平成31年度アドバンス事業及び今後の協議会について（案）

資料4

輸送品目別の取組の強化

〇パイロット事業では様々な輸送品 目 について取組みを行ってきたが、個々の輸送品 目 ごとに抱える課題等に違いがあることから、輸送品目ごとの課題や実態を把握し、改善方策を検証する。

〇地方によって輸送品目ごとに課題が異なる面もあることから、中央・地方の両方において関係者と取組みを進める。

具体的取り組み（案）

〇荷待ち件数が特に多い分野で平成30年度に設置した輸送品目別懇談会（加工食品、建設資材、紙・パルプ）について、引き続き輸送品目別懇談会を開催し議論を行い、輸送品目に応じた課題の抽出及び改善策の検討・検証を実施

〇懇談会で得られた改善策について展開・浸透を図るべく、各運輸局単位で地方懇談会（既存の地方協議会を活用することも想定）を設置し、輸送品目別懇談会から地方懇談会への縦展開を図るとともに、地方懇談会から管内の各地方協議会に対して横展開を実施

〇アドバンス事業として、地方懇談会ごとに輸送品目に係る実証実験を実施し、改善策に係る効果を検証

〇検証で得られた有用な効果について、適宜ガイドラインや事例集へ反映

荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組の推進

平成30年5月30日
第4回関係省庁連絡会議資料

- 他の産業と比較して長時間労働・低賃金の状況にあるトラック運送業の将来の担い手を確保するためには、荷主等の理解・協力なども得つつ、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていく必要がある。
- 一方、輸送品目によって輸送等の特性が異なる面があり、輸送品目に応じて検討を実施することが効果的な面がある。
- このため、荷待ち件数が特に多い分野等について、それぞれ課題の抽出を図るとともに、各都道府県ごとに発着荷主及び運送事業者が参画して長時間労働の改善を図るために実施したパイロット事業のノウハウの展開等を行う。

検討事項のイメージ

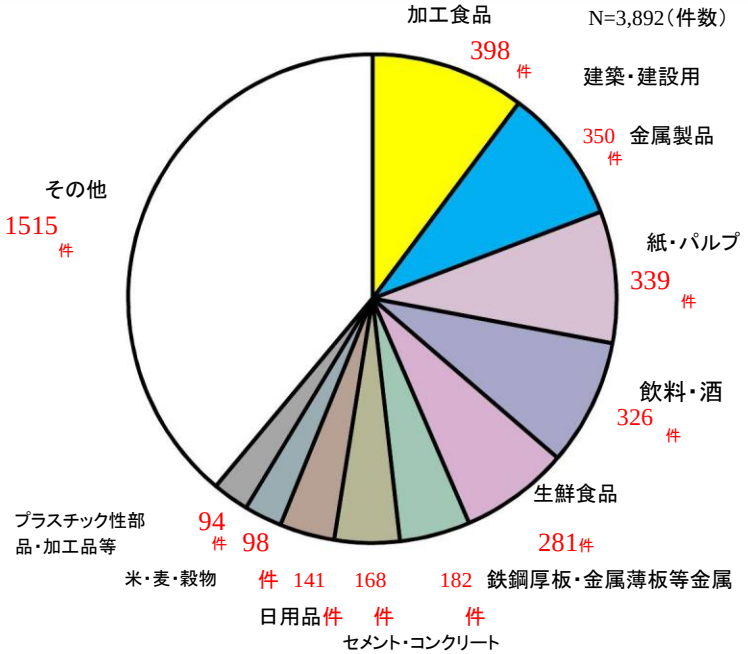
・現在生じている課題についての関係者間の認識の共通化

・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

30分以上の荷待ち時間が生じた件数（輸送品目別）



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

国土交通省

○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。

○昨年7月に実施した荷待ち時間の調査において、加工食品関係が件数が最も多かったことも踏まえ、加工食品における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。

「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

矢野 裕児 流通経済大学教授（座長）
堀尾 仁 味の素株式会社理事 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 株式会社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
谷 章 一般社団法人日本スーパーマーケット協会
会員サポート部長
北條 英 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
坂本 隆志 全日本トラック協会食料品部会 部会長
村西 正実 全日本トラック協会 審議役

