

トラック・物流Gメンの取組

令和7年3月10日

関東運輸局自動車交通部

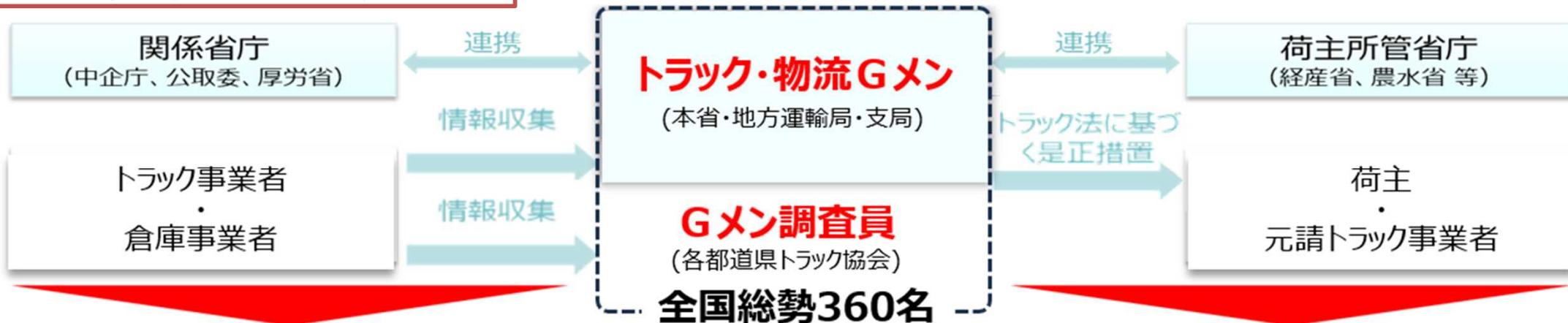
目次

- ① **トラック・物流Gメンの設置**
- ② **トラック・物流Gメンの業務**
 - ・是正措置
 - ・周知活動
- ③ **違反原因行為に係る実態調査の結果（概要）**
- ④ **最後に**
 - ・持続可能な物流の実現に向けて
 - ・（参考）荷主とトラック運送事業者の協力による取引環境・長時間労働改善事例

① トラック・物流Gメンの設置

- 「物流革新に向けた政策パッケージ」(令和5年6月)に基づき、**全国162名体制の「トラックGメン」**を設置(令和5年7月)。関係省庁と連携して、悪質な荷主・元請事業者に対し、貨物自動車運送事業法に基づく「働きかけ」や「要請」を実施。
- 令和6年11月には、物流産業全体の取引適正化を進めるため、トラックGメンを「**トラック・物流Gメン**」へ改組し、本省・地方運輸局等の物流担当部署の職員(29名)と、各都道府県のトラック協会が新たに設ける「**Gメン調査員**(166名)」を加えた**総勢360名規模**に体制を拡充。
- **令和6年11月・12月**を「**集中監視月間**」と位置づけて取組を強化し、「**勧告**」(2件)を実施(令和7年1月30日)したほか、「**働きかけ**」(423件)、「**要請**」(7件)による**是正指導を徹底**。

関係省庁と連携



荷主とトラック事業者の「適正」かつ「対等な」取引環境の改善



<長時間の荷待ち>



<契約にない付帯業務>



<運賃・料金の不当な据置き>



<過積載運送の指示・容認>



<無理な運送依頼>



<異常気象時の運送依頼>

② トラック・物流Gメンの業務 是正指導

情報収集

電話・訪問調査



トラック事業者へ直接電話をかけ、もしくは直接事業所などに訪問し、荷主との間での困りごとがないか、その中で荷主からの行為に違反原因行為に該当するものがないか、などについて聴取。

目安箱

荷主等による長時間の荷待ちや契約にない附帯業務の強要などの実態を把握するための「目安箱」を設置し、「働きかけ」等の実施の判断に活用。情報提供者の同意が得られた場合は、追加の聞き取りを実施。

パトロール・フォローアップ調査



プッシュ型情報等で得られた違反原因行為の確認・証拠収集のため、荷主の物流拠点の敷地外から荷待ち状況等を調査。

荷主への是正指導の基本フロー

働きかけ

トラック事業者が法令順守できるよう理解を求める

さらに情報を得た場合

要請

改善計画の提出、改善状況の報告についても協力を依頼

要請してもなお改善されない場合

勧告・公表

改善計画の提出、改善状況の報告についても協力を依頼

理解を求める文書を発出



荷主による自主的な状況確認と改善

荷主へのフォローアップの実施

要請・勧告文書を発出



必要に応じ関係省庁等と連携してヒアリング



改善計画の策定、改善期間の設定

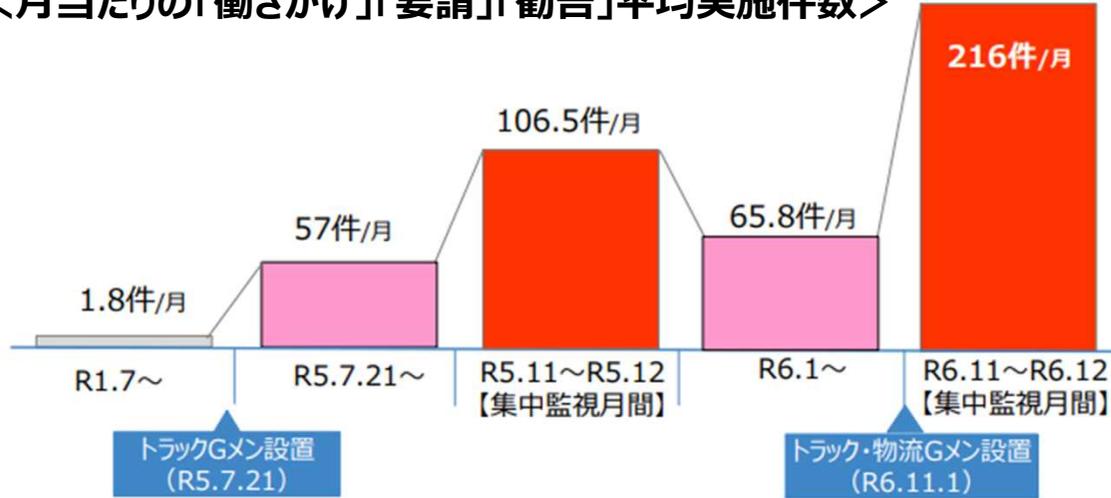


トラックGメンによる改善状況の確認



改善報告の提出
(違反原因行為の解消)

<月当たりの「働きかけ」「要請」「勧告」平均実施件数>



働きかけ等の累計実施件数 (R1.7~R6.12)

- 勧告 : 4件 (荷主2、元請1、その他1)
- 要請 : 183件 (荷主94、元請83、その他6)
- 働きかけ : 1,378件
(荷主942、元請399、その他37)

