 (平均年齢33歳)
 保有車両数 : 88台 (令和5年5月現在)
 事業概要 : 一般貨物、軽貨物、利用運送、保管・流通加工
 ホームページ : <https://gline.work/>



特長的なデザインのGラインHP
 (広告代理店は使わず社長が考案)

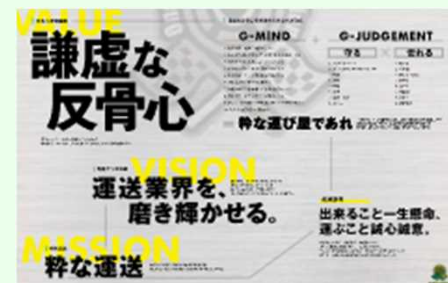
特長① (未経験者の積極採用)



ドライバー未経験者の若者を積極的に採用。
現在の従業員平均年齢は33歳。

昔気質を払拭するため、未経験者採用にシフト、当初既存ドライバーとの軋轢もあったが、定着化した。

特長② (情報共有による生産性向上)



ドライバーの意識を経営方針とすり合わせるため、**分かりやすい言葉で何度も発信。人事評価とも連動させ認識確認。**

事業成績もドライバーに共有することで、現場を知るドライバーが営業部門として機能するようになった。

経営者が「**運送業界を磨き輝かせる**」という目的のもと、既存の慣習やしがらみにとらわれず、情報を発信し、若者雇用に成功し、成長につなげている。現在はそのノウハウをコンサルにより他社に提供中。

魚活ボックスを活用した輸送効率化

現在、魚は大きく分けて「活魚」「鮮魚」「冷凍魚」の3通りの方法で流通しています。今回はその中から生きたまま輸送する「活魚」の流通について紹介。料亭の生け簀などで泳いでいる魚を思い浮かべれば、わかりやすいかと思います。

生きた魚を輸送することは非常に難しく、コストもかかってしまうため、これまで活魚での流通は多くありませんでしたが、そうした問題の解決に向けて開発されたのが「魚活（ぎょかつ）ボックス」です。

魚活ボックスは、水槽内の海水に二酸化炭素を一定濃度溶け込ませて魚を低活性化（眠ったような状態）させることで、一度にたくさんの魚を生きたまま輸送できる仕組みになっています。