【行政】
黒澤 朗 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長宮浦 浩司 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
伊奈 友子 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
山田 輝希 国土交通省総合政策局物流政策課長
多田 浩人 国土交通省大臣官房参事官（物流産業）平嶋 隆司 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、
第2回懇談会を平成30年12月13日に開催

国土交通省

第2回開催時の主な意見

○リードタイムに関しては、成功事例を横展開すればよいのではなく、世の中全体が変わらないと意味がない。リードタイムを延長しても皆が困らないことを示すべきである。

○リードタイムを延長するというのは、納品日をフレシキブルにする方式もある。発注日は一緒で、何日から何日までの間に納品してもらえればよい、来週届けてもらえればよい、というのがあれば配送しやすい。

○1 /3ルールの改善は決まった話であり、どう広めていくのかというフェーズにある。決まっているのに何故進まないのかという点が論点である。メーカー各社年月表記に変えている中、どう進めるかということを検討すべきである。

○パレット単位での発注の仕組・システムについては大手各卸は対応済である。一方でパレット単位で発注出来る商品は約20％程度で残りは約80％程度はパレット単位に満たないほどスロームーブである。これをパレット化するには商品自体の規格がある程度統一されないとパレタイズ化が難しい。

○事前出荷情報の課題は、どうやって標準化するかという点である。日本の一般的な物流システムでは、この標準化がなかなか進まない。行政主導で標準化をするという点にはチャンスがある。

○国の政策により消費が上向くという話だが、最終的に小売店が店を開いて売っている、サービス業がサービスを提供しているというのがあってこそ、消費拡大は初めて成立する。そこが動いているのが大前提であることは念頭に置いて頂きたい。

○ホワイト物流推進運動は重要な取組みであると認識している。加工食品物流の生産性と品質のバランス最適化という考え方が定着できるような項目が必要と考える。過度な物流品質の達成や365日日付管理等、その必要性があるのかといったことを、国民、中間メーカー、メーカーのトップも含めて意識できるようになれば世の中変わっていくのではと思う。

国土交通省

実証実験案

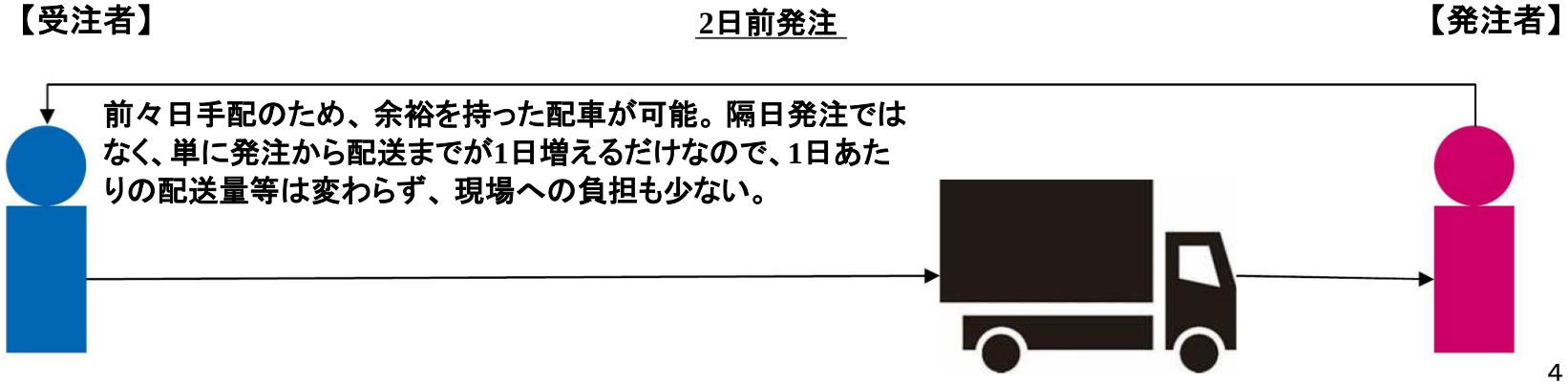
【小口多頻度・短いリードタイム配送の抑制】

リードタイムを1 日延長することによる配車効率の向上

- 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、混載の場合には積載率が低いまま配送を行ったり、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かったりすることもある。
- そのため、発注から配送までのタイムラグを1日延長し、配送頻度や1日の配送量は変えずに効率的な配送を行う。