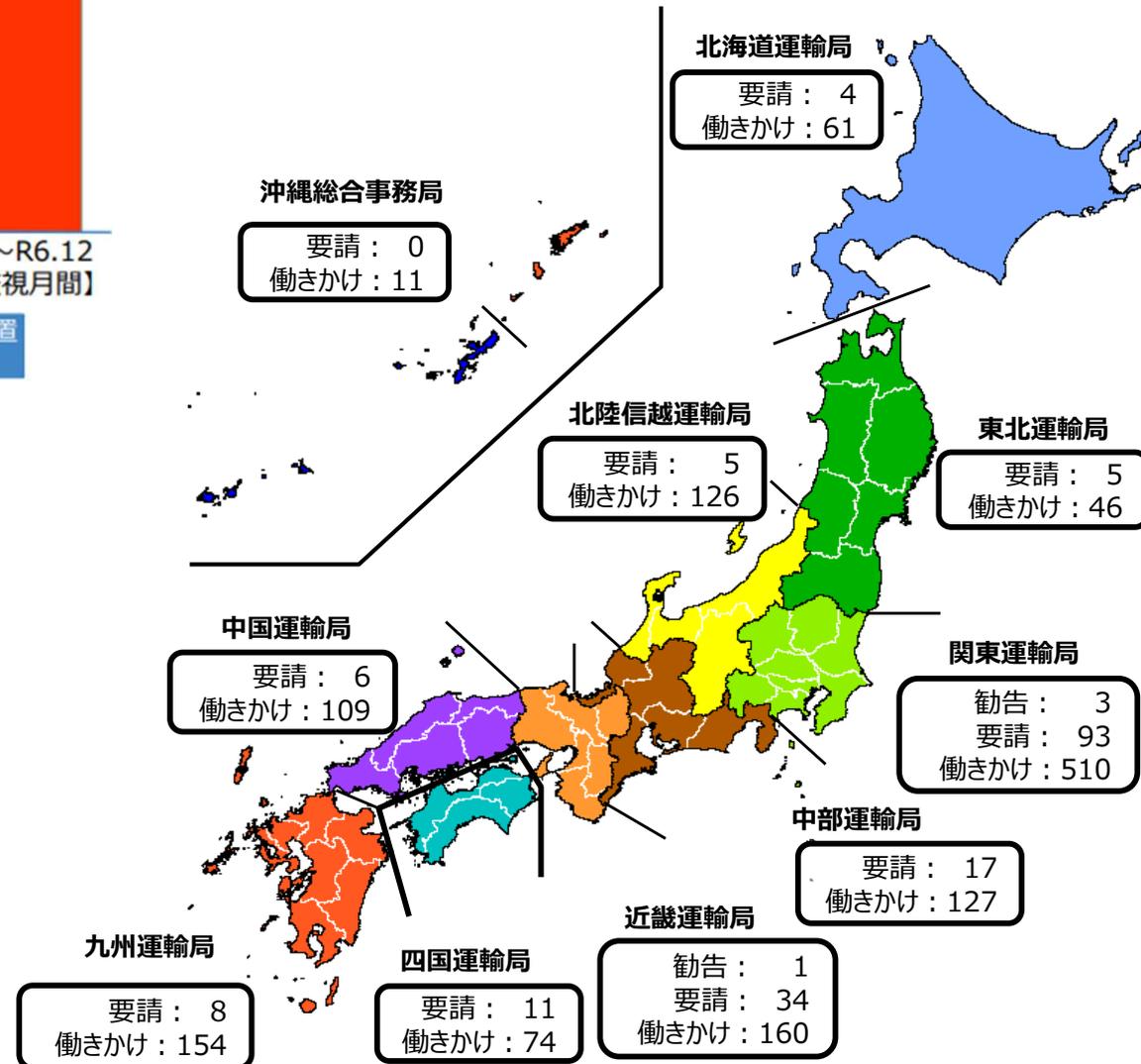
⇒ 計1,565件の法的措置を実施

主な違反原因行為

- 長時間の荷待ち (48%)
- 契約にない附带業務 (20%)
- 運賃・料金の不当な据置き (16%)
- 無理な運送依頼 (7%)
- 過積載運送の指示・容認 (5%)
- 異常気象時の運送依頼 (4%)

<ブロック別働きかけ・要請・勧告実施件数>

※数値は要請、働きかけが行われた、各ブロックに本社を有する荷主等の数



悪質な荷主等への「要請」を通じた改善事例

事例①長時間の荷待ち

- 対象事業者：荷主子会社（元請）
- 発生場所：関東、中国運輸局管内
- 経緯：働きかけ実施後も複数の情報が寄せられたため
《目安箱の投稿、荷主の違反原因行為に係る実態調査の回答》

オーダー待ちで2～3時間の荷待ちが一年中発生している。積込が終わる時間は夜の19時頃になり、次の日の朝4時に関西まで届けられないため、休憩時間もとれない。



- 国交省による「要請」実施
 - ・当日オーダーが多いため、決定するまで工場内で車両を待機させており、積込が午後に集中していた。また、複数の出荷場所での積み合わせも生じている。
 - ・改善計画に基づき、予約受付システムの導入、複数箇所積みの解消、鉄道輸送の活用、グループ会社の販売部門を通じて顧客に対するオーダー早期化の働きかけ等を実施した。
 - ・取り組みの結果、荷待ちと荷役時間の合計が2時間以上となった台数は、1ヶ月あたり1%以下となった。
 - ・長時間の荷待ちは改善したが、積込作業員の不足や、トラックの待機場所の確保など残る課題の解決に引き続き取り組む。

事例②長時間の荷待ち

- 対象事業者：食品製造業（発荷主・着荷主）
- 発生場所：近畿運輸局管内
- 経緯：働きかけ実施後も複数の情報が寄せられたため
《目安箱の投稿、荷主の違反原因行為に係る実態調査での回答》

4～6月頃、7月～9月頃、2時間程度の荷待ちが発生している。出荷作業の人手が少なく、遅れていても全く気にしていない。



- 国交省による「要請」を実施
 - ・原材料の入庫において、急な製造対応などの影響で、一部の日時に車両が集中する事例が発生し、荷待ちが発生していた。また、製品の出荷においても、納品時間が指定されているため、一定の時間に車両が集中し、受注数量の増加等があった場合に、2時間以上の荷待ちが発生していた。
 - ・改善計画に基づき、倉庫作業員の増員、入構時間の指定、パレット化等を実施し、荷待ち平均時間は30分未満を大幅に下回るまで改善した。

悪質な荷主等への「要請」を通じた改善事例

事例③ 契約にない附帯業務

- 対象事業者：加工食品運送業（元請）
- 発生場所：関東、中国運輸局管内
- 経緯：働きかけ実施後も複数の情報が寄せられたため
《荷主の違反原因行為に係る実態調査での回答》

積み込み前にラベル貼りをさせられている。料金はもらっていない。



- 国交省による「要請」実施
 - ・社内調査の結果、ラベル貼り作業、パレットへの載せ替え、納品先での検品作業等の契約にない業務を取引のある運送事業者にさせていたことが分かった。
 - ・**自社人員を補充し、自社業務に切り替えを実施した。**
 - ・取引のある運送業者全社との契約を見直し、業務内容について、双方の合意がとれているかを確認した。今後も必要に応じて料金の交渉に応じる。

事例④ 運賃・料金の不当な据置き

- 対象事業者：食料運送業（元請）
- 発生場所：関東運輸局管内
- 経緯：働きかけ実施後も複数の情報が寄せられたため
《荷主の違反原因行為に係る実態調査での回答》

3月に交渉を始めてから半年経つまで、反応がなかった。結局、親会社が首を縦に振らないと理由だけで、交渉に応じてくれなかった。



- 国交省による「要請」を実施
 - ・運賃・料金の価格協議状況について社内調査を実施し、「要請あったにも関わらず未対応」だったものについては、**協議を速やかに実施した。**
 - ・**運賃・料金交渉に係る基本的な考え方、手順等を書面化し、社内で統一した対応**を行えるようにした。
 - ・運送会社との協議に応じる旨周知し、価格協議の申し入れがあった場合は、都度協議に応じる。

