資料３

第１７回北海道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

令和４年度実証事業について

令和４年１１月１０日（木）

事業概要

事業の名称

貨物自動車運送事業における生産性向上及び
長時間労働改善に向けた調査事業（加工食品）

事業の目的

荷主と運送事業者が連携した取組に関するノウハウや新たな課題についてとりまとめ、貨物自動車運送事業の「生産性向上」と「労働環境改善」を着実に進めるための示唆を得ること

事業の枠組み

（１）昨年実証事業のフォロー調査
（２）業界企業へのボトルネック調査

（１）昨年実証事業のフォロー調査

昨年実証事業（ケーススタディ）のふりかえり

対象集団

着　荷　主 ➡ アークスグループ（ラルズ、東光ストア）
配送事業者 ➡ エア・ウォーター物流（元請）
物流センター ➡ 三菱食品（北海道RDC）
発　荷　主 ➡ メーカー・ベンダー

対象品目

加工食品、飲料、菓子

ケーススタディ

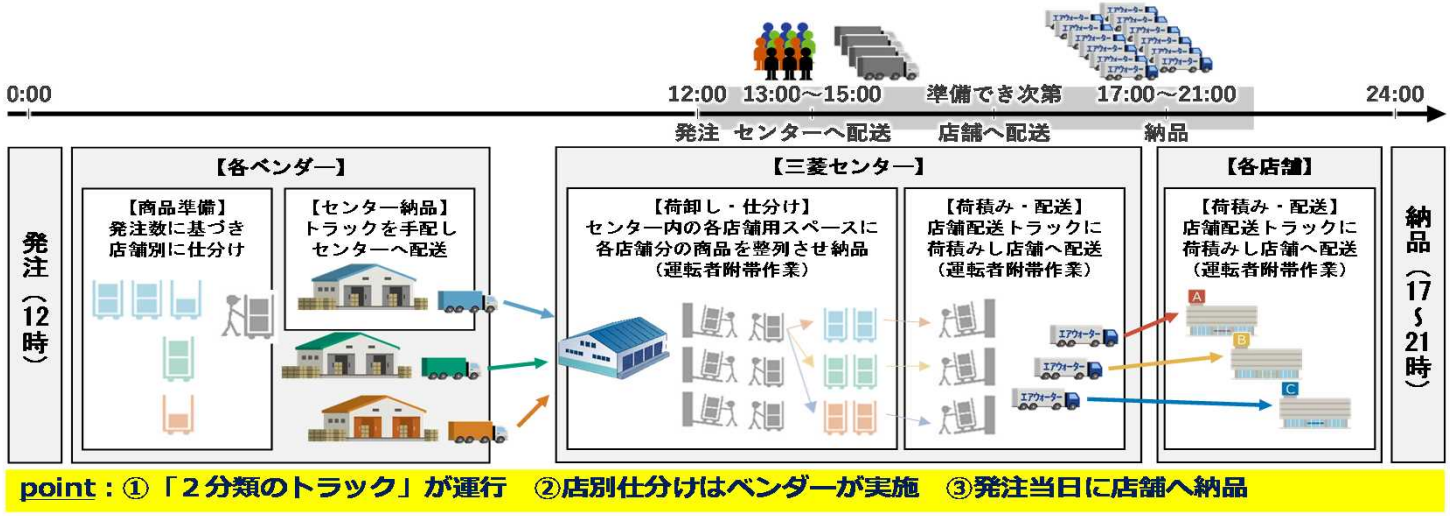
配送スキームを大きく転換

①リードタイム延長
②引取物流
③総量納品
④マテハン仕分け
⑤カテゴリー納品
⑥毎日納品
⑦ドーリー配送
⑧検品作業省略

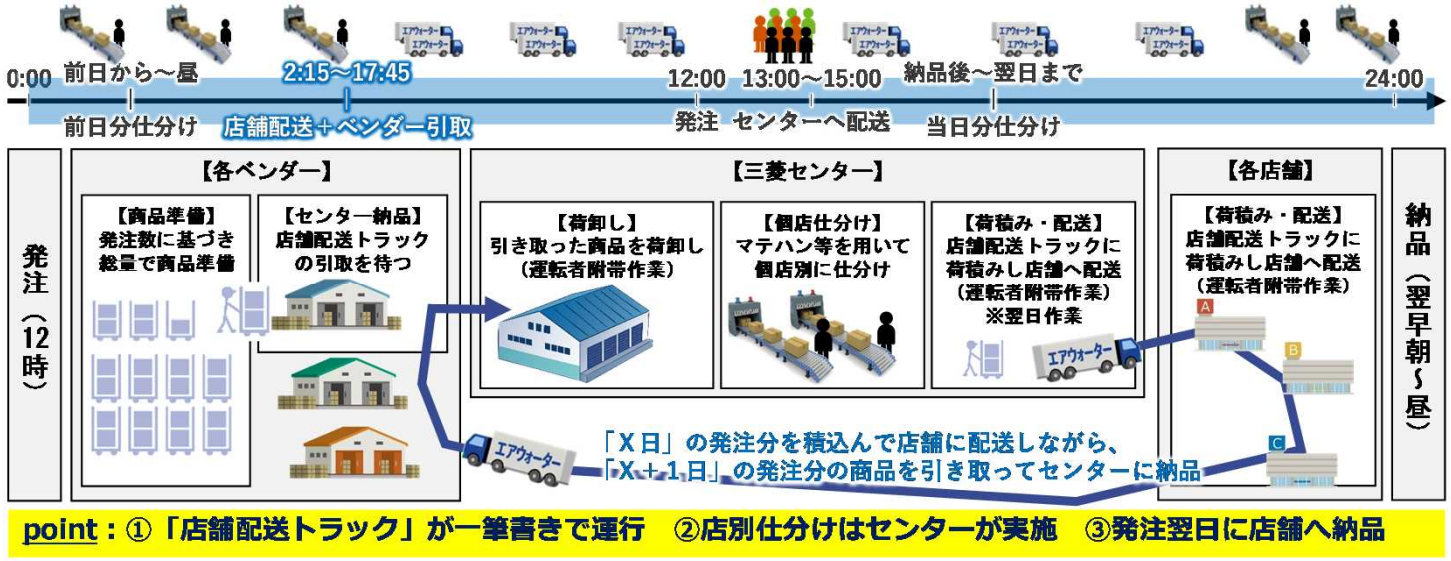
（１）昨年実証事業のフォロー調査

昨年実証事業（ケーススタディ）のふりかえり

従来スキーム



新規スキーム



（１）昨年実証事業のフォロー調査

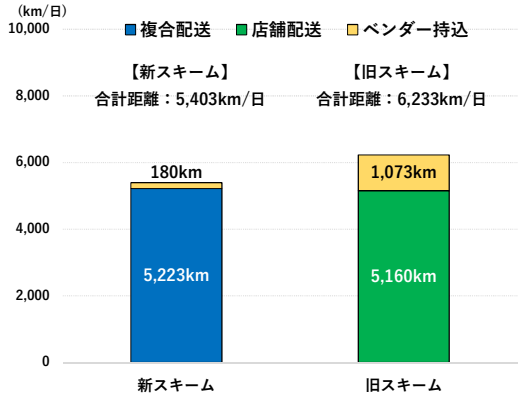
今年度実施のフォロー調査の内容

調査項目

①トラック走行距離
②トラック実車距離
③トラック積載効率
④運転者拘束時間
⑤運転者必要人数
⑥運転者の体力的負担
⑦店内作業効率