Before

After



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について

国土交通省

○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。

○昨年7月に実施した荷待ち時間の調査において、紙・パルプ関係が件数が多かったことも踏まえ、紙・パルプにおける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。

「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

矢野 裕児 流通経済大学教授(座長)
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 全国段ボール工業組合連合会
上野 正人 JPトランスポートサービス(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
松崎 宏則 全日本トラック協会 常務理事

※第１回懇談会を平成30年12月6日に開催

家庭紙分野

矢野 裕児 流通経済大学教授(座長)
今枝 英治 全国家庭紙同業会連合会理事長
田北 裕之 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

※第１回懇談会を平成30年12月13日に開催

【行政】
黒澤 朗 厚生労働省労働基準局労働条件政策課長湯本 啓市 経済産業省製造産業局素材産業課長
山田 輝希 国土交通省総合政策局物流政策課長
多田 浩人 国土交通省大臣官房参事官(物流産業)
平嶋 隆司 国土交通省自動車局貨物課長

国土交通省

第１回（洋紙・板紙分野）開催時の主な意見

○荷待ち時間が多いというのが大きな問題で、発側、着側両方に問題がある。板紙は直納が多いので、発側工場に到着した時にまだ製品が出来ておらず工場内でロットに合わせる、という理由で荷待ちが生じることがある。

○紙・パルプのドライバーになり手がいないのは、作業の危険さがある。原紙のロールを重ねて積んで、それを卸す作業は、教育してもできる前に辞めてしまう。巻き取り紙は、横積みにした場合、特殊な荷役となり、このノウハウは難しい。

○午前納品が多いので、午後はトラックが空く。朝一の集中は大きく、朝一番で行っても１０台待っていることもあり、これを1時間以内で卸すことは困難な状況である。これは、納品先が時間帯毎に枠を決めてやれば解決するだろうが、帰り荷を確保するタイミングであわせることにも配慮が必要である。荷待ち時間の短縮だけではなく、ドライバーの効率化も同時に必要であると考える。

○小口化がますますひどくなっている。2トン車が中心だが、２～4トン車で１日30件近く配送するような状況で非常に厳しい。

○出版業者は取次業者に納品するが、納品時に１ －2時間は待つのは当たり前で、この待ち時間をなんとかして欲しい。昨年9月から取次業者との打ち合わせの場が設定されて議論しているが、いい打ち手がない。出版の場合、発売日が集中することが要因であると考えて、もう少し分散できないか？との検討も実施しており、昨年から取り組みが小さく始まっている。前日にできたら前日の夕方に運送する等も提案している。やはりサプライチェーンという考えで進めていく必要があると認識をしている。受ける部分も含めて平準化ができれば良いと考えている。

○印刷会社は帰り荷がなくピストン輸送になるので、積載効率を上げることが困難で、回転率を上げるのも難しい。これらの運賃が上がらない要因になっているが、配送効率を上げようもない。

国土交通省

第1回（家庭紙分野）開催時の主な意見

○物流の生産性を上げる過程で、いわゆる小売業者が大型化する事によって、小売業者自身がセンターを整備している。取引先の数だけトラックが来るという事は非常に非効率という事で、物流改革が始まっている。その中で、唯一に近い形でセンター納品から除外されている代表的なカテゴリーが家庭紙である。

○単価が低いために、運送業者からの改善要望や値上げの要請など交渉が難しい。これまで低単価で売っていたが、低単価であるがゆえに、人件費の増加、高騰を吸収することはなかなかできない。

○労働時間の短縮等の点だと、前日の夕方に注文を頂き、翌日午前中指定というのも結構ある。時間外労働しなければならないリードタイムを要求される。短いリードタイムで処理することは困難なのに、午前納品を希望する小売業者が多いのが現状。また、商品が嵩張るためバックヤードに置けず、大型の小売業者からは日曜日以外ほぼ毎日注文、納品というケースもある。