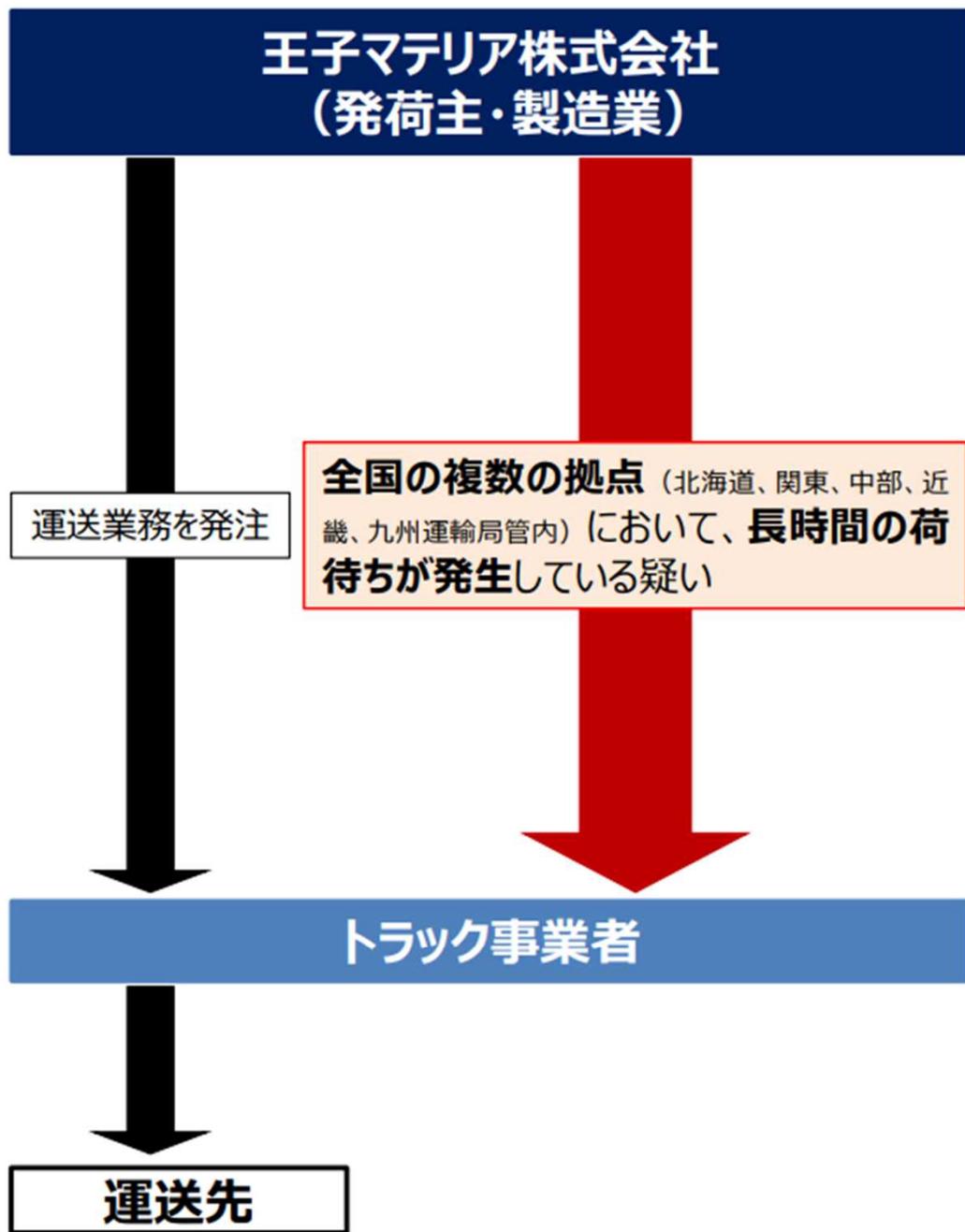
事例⑤ 無理な運送依頼

- 対象事業者：荷主子会社（元請）
- 発生場所：関東運輸局管内
- 経緯：働きかけ実施後も複数の情報が寄せられたため
《目安箱の投稿》



出荷が遅れることの説明がなく、さらに翌日の配送を強要された。

- 国交省による「要請」を実施
 - ・休日に売れた商品を店舗に補充するので、月曜日、お盆、年末年始は繁忙となる。倉庫の処理能力を超えた発注が来たので、荷渡し時間の超過が発生した。
 - ・**人員見直しにより、17時に荷渡しを完了させることを目標に設定し、完了時間の平準化を概ね達成した。**
 - ・営業担当を通じて、**着荷主へ納品時間と曜日の見直しを折衝。**一部取引先で改善が実現した。引き続き交渉を行う。



要請 (R4.8)

- トラック事業者に対し**長時間の荷待ち**をさせている疑いがあることから、**違反原因行為の是正を要請**
- 要請後、**改善計画を提出**し、同計画に基づく取組により**一定の改善を確認**

- ↓
- トラックGメンによる関係省庁と連携したヒアリング
 - トラック事業者への全数調査 等

勧告 (R6.1.26)

- 依然として違反原因行為に係る情報が相当数寄せられたことを踏まえ、**要請後もなお違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由があると認め、違反原因行為をしないよう勧告し、その旨公表**
- 違反原因行為の早急な是正**を促すとともに、**改善計画の提出**を指示

- ※勧告後の対応
- 王子マテリア株式会社が**改善計画を提出(R6.3)**
 - 今後の取組状況については、**トラックGメンによるヒアリング**や**現地訪問**等を通じて**フォローアップ**継続
 - 改善が図られない場合**、更なる法的措置の実施を含め、**厳正に対処**

＜参考＞貨物自動車運送事業法附則第1条の2第4項
国土交通大臣は、当分の間、前項の規定による要請を受けた荷主が**なお違反原因行為をしていることを疑うに足りる相当な理由があると認めるときは**、当該荷主に対し、**違反原因行為をしないよう勧告**することができる。

1. 目標 (令和6年3月改善計画)

- 令和6年9月末までに、原則「荷待ち、荷役作業等時間2時間超」をゼロとする。(一部の工場は令和6年12月末まで)
- 運送事業者・トラックドライバーへのヒアリング活動を定期的に繰り返し行い、輸送業務に関わる労働環境改善につなげる。

2. 実施済み対策

① 各工場での出荷効率化投資

予約システムの導入、出荷口の増設、荷捌き場新設、旧倉庫活用、ハンディターミナル更新、無線機導入、カメラ設置、外部倉庫への出荷システム拡充

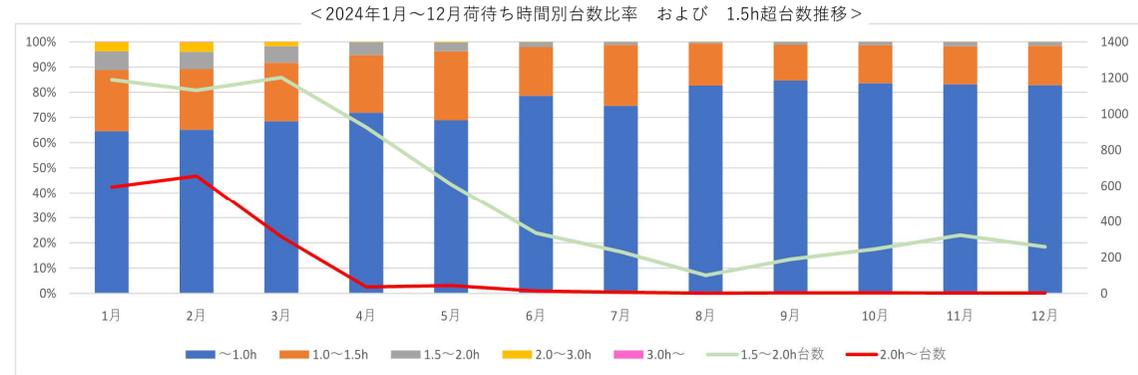
② 運送会社・トラックドライバーへの定期的なヒアリングの実施

- 王子物流と協力し、運送会社、ドライバーからの意見聴取を実施
- 意見・要望等については可能な限り対応し、輸送会社・ドライバーへのフィードバックも実施
- 滞在時間短縮の他複数積み削減、予約可能時間帯の拡大の意見・要望について対応