⑧ベンダー作業人員
⑨センター作業人員
⑩その他社会的項目

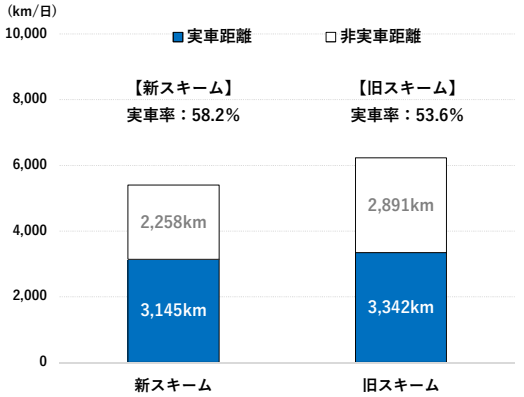
分析イメージ

【走行距離】13.3%減少



・複数店配送やベンダー引取実施により、サプライチェーン全体としてのトラック走行距離の短縮を実現

【実車距離】4.6%向上



・複数店配送やベンダー引取実施により、非実車状態での走行距離短縮を実現

（２）業界企業へのボトルネック調査

調査の経緯・趣旨

業界の課題

➡受発注の位置づけから上下関係が生まれてしまう
➡物流セクターは”川下”に位置する
➡最適スキーム構築が難しい商慣習が存在

アークスグループの座組

➡荷主/配送事業者/物流センターが横並び
➡定期的な協議の場を設けてブラッシュアップ
➡スキーム最適化に向けた推進体制が存在

先行事例の表面的な踏襲では課題解決には至らないのではないか
➡各々のサプライチェーンが最適化を目指すための推進体制を構築できるか否かが重要（荷主と運送事業者の関係性調査へ）

（２）業界企業へのボトルネック調査

調査概要

調査方法

・北海道トラック協会の定例調査
・FAXで案内
・ホームページからの回答またはFAXで回答

調査対象

・北海道トラック協会の会員事業者

調査期間

・令和４年９月～

（２）業界企業へのボトルネック調査

調査項目（抜粋）

基礎項目

・輸送品目　・輸送形態　・車両種別保有状況
・運転者在籍状況／採用状況／確保対策の実施状況

追加項目

・標準運賃告示以降の荷主との運賃交渉の有無
　➡交渉できない理由
・燃料サーチャージに関する荷主との交渉の有無
　➡交渉できない理由
・荷主との定期的な協議の機会の有無
　➡協議の場構築への意向
・時間外労働上限規制等による影響の有無/影響度合い
・運送約款改定以降の付帯作業等の料金収受有無
　➡収受できない理由

