

1. ガイドラインの概要

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)について

1. ガイドライン策定の経緯

- これまで、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）についてサプライチェーンごとの懇談会を立ち上げ、課題整理や改善策について検討を実施。その結果を踏まえ、令和2年5月に各品目ごとのガイドラインを策定。
- 令和2年度は、引き続き荷待ち時間の発生件数が多かった飲料・酒物流について、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携した飲料・酒物流合同会議を設置し、実証実験などを通してサプライチェーン全体での検討を実施。
- 今般、飲料・酒物流合同会議において実施した実証実験などの結果も踏まえ、加工食品懇談会において策定したガイドラインを、「加工食品物流編」から「加工食品、飲料・酒物流編」へと改訂。

2. ガイドラインの構成

【まえがき】

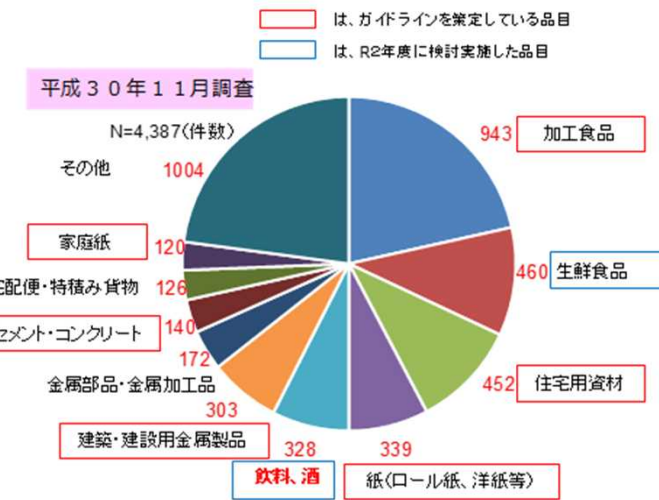
- ガイドライン策定の経緯・位置づけ・トラック運送事業の現状
 - (1) 今後のトラック運送事業の見通し、(2) トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、(3) トラック運送事業の健全な発展に向けて

【本編】

- 現状と課題、現状のボトルネックの把握方法
- 取引環境と長時間労働の改善に向けた具体的な取組み事例等

【あとがき】

- 加工食品、飲料・酒分野における今後の取組みの方向性



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

II. 飲料・酒物流の現状及び課題

飲料・酒物流の課題について、関係事業者等からヒアリングを行い整理した。

■ 論点Noは次ページと対応

飲料・酒物流の流通構造

生産

流通

小売・飲食

国内メーカー
生産拠点

卸売業

卸センター・倉庫

地場卸倉庫

小売センター・倉庫
※拠点が多段階となる
場合、DC・TC有

料飲店・飲食店

娯楽業等

小売店舗

消費者

自動販売機

自販機OP
センター・倉庫

✓ メーカー⇒卸の配送後の
帰り荷がなく、非効率な
運送となっている
(論点③)

✓ リードタイムが短く、また少量・多
頻度納品が多発。結果、卸⇒
小売の配送で、低積載配送が
発生 (論点①)
✓ 附帯作業の負担が大きい(※
契約上未定義) (論点⑥)

✓ 瓶・樽の回収に際して、
仕分け作業・附帯作業
が発生し長時間労働
が発生 (論点⑨)

✓ 物量が多く、さらに繁閑差もあるため、
センターのキャパシティオーバー
や納品時間の集中、荷役・附帯作業に
時間を要することによる荷待ち
時間が長時間化 (論点②)
✓ 商品規格が豊富であり、輸送・保管
効率が悪化 (論点⑦)

✓ リードタイムが短く、また少量・多
頻度納品が多発 (論点①)
✓ 荷役作業や検品等の附帯作業が長時間化
(論点⑥)

✓ 自販機OPセンター・倉庫納入時に
附帯作業の負担が大きい
(論点⑩)

【その他商流・商習慣等に関わる課題】

- ✓ 商品特性により、トラックの容積を使いきれない
(重量勝ちとなる) など単独製品では積載率が
低くなる場合が発生 (論点④)
- ✓ 夏場や特売等で大きな波動が発生 (論点⑤)
- ✓ T9パレットが中心となっており、T12等他の規格
と親和性が低い (論点⑧)
- ✓ 一部の商品で年月日表示となっている (論点
⑪)
- ✓ FAX発注が浸透している等、業務の一部で効率
化・デジタル化が進んでいない (論点⑫)