③ デリバリー体制の一元管理

令和6年7月 業務改善やDX推進などの課題を解決するため品種・部門を超えて調整する部署 (セールsstrategyセンター) を新設

3. 改善結果 (全工場の荷待ち、荷役作業等の2時間越え比率の変化)



荷待ち等時間別台数比率	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
～1.0h	64.6%	65.1%	68.5%	71.9%	68.9%	78.6%	74.6%	82.7%	84.6%	83.6%	83.1%	82.8%
1.0～1.5h	24.1%	24.1%	23.2%	22.9%	27.3%	19.3%	24.1%	16.6%	14.2%	15.1%	15.0%	15.7%
1.5～2.0h	7.5%	6.8%	6.6%	5.1%	3.5%	2.0%	1.2%	0.7%	1.1%	1.3%	1.8%	1.5%
2.0～3.0h	3.7%	3.8%	1.7%	0.2%	0.3%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%
3.0h～	0.1%	0.1%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%

※各月の比率は、端数処理しているため、合計で100%とならない場合がある。

4. 今後の取組み

- 悪天候など特殊な事情をのぞき、改善計画は達成されており、**今後も継続して効果を発現できる体制を整えることができた。**
- 引き続き、**運送事業者をはじめ物流関係者との緊密なコミュニケーション**のもと、関係者からの信頼回復に努めていく。

・令和6年1月の勧告後、国土交通省では、経済産業省、厚生労働省とともに定期的にフォローアップを実施してきた。
 ・今後も定期的に意見交換を実施し、荷待ち等の状況を引き続き注視していく。

② トラック・物流Gメンの業務_周知活動

○荷主企業への周知活動

荷主等物流施設に立ち寄り荷待ち状況の現地調査や荷主等に対して物流の2024年問題解決に向けた荷主の協力の必要性を伝え、理解を得るための周知・協力要請を実施。

荷主等へのアポなし訪問・説明



荷主等をアポなしで訪問し、オンライン説明会、2024年問題解決に向けた荷主の協力の必要性などについて説明。

関係機関との連携



関東経済産業局や埼玉県、Gメン調査員等と連携して周知・協力要請を実施。

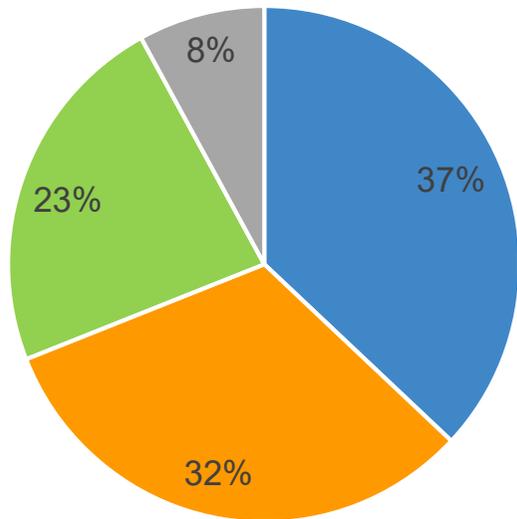
訪問先	いただいたご意見
建機レンタル	無理な納品依頼については運送会社に確認した上で断っているし、運送会社に対して無理な依頼はしない。自社としては運送会社をお願いしている立場だと思っている。
デザイン・印刷	専属の運送事業者が建物内に事務所を構えているため、運送に係ることについては任せている。燃料費も高騰しており運賃の値上がりが発生するのはしょうがないことだと理解しており対応している。
家電量販店 物流センター	当該センターは、自社の店舗向け配送のみを1者専属で行っているため、2024年問題についても対策済み。 また、納品に来る事業者に対しても、場内での滞在時間をチェックしており、滞在時間が長くなった車両は、センター職員が状況を確認に行き、トラブルが生じていないか等確認し速やかに退出が出来るように努めている。
食品製造	スーパー関係の倉庫への納品は恒常的な荷待ちがあるため、運送会社が嫌がるようでこのあたりでは特定の大手運送事業者くらいしか引き受けてくれない。
元請事業者	仕事の交渉も運賃交渉も強気で実施。「出来ないことは出来ない」と伝えて取引をやめた荷主もある。備車も使っているため、自社がある程度運賃をもらわなければ協力会社にそれなりの運賃を払うことが出来ない。
運送事業者	元請の仕事はほぼ無く、業務のほとんどが備車としての依頼なので、経費の上昇と比べ運賃はそれほど上がらず利益を確保することが難しくなっている。

③ 違反原因行為に係る実態調査の結果(概要)

◆ 昨年9～10月にかけて、全トラック事業者を対象にした調査結果は、以下のとおり。

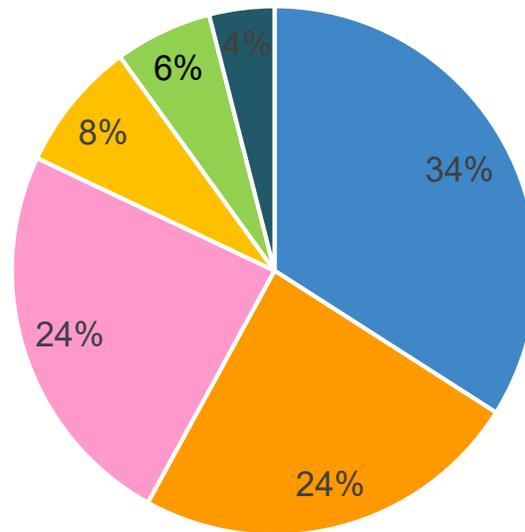
- 調査対象事業者数：**62,848者**(R5:63,251者)
- 回答数：**24,159件**(R5:23,840件) ※同一事業者からの複数回答を含む。
うち、違反原因行為があったと回答した件数：**3,308件**(R5:4,441件)
- 昨年調査に比べて、すべての違反原因行為において件数が減少したが、昨年同様に輸送品目別では、**「食品」の割合が一番高くなっている。**