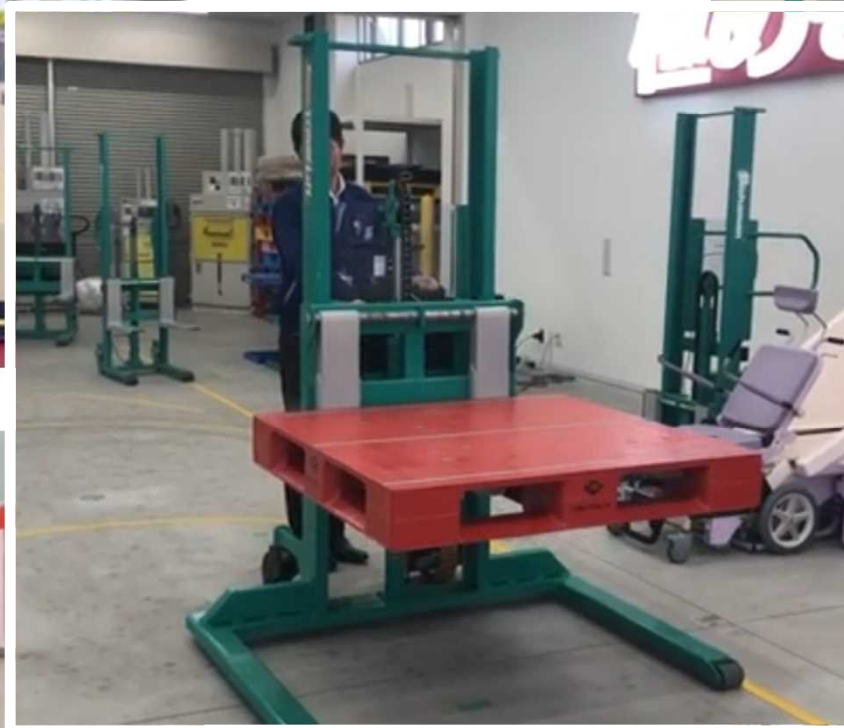
水産物輸送業界に 新たな風を巻き起こす新技術



これまで活魚輸送をするためには専用の活魚車が必要であったため、小口で輸送をしようとしてもコストがかかりすぎて実現するのが難しい現状がありました。

しかし、魚活ボックスなら1箱から輸送が可能で、これまでコストがかかり運べなかった少ない数の天然魚や希少魚を活魚で輸送することも可能となります。

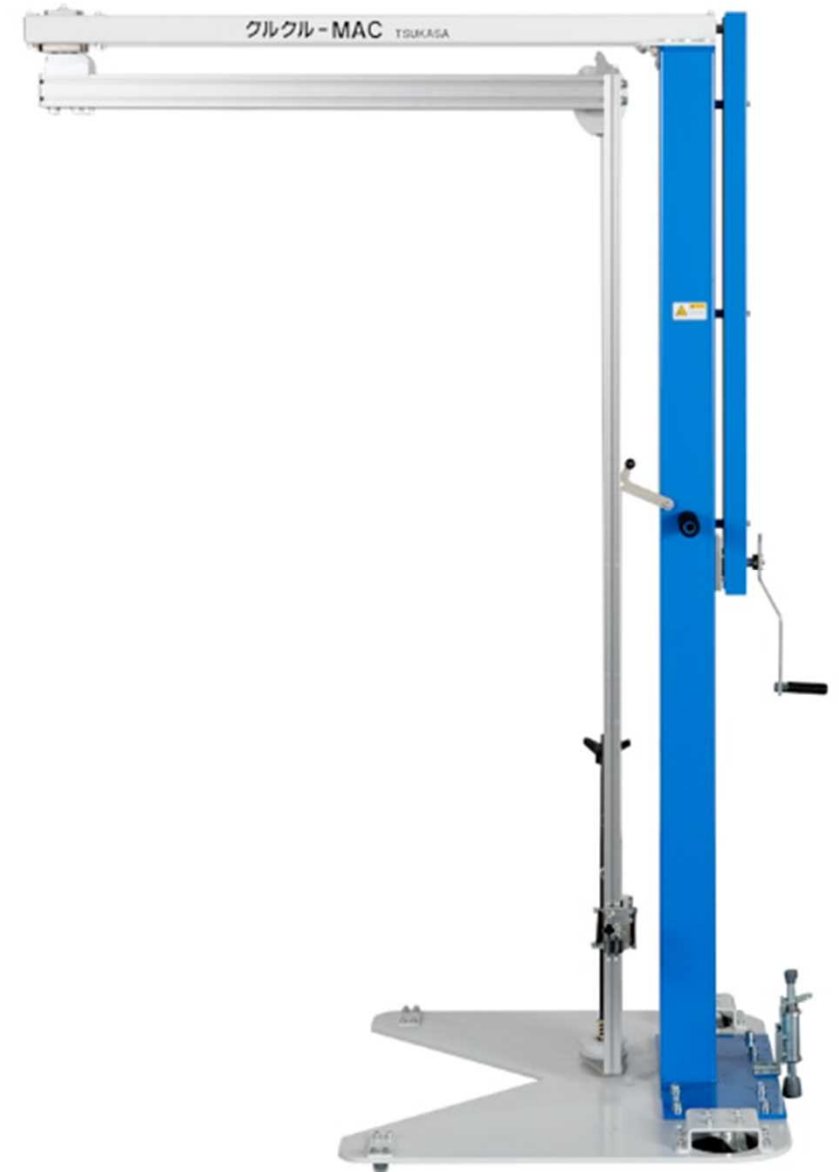
Bishamon  髙スギヤス



発泡スチロールを活用した輸送資材



温度管理品の輸送



荷役等を行う人員の適切な配置



- 荷受け専門の要員が確保出来ない小売店舗においては、店員が店内オペレーションに忙殺されてしまうため、車両の到着に合わせた適切なタイミングで荷受け作業を開始することが難しいことが多く、待機時間、荷役等時間（店舗での滞留時間）を短縮することが課題となっている。
- そこで、トラック近接を音声と光で店員に報知する装置を導入し、着荷時刻が店舗に事前通知されることにより、店員がトラックの到着前に荷受準備をすることが可能となり、一部店舗への実証導入を通じて平均 15%の荷役等時間の短縮を実現。
- 加えて、荷受けの際に店舗従業員が前もって搬入口に出て、近隣住民、顧客への安全配慮を行うことが可能となった。