事業のアウトプット/アウトカム

（１）昨年実証事業のフォロー調査

アウトプット　先行事例の「ノウハウ」「効果」「課題」を可視化

アウトカム　サプライチェーンの上流から下流までの全体が物流課題の解決に動き出すためのエビデンスとする

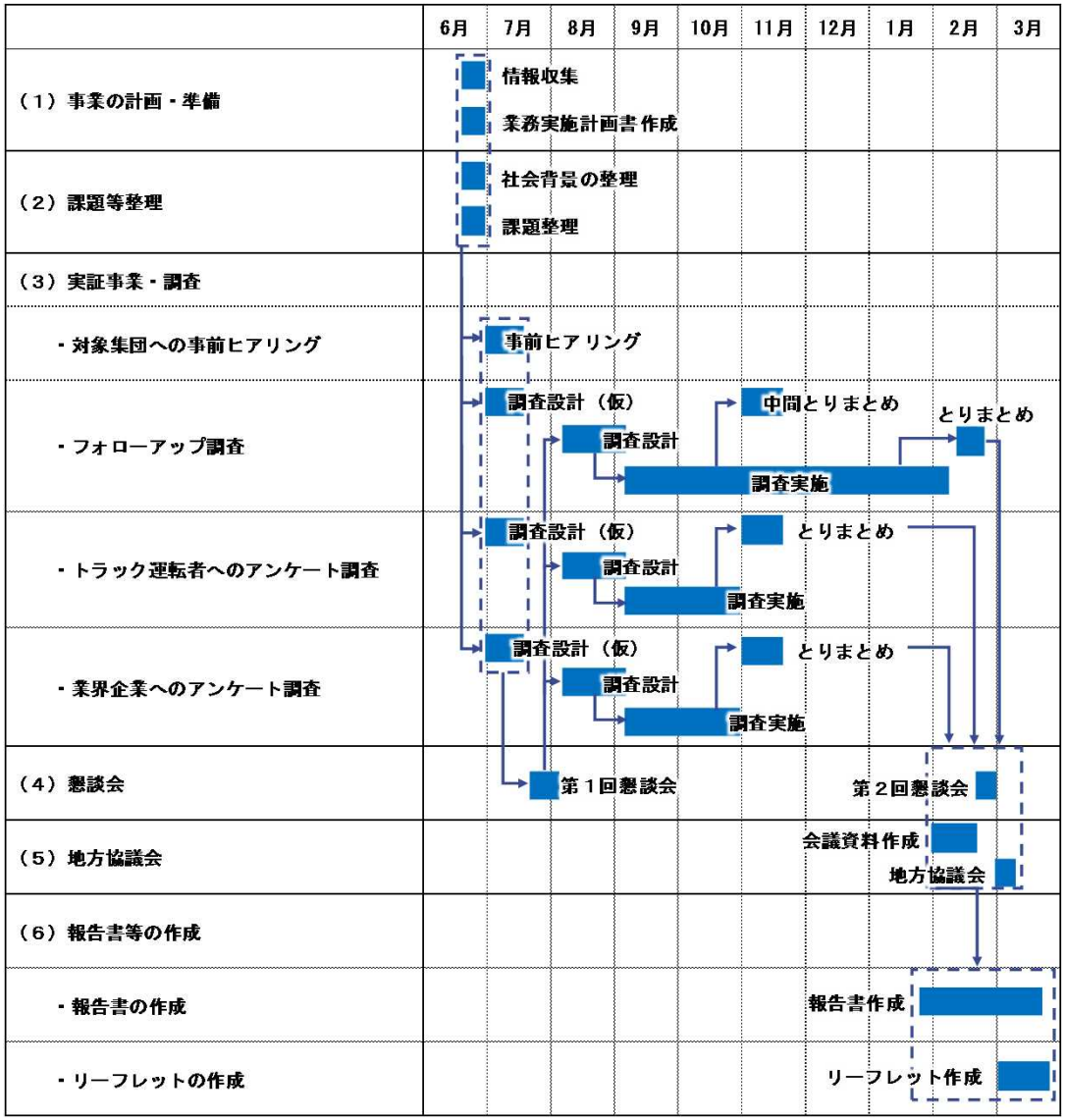
（２）業界企業へのボトルネック調査

アウトプット　物流課題の解決におけるボトルネックを可視化

アウトカム　当該ボトルネック解消に向けて関係団体等がとるべき方向性や施策検討のエビデンスとする

事業スケジュール

当初スケジュール



進捗状況

・事前ヒアリング
➡実施済
➡調査設計へ活用

・フォロー調査（＋運転者アンケート）
➡調査設計及び実施調整中

・業界企業アンケート
➡実施済み
➡回収後集計分析へ

・懇談会（関係者協議）
➡1回目：書面開催
➡2回目：分析完了後2月予定

・地方協議会報告
➡2月以降想定