違反原因行為を行っている疑いのある荷主の分類



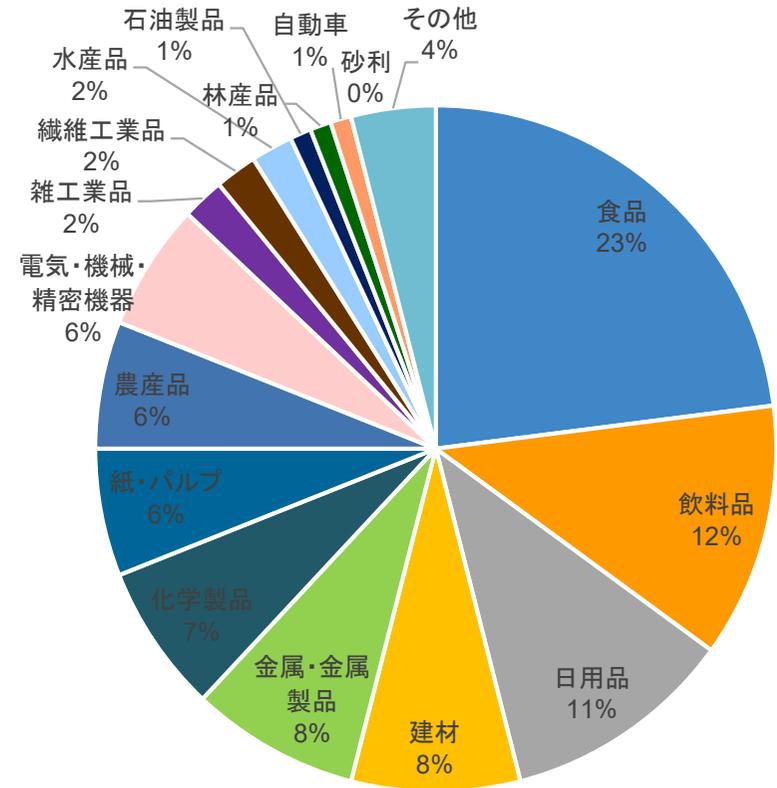
- 発荷主(元請運送事業者は含まない)
- 元請運送事業者(利用運送事業者含む)
- 着荷主
- その他(倉庫事業者等)

違反原因行為の割合



- 長時間の荷待ち
- 運賃・料金の不当な据置き
- 契約にない附帯業務
- 異常気象時の運行指示
- 無理な運送依頼
- 過積載運行の要求

違反原因行為ありの回答における輸送物品(複数回答)



違反原因行為に係る実態調査の結果(主な傾向)

- ◆ 回答のあったトラック事業者のうち、Gメンの活動を認知している割合は約78%となっている。
- ◆ 違反原因行為の実態調査を基にGメンが追加でトラック事業者から詳細情報を収集したところ、違反原因行為の上位3位では、下記のような傾向があった。
- ◆ 一方、違反原因行為があると回答したトラック事業者のうち、匿名で連絡が取れないもの(約24%)、Gメンによる追加調査を希望しないもの(約32%)、是正指導に活用を望まないもの等(約9%)※があり、是正指導に至らない事案も多く、今後ともGメン活動に対するトラック事業者の理解と協力を得ていくことが重要。※重複あり

長時間の荷待ち

- 荷主から到着時間の指定があった割合は約53%。
- 1~2時間の荷待ち(荷役を含まず)が最も多く、次が2~3時間、3時間超の順となっている。
- トラック事業者からは、「待機時間解消のために予約システムを導入されたが、予約できる時間が限られており予約が取れない。」、「リフトマンが不足しており、バースに着いても荷役が始まらない。」、「オーダーの早期化を着荷主に依頼している。」といった声が多く聞かれた。
- 他方、運送会社の都合による荷待ち(「予約をしていない」「予約時間よりも早く到着した」等)への指摘もあった。

運賃・料金の不当な据置き

- 金額を書面で提示したうえ、運賃交渉している割合は約62%。
- トラック事業者が提示した根拠で主なものは、「自社原価(標準的運賃を基礎としたものを含む)」。
- 交渉したが一方的に決定した価格を押し付けられ、希望する値上げ等に至らなかったという案件が多い。
- 元請に交渉したところ、真荷主が値上げに応じてくれないことを理由に据え置かれたという案件もあった。

契約にない附帯業務

- 契約にない附帯業務の種類として「荷物の仕分け作業」と回答したものの割合が一番高かった(約24%)。
- トラック事業者からは「昔からの商慣習によるものであり、やめることを言い出しにくい。」との声が多く聞かれた。
- 「配送先で指示された附帯業務について発荷主に確認したところ、やらなくてもいいと言われ着荷主と認識が異なっている。」という案件もあった。

④ 持続可能な物流の実現に向けて【次ページ参考事例】

～Gメンに寄せられるトラック運送事業者の声を踏まえて、荷主の皆様をお願いしたいこと～

1

適正な運賃・料金による取引

- ▶ 運賃値上げへの理解、運賃交渉への積極的な対応(標準的運賃による交渉への理解・対応を含む)
- ▶ 運送契約の書面化(R6.4義務化) ▶ 燃料費等上昇分や高速道路利用料等の価格への反映
- ▶ 荷待ち、荷役等附帯作業料の適正な負担

2

荷待ち時間の短縮

- 例 ▶ 混雑時間帯を回避した貨物の出荷・納品日時の分散・平準化
- ・荷待ちの発生時間帯、時間数、頻度をデータで把握し、荷主とトラック事業者が共有
 - ・発側・着側のどの工程に起因する問題なのか、改善策について検討
- ▶ トラック予約システムの導入(トラック事業者を交えた事前のフロー整理、合意形成に配慮が必要)

発着荷主・トラック事業者の
コミュニケーション

3

荷役等時間の短縮

- 例 ▶ 荷役等の効率化(例:パレット等の導入、フォークリフト・作業員の適切な配置 等)
- ▶ 検査(検品)の効率化(例:商品の識別タグの導入等)

4

積載効率の向上

- 例 ▶ リードタイムの確保・柔軟な納期調整→複数荷主の貨物の積合せ・共同配送・帰り荷の確保
- ▶ 繁閑差の平準化や納品日の集約等を通じた発送量・納入量の適正化 等

5

輸送の安全の確保に向けた配慮

- ▶ 台風や豪雨など異常気象発生時に、無理な運送依頼を行わない
- ▶ 過積載運行を行わせない

【参考事例：②荷待ち時間の短縮・④積載効率の向上】

バラちらし：午前納品の分散化（製紙）

取組事業者

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

出典：荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン
 （加工食品・飲料・酒物流編）
https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/_210416_guideline.pdf

背景・課題

- 着の78%が午前中に配送されており、午前中の配送対応車両が午後には空き車両になっていた

取組内容

- 見直しには着荷主の時間指定を減らす必要があり、着荷主の拠点で「時間的な余裕」「空間的な余裕」がないか納品するドライバーに確認してもらった
- 発荷主から着荷主へ要請してもうまくいかないため、発荷主の了承を得て、3PLが直接着荷主の物流現場を訪問し、「バラちらし」（時間指定の解除・前倒し納品（前日午後））を打診



成果

- 着荷主のバラちらしへの賛同率100%
- 時間指定解除の賛同率93%
- 前倒し納品（前日午後）承諾率96%
 → 車両の回転数が9.8%向上、必要車両台数が18台から14台に削減

成果に結びついたポイント

- ✓ 「バラちらし」の実施可能性を日々配送しているドライバーに確認してもらった
- ✓ 3PLが発荷主と問題を共有し、商流での交渉ではなく、着荷主の物流現場を訪問し、「バラちらし」を説明、時間指定の解除と、前倒し納品（前日午後）を打診

予約受付システムの導入と一貫パレチゼーション(食品)

取組事業者

- 発荷主 (食品製造業)
- 着荷主 (通販事業者)
- 流通センター (着荷主子会社)
- 運送事業者
- 荷種: 穀物食品

出典: 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 (事例集)
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001487579.pdf>