○以前はメーカーが仕立てた大型トラックが、そのメーカーの商品全てを積んで納品していたが、多品種小ロット化という動きもあり、必要な分だけ届けられる形があればということで、卸がメーカーに発注すると同時に運送会社にも発注する合い積みという方法で、卸主導のシステムができている。

○ビール業界が実施したように、家庭紙業界でも専用パレットを作ろうと、レンタルパレット屋と共同で始めているところ。積載効率80％以上を目指し、パレットで運ぶようにしている。

○待ち時間は日用品の業界や加工食品業界が多い。異業種交流委員会として、加工食品の話をすると、即席麺がほとんど手積み手卸しになっている。専用パレットを作成したが、入らないので、特売用のパレットで回している。共同利用をぜひ進めて欲しい。

○受け側の人手不足もあり1 人で何台も対応しなければならない。労働時間を短くする課題の中で、納品時間指定にも大きな問題となる。パレット化は改善の手がかりにはなるが、それだけでは大きくは変わらないだろう。

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

国土交通省

○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。

○昨年7月に実施した荷待ち時間の調査において、建設資材関係が件数が多かったことも踏まえ、建設資材における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。

「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

矢野 裕児 流通経済大学教授(座長)

奥田慶一郎 日本建材・住宅設備産業協会専務理事

中野 優 日本建設業連合会建築生産委員会施工部会副部会長大西 康之 日本建設業連合会公共工事委員会生産性向上部会長柳 求 住宅生産団体連合会環境・安全部長

山崎 晃生 合同製鐵(株)常務執行役員

鎮目 隆雄 (株)フコックス代表取締役社長

瀧本 雅弘 豊橋センコー運輸(株)本社営業所 所長

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

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山田 輝希 国土交通省総合政策局物流政策課長

多田 浩人 国土交通省大臣官房参事官(物流産業)

髙橋 謙司 国土交通省土地・建設産業局建設業課長

長谷川貴彦 国土交通省住宅局住宅生産課長

平嶋 隆司 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

国土交通省

第1 回開催時の主な意見

○建設資材の物流は複雑である。例えば窓で考えた場合、アルミサッシに組み立てた後に持っていく場合は製造業だが、ガラスで運ぶ場合は卸売業となり、その時の契約によって異なる。1つの会社でも、製造業、建設業等複数の側面があり、また、下請けとの関連も出てくる。

○住宅から非常に大きなビルまで広範囲にわたる現場の議論をしている。ドライバーの作業環境改善を目指しているのか、運送の合理化、適正化を目指しているのか、焦点が絞れない。

○土木は公共工事が多い関係で、施工の記録などを写真で残さなくてはならない。特車が申請ルートの通りにちゃんと通ってきているか、これも写真撮影をして記録を残すことに時間と手間を要している。