II. 飲料・酒物流の現状及び課題

本合同会議で検討すべき飲料・酒物流の課題及び解決の方向性について整理。

No	分類	現状・課題	解決の方向性に係る論点
1	発注ルール	・ リードタイムが短く、また少量・多頻度納品が多発。結果、実車率・積載効率の悪化に繋がっている	・ 加工食品物流ガイドラインで提示した方向性に沿って引き続き取組みを実施
2	納品時間・荷待ち時間	・ 物量が多く、さらに繁閑差もあるため、センターのキャパシティオーバーや納品時間の集中、荷役・附帯作業に時間を要することによる荷待ち時間が長時間化	・ 予約受付システムの導入や検品作業の効率化により、納品時間の管理を実施
3	帰り荷の確保	・ メーカーから卸への配送後は、一部回収した空容器等の荷物はあるものの、空車で回送することが多い。	・ メーカー・卸で車両の相互活用に向けた取組みを実施
4	共同輸送	・ 異業種による幹線輸送の共同配送実施により積載率を向上	・ 幹線輸送におけるマッチングの取組みを推進
5	季節・繁閑波動	・ 季節及び繁閑の波動（夏・繁、冬・閑等）が激しく、トラックの荷待ち時間の長期化、実車率・積載効率の悪化に繋がっている	・ 予約受付システムの導入に併せ、波動の大きな商品の入庫を後ろに設定することで他商品の荷待ち時間を削減
6	附帯作業（卸・小売物流）	・ 卸・小売への配送時に附帯作業が発生し、トラックドライバーの長時間労働に繋がっている	・ 飲料・酒物流に関する附帯作業の業務内容及び所要時間を可視化し、荷主と役割分担の明確化等を検討 ・ ビール業界で一部実施されている附帯業務の料金化を実施
7	商品規格	・ 商品規格が豊富であり、輸送・保管効率が悪化。一方、近年は缶容器の導入により保管効率向上に繋がる事例も見られる。	・ カートンサイズの統一 ・ 物流を考慮した外装・梱包サイズの設計DFLを推進*
8	パレット規格	・ 飲食・酒物流ではT9型パレットが主流となっており、T12型等ほかのパレット規格との親和性が低い	・ 飲料・酒については引き続きT9型の利用を推奨。加工食品で利用されているT11型、T12型も念頭に置いた庫内運用を推進
9	静脈物流	・ 瓶・樽の回収に際して、仕分け作業・附帯作業が発生しの長時間労働に繋がっている	・ 料飲店等からの回収時の仕分け・附帯作業を削減。商品・回収容器の読み取り・管理の自動化により作業効率化を推進
10	附帯作業（自動販売機）	・ 自販機OPセンター・倉庫納入時に附帯作業の負担が大きい	・ 自動販売機OP拠点における附帯作業の内容及び所要時間を可視化し、荷主と役割分担の明確化等を検討
11	年月表示	・ 賞味期限や製造日付が年月表示に移行しているが、一部のメーカー・商品に留まっているため、作業に時間を要している	・ 業界全体に年月表示を普及させ、検品や先入先出作業の効率化を促進
12	その他	・ 業界としてFAX発注が主流となっており、デジタル化の推進が遅滞 ・ VMI倉庫の管理主体が曖昧であるため在庫管理が行えない。	・ 業界を通じた取組み改善の方針を策定

Ⅲ. 実証実験の内容

本事業では、飲料・酒物流に係る以下5つのテーマの実証実験を実施した。

テーマ	実施事業者	内容・結果
①出荷情報の 事前共有による ノー検品	アサヒビール、 国分首都圏	✓ 内容：メーカーから卸に送付されたASNが、卸の入荷予定情報と正しければ入荷確定データとして取り込むこととした。これにより、卸拠点における検品作業の省略（ノー検品）を実現。 ✓ KPI：ドライバーの検品立ち合いに付随する作業時間（荷卸し以外の時間） ✓ 結果：ドライバーの荷待ち時間の短縮、ひいては労働時間の短縮・負荷軽減に繋がることが期待される。また、卸拠点のバス回転率の向上や人員配置計画の最適化に資する示唆が得られた。
②年月日表記と 年月表記の 作業比較・検討	国分首都圏、 日本酒類販売	✓ 内容：年月表記商品と年月日表記商品の補充作業を比較し、年月表記に切り替えた場合の効果を推計。また、商品補充時に実施される先入先出作業等の時間を計測し、年月表記への切替えによる効果を別途推計。 ✓ KPI：商品の格納に掛かる作業時間、先入先出に掛かる時間 ✓ 結果：年月表記への切替えが進むことで、先入先出の回数が減るため、庫内作業を含む附帯作業の削減に繋がると考えられる。また、食品ロスの削減等、サプライチェーン全体に与える正の影響も大きいという示唆が得られた。
③自動販売機 オペレーター拠点 における附帯作業 の見える化	自販機オペレー ターA、 自販機オペレー ターB	✓ 内容：自動販売機オペレーターの主な拠点で、メーカー納品のトラックドライバーの滞在時間と、拠点における附帯作業の内容・時間を計測。附帯作業の見える化を実現した。 ✓ KPI：ドライバーによる附帯作業時間 ✓ 結果：附帯作業はドライバーの労働時間の長時間化に繋がっている。附帯作業の役割分担や料金収受に関する荷主間協議（契約書への明記）を通じて、労働時間の削減、持続可能な物流の確立に繋げることが期待される。
④小売・料飲店に おける附帯作業の 見える化	運送事業者	✓ 内容：小売・料飲店等への配送に係る附帯作業の内容・時間を計測し、附帯作業の見える化を実施した。また、トラックドライバーの作業内容と契約書内容を比較した。 ✓ KPI：ドライバーによる附帯作業時間 ✓ 結果：附帯作業はドライバーの労働時間の長時間化に繋がっている。附帯作業の役割分担や料金収受に関する荷主間協議（契約書への明記）を通じて、労働時間の削減、持続可能な物流の確立に繋げることが期待される。
⑤車輛の 共同活用	アサヒビール・アサ ヒ飲料株式会社、 伊藤忠食品株式 会社	✓ 内容：卸のセンターへ納品するメーカー手配の車輛を活用し、卸センターから小売荷受拠点への納品を行うなど、メーカー・卸が連携し車輛を共同活用した場合の車輛数・走行距離を計測した。 ✓ KPI：必要車輛台数、1台当たり実車距離 ✓ 結果：必要車輛台数の削減や、空車回送距離の短縮が実現した他、CO2の削減、運送効率・実車率の向上によるドライバー不足の緩和が実現した。