背景・課題

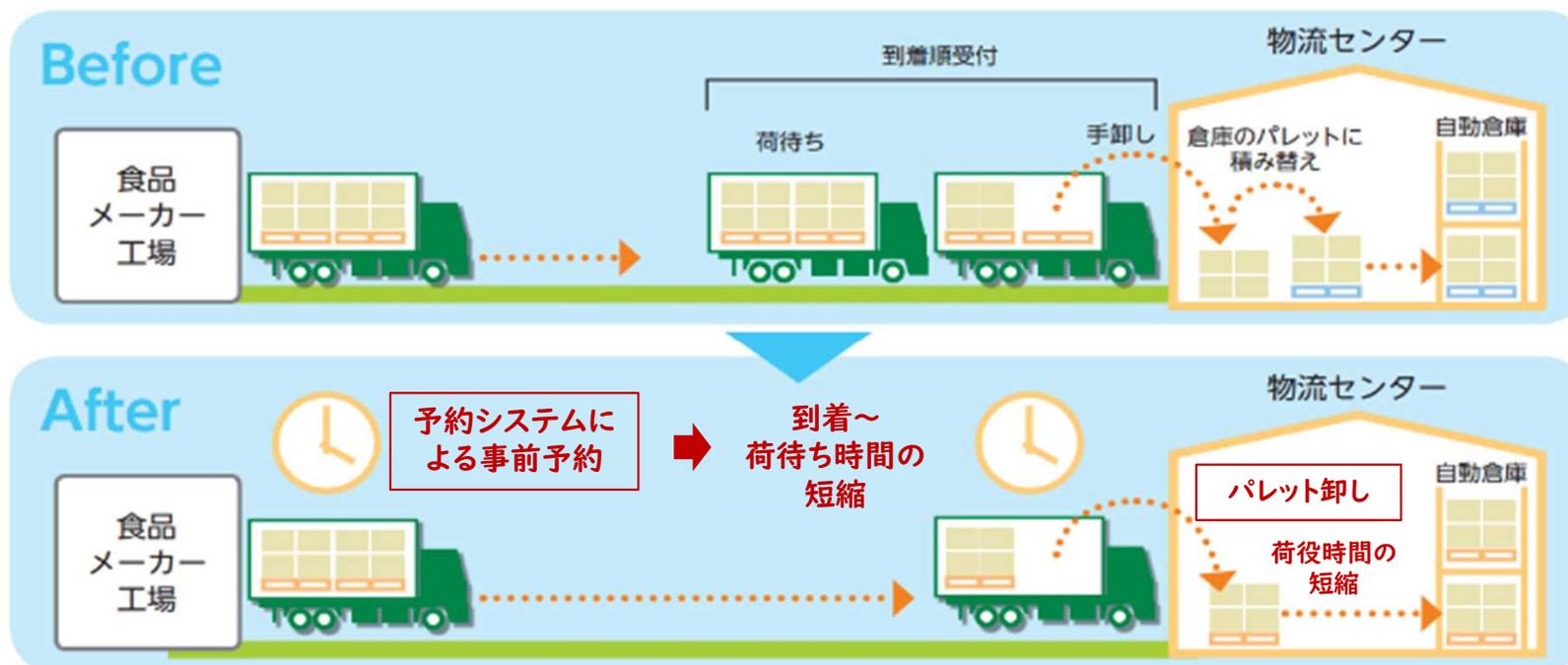
- 流通センターへの納品が**到着順受付**となっており、早い順番をとるためにドライバーが必要以上に早く到着する傾向。到着～荷役開始までの**荷待ち時間の合計が3～4時間**を要していた。
- 発荷主のパレットの積み方が着荷主の指定する積み方と異なり、**バラ卸しが行われており、荷役時間も長時間に**。
- 待機・荷待ち時間・荷役時間**合計で約6時間**を要していた。

成果に結びついたポイント

発着荷主の
コミュニケーション

- 朝7時から先着順で受付→**予約システムを活用し、1時間ごと幅で事前予約を受付**
- **パレットの積み方を発荷主が着荷主の自動倉庫の仕様にあわせ、パレット卸しが可能に** →

取組内容



成果

- 待機+荷待ち (4時間) + 荷役 (2時間) = 6時間 → 待機+荷待ち (53分) + 荷役 (27分) = 1時間20分
合計4時間40分の荷待・荷役時間の削減

リードタイムの確保による安定した輸送の確保(青果物)

取組事業者

- 発荷主(農業団体)
- 着荷主(卸事業者)
- 運送事業者(元請・下請)
- 荷種:青果物

出典: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(事例集)
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001487579.pdf>

背景・課題

- 貨物のフェリー積み込みまでのリードタイムが短く、遅延が発生した場合に陸路輸送せざるを得ないため、改善基準告示の遵守が困難に。

成果に結びついたポイント

荷主・運送事業者のコミュニケーション

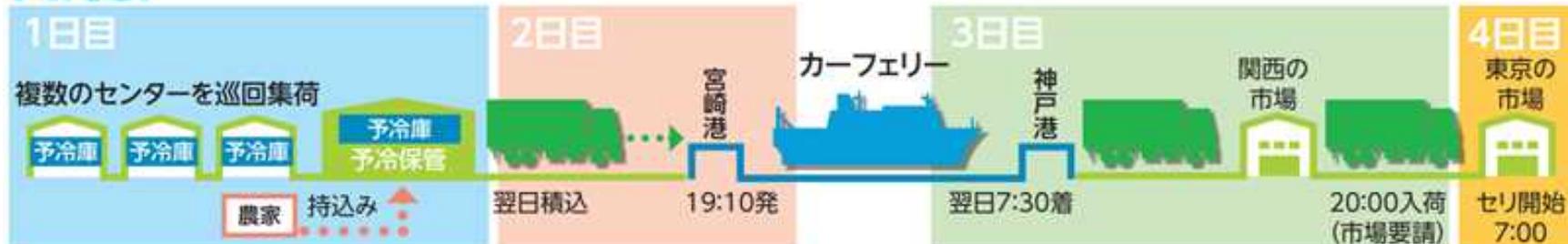
- 収穫当日は出荷せず予冷庫にいれ、翌日従前よりも早い時間帯から積み込みを開始
- 出荷スケジュールを収穫から3日目販売から4日目販売に変更

取組内容

Before



After



成果

- 収穫当日積みを翌日積みとすることで、集荷・積み込みを時間的余裕をもって行うことが可能に。
- 遅延によりフェリーに乗り遅れ全行程陸路輸送になるリスクが低減し、ドライバーの安定した労働環境を確保

メーカー・卸間における車輛の共同活用(飲料・酒)

取組事業者

- 実施者 (飲料メーカー・卸売・小売事業者・運送事業者)
- 荷種: 飲料・酒

出典: 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 (事例集)
<https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001487579.pdf>