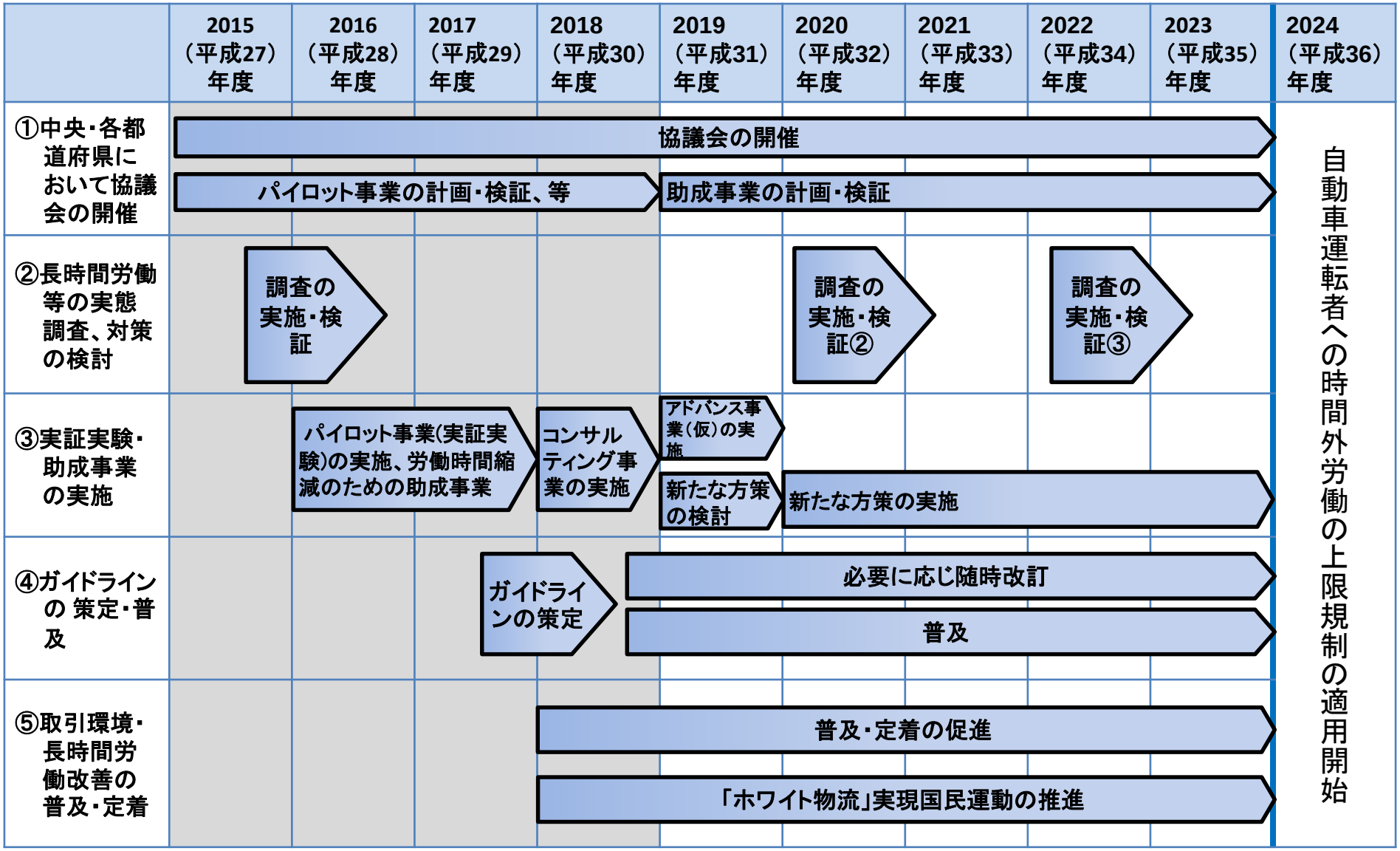
○街の建材店が間に入ってくる物流ルートでは、地域の建材店が、在庫量・物流を調整するコーディネーター的な役割をしており、様々な種類の建材を現場の工程に合わせて運ぶため、結果として物流の効率化に寄与していると考えられる。住宅メーカーの物流センターでの荷待ちや現場直送ルートに比べて物流上の問題は起きにくいのではないか。

○建設用の鋼材を製造・出荷する場合、現場に直接持ち込むルートもあるが、前作業を実施する加工業者の作業場に持ち込むことが多い。本来は荷卸しの際に玉掛け等はやらない契約だが、ドライバーが荷待ち時間を減らしたいので玉掛けを手伝うことが常態化しており、安全等の問題もある。

○コンプライアンスを守る為に目いっぱいやっているが、受け入れ側の対応を改善して頂きたい。現状をちゃんと伝えないと、物流が止まってしまうくらいの危機感がある。労働時間、生産性の向上という事では、自助努力は限界なのでぜひやって頂きたい。

○現場では工事の進捗具合によって、荷卸しができず「持ち帰り」となるケースもある。帰りに他の荷物を運ぶ予定がある場合、一旦持ち帰って、またその荷物を取りに行くという非効率な場合もあり、長時間労働の原因にもなっている。

トラック輸送における取引環境・長時間労働改善に向けたロードマップ



※2023（平成35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