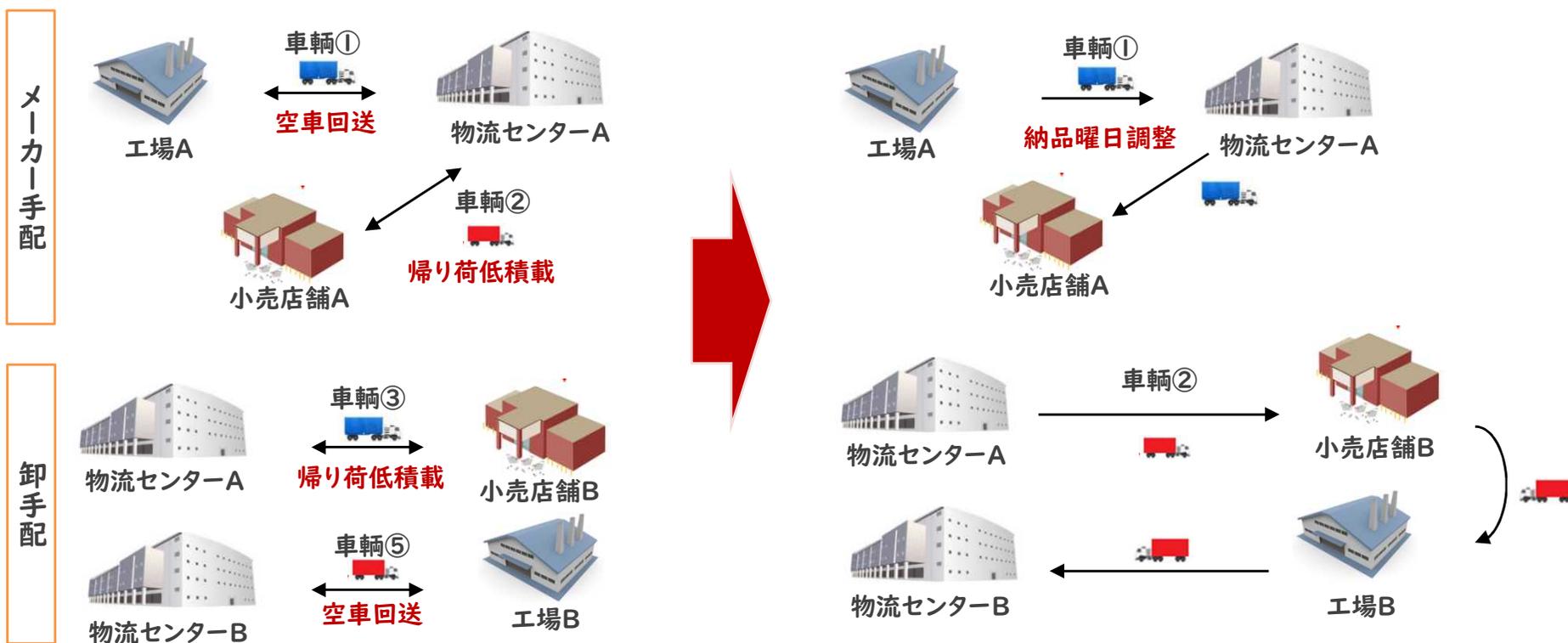
背景・課題

- 卸・メーカーともに自社配送の枠組みで車輛手配を行っており、**双方に回送・低積載率区間があり、帰り荷の確保が課題**
- 卸・メーカーの個社手配の車輛の台数・実車走行キロを整理し、**車輛の共同活用が可能なルート**を抽出。
- 小売・運送事業者とも取組内容を共有。
- **卸から小売への配送曜日にメーカーから卸への納品曜日を合わせる調整。**

【Before】合計4台 (メーカー手配2台・卸手配2台)
1台あたりの実車距離90km

【After】合計2台 (メーカー手配1台・卸手配1台)
1台あたりの実車距離180km

取組内容



成果

- 必要車両台数の削減 (4台→2台)
- 実車距離の向上 (90km/台→180km/台)

成果に結びついたポイント

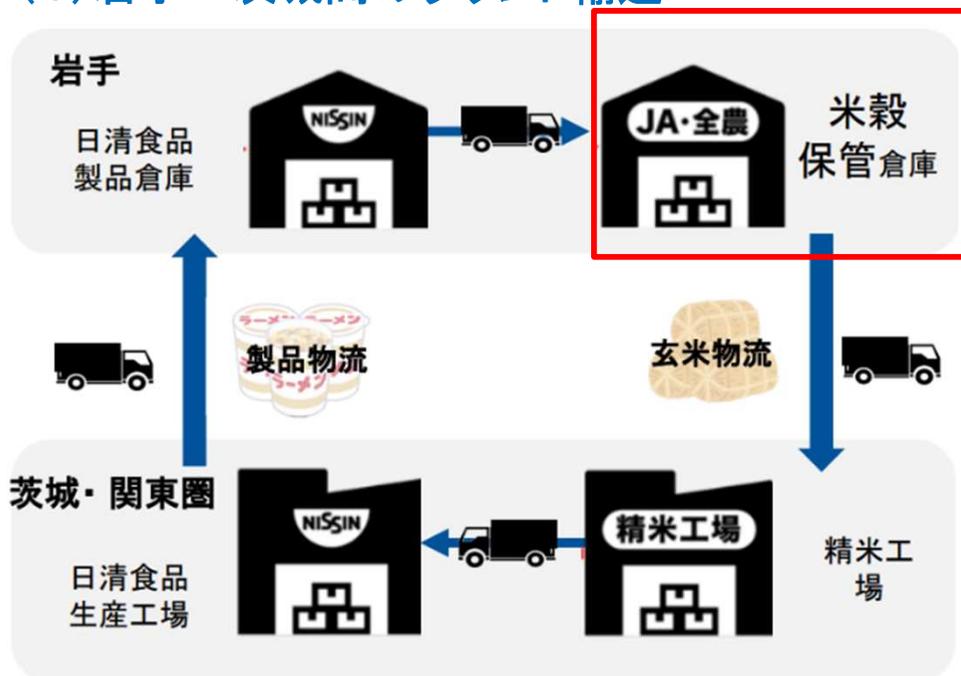
製造・配送・販売が課題を共有し共同

【参考事例:④積載効率の向上】 共同輸送の取組(食品)

出典:サプライチェーンイノベーション大賞2024
https://www.meti.go.jp/policy/economy/distribution/shh/2024_zennonisshin.pdf

事業主体	概要
日清食品 JA全農	<ul style="list-style-type: none"> 全農の原料米と日清食品のカップライス製品等の共同輸配送 異なる荷主事業者間における「ラウンド輸送※1」を実施することで、従来にくらべてトラック1台で輸送。 <p>※1 ラウンド輸送:トラックに積み込んだ貨物を目的地で降ろした後、別の貨物を積み込んで出発地まで戻ることによって積載率を高める輸送方式</p>

(1) 岩手～茨城間のラウンド輸送 START



岩手のJA・全農から関東にまるJA精米工場へ「米穀」を輸送した後、同じトラックで茨城にある日清食品の生産工場から岩手の日清食品の製品倉庫へ即席食品を輸送。

(効果) トラック1台当たりの実車率12%アップ

(2) 福岡～山口間のラウンド輸送 START



福岡にあるJA精米工場から山口にある日清食品の生産工場へ原料米を輸送した後、同工場で製造された即席食品を同じトラックで福岡にある日清食品の製品倉庫へ輸送する「調達物流」と「製品物流」を組み合わせたラウンド輸送。

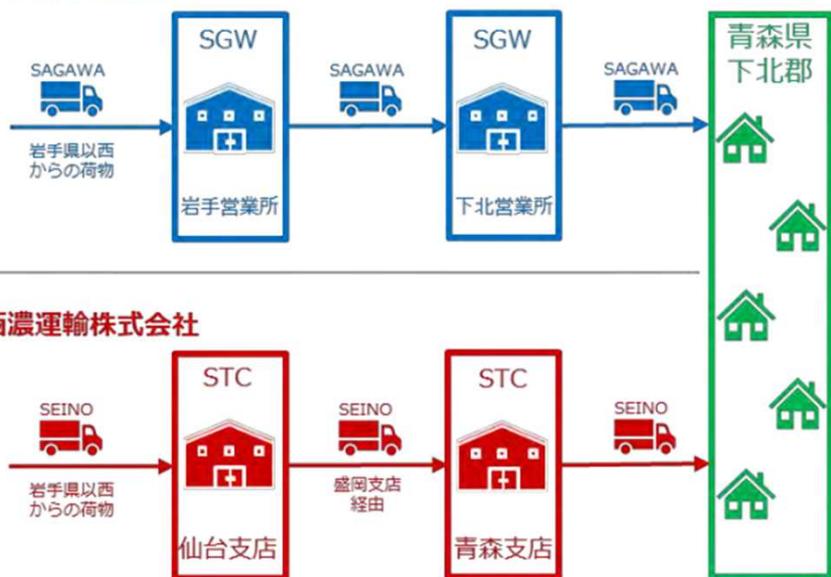
(効果) 荷卸し地と積み込み地が同じであるため荷卸しをしてから次の荷物を積むまでの距離がゼロになり、ドライバーの労働時間7%削減

共同輸配送の取組(ラストワンマイル)

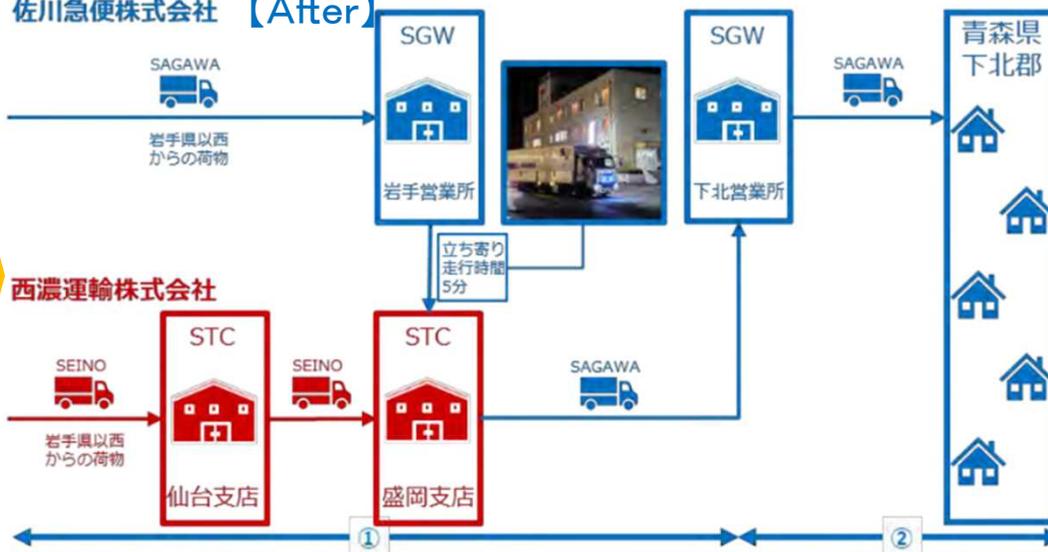
出典：令和5年度グリーン物流パートナーシップ部門賞
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001710982.pdf>

事業主体	概要
佐川急便 西濃運輸	人口減少地域である青森県下北郡向け荷物の幹線協同輸送からラストワンマイルまでの一貫共同輸配送。

佐川急便株式会社 【Before】



佐川急便株式会社 【After】



(After)

- ① 各社、岩手県以西からの荷物を岩手県内の拠点（佐川急便・岩手営業所/西濃運輸・盛岡支店）に集約、下北郡行きの荷物を積載した佐川急便のトラックが西濃運輸・盛岡支店に立ち寄り、西濃運輸の下北郡行きの荷物を積込、出発。
- ② 佐川急便の下北営業所に到着後、エリア別に仕分けを行い、佐川急便のドライバーが西濃運輸の下北郡行きの荷物も含めラストワンマイル配達を行う。

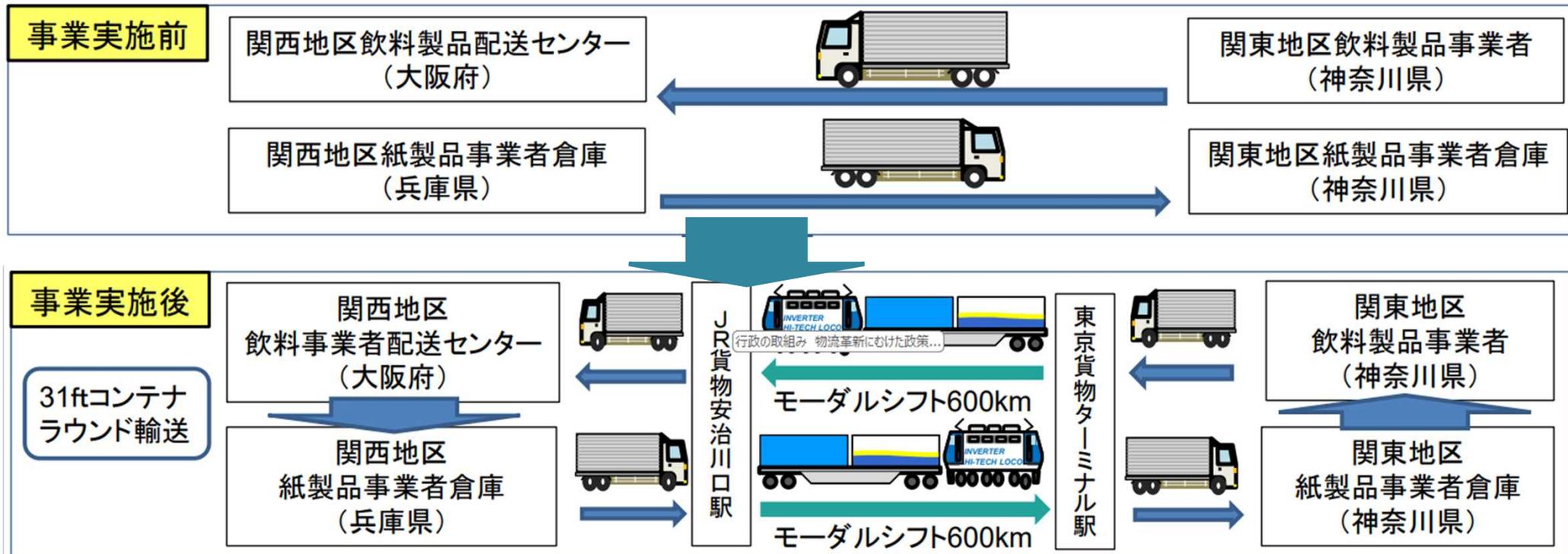
(効果)

運行車両の絶対数を削減することができ、車両の積載率を向上・輸送網集約による省力化(人手不足解消)
 トラックドライバーの運転時間約約41%削減

モーダルシフトの取組(飲料・紙製品)

出典: 令和4年度モーダルシフト等推進事業 認定案件
<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001496235.pdf>

事業主体	概要
<p>大王製紙 ダイオーロジスティクス サントリーホールディングス サントリーロジスティクス</p>	<p>31ftコンテナにて、関東～関西への飲料製品の輸送、関西～関東への紙製品の輸送を鉄道輸送に転換するモーダルシフト(ラウンド輸送)を実施。</p>



サントリーは神奈川県から大阪府に飲料を輸送し、大王製紙は兵庫県から神奈川県に紙製品を輸送していた。それを関東-関西間の輸送を鉄道にモーダルシフトし、トラック輸送を駅とそれぞれの倉庫等に限定。さらにトラックを共同にして、行きと帰りともに荷物を輸送。

(効果) トラック台数年間約290台削減、トラックドライバーの運転時間約70%以上削減