

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(加工食品物流編)について

1. ガイドライン策定の経緯

- トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、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ことが必要。
- 一方、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、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- このため、荷待ち件数が特に多い加工食品分野について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者及び発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため懇談会を設置。懇談会の検討の成果としてガイドラインを策定。

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と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
- 社会へのメッセージ（危機的な状況を乗り切るために）

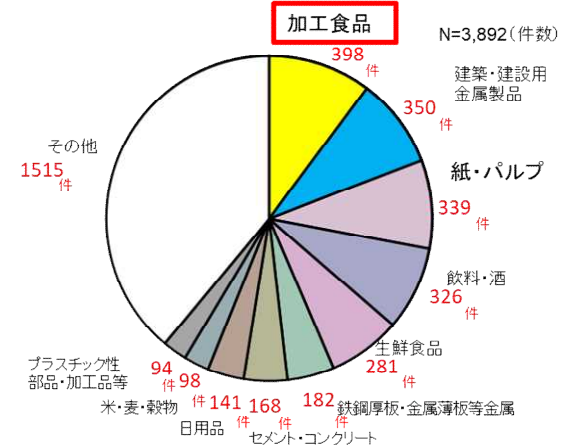
【本編】

- 加工食品分野における現状・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】

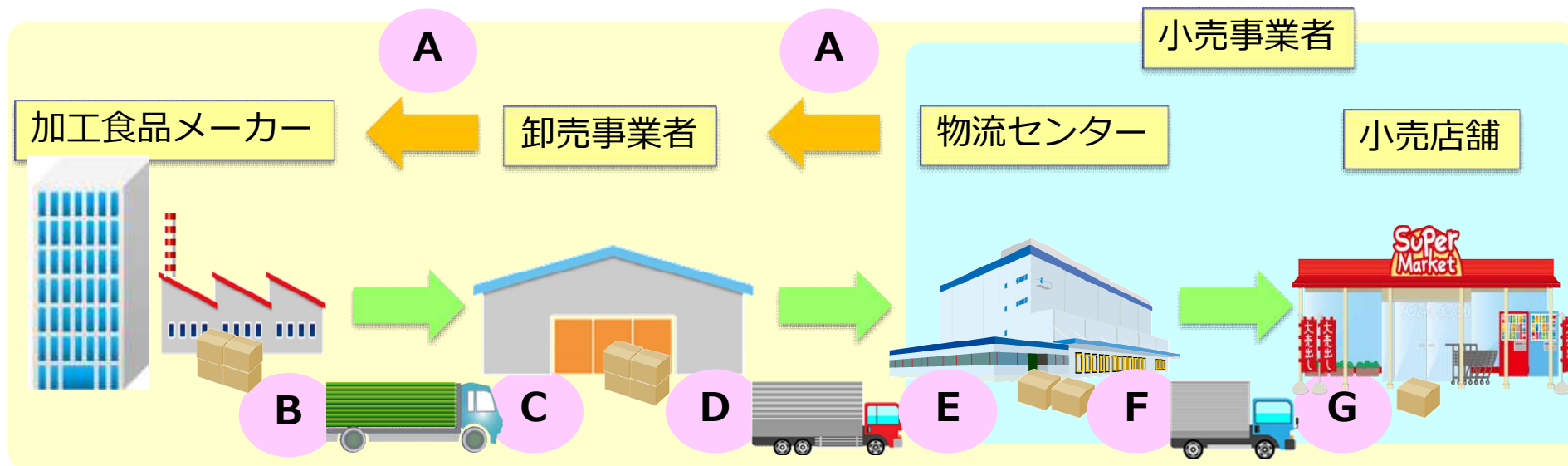
- 加工食品分野における今後の取組みの方向性

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)



加工食品物流編

加工食品物流の課題の発生個所



発生個所 A・B・D

【小売・卸発注時、メーカー・卸出荷時】

- ・発注から短期間での納品、特定の日に物量が集中
⇒ **【受発注条件の見直し】**

発生個所 C・E・G

【卸・物流センター・小売店舗荷卸し時】

- ・荷卸し場所の処理能力や車両集中に起因する待ち時間の発生
⇒ **【荷待ち時間の削減】**

発生個所 B・C・D・E

【メーカー・卸荷積み時、卸・物流センター荷卸し時】

- ・荷積み・荷卸し時に長時間の荷役作業が発生
⇒ **【荷役時間の削減】**

発生個所 C・E・G

【卸・物流センター・小売店舗荷卸し時】

- ・業界の慣習や目視等による長時間の検品作業
⇒ **【検品時間の削減】**

加工食品物流における取引環境と長時間労働の改善に向けた対応

【加工食品物流における課題の特徴】

- 加工食品物流においては、業界慣習である1 / 3ルールや年月日表示された賞味期限情報、統一されていない伝票情報の手入力等により、検品に要する時間が長くなり、トラックドライバーの労働時間が長くなる要因となっている。
- また、即席麺やお菓子等、パレット化されずバラ積みとなっている商品も多く、パレット化されていてもパレットのサイズや段ボールサイズが様々であり、手積み・手卸し等で長時間の荷役作業が発生し、トラックドライバーの労働時間が長くなる要因となっている。

主な対応策

◆ 納品期限の緩和や賞味期限の年月表示化を推進

→ 大手スーパー、コンビニを中心に見直しが進んでいる状況。更なる取組企業や品目の拡大を図る。

◆ QRコードの活用による検品時間の削減

→ 紙伝票を電子化してQRコードからクラウド上の電子伝票を読み込む形式にするとともに、荷の外装にもQRコードを貼り付け、着側での検品時間を削減する実証実験を実施。

(800箱の運送で約40分の検品時間を削減するとともに、紙伝票の取扱いに係る年間約1,500万円のコスト削減効果)



◆ パレットサイズや外装サイズの統一、外装表示の標準化

→ 加工食品物流において主流となっているT11型(1,100mm×1,100mm)及びT12型(1,200mm×1,000mm)のパレットの推奨や、これらのパレットに積載することを念頭に置いた外装サイズの見直し、外装表示の内容や位置の統一等について、加工食品分野における物流標準化アクションプラン (https://www.mlit.go.jp/report/press/tokatsu01_hh_000500.html) を策定。

今後の取組の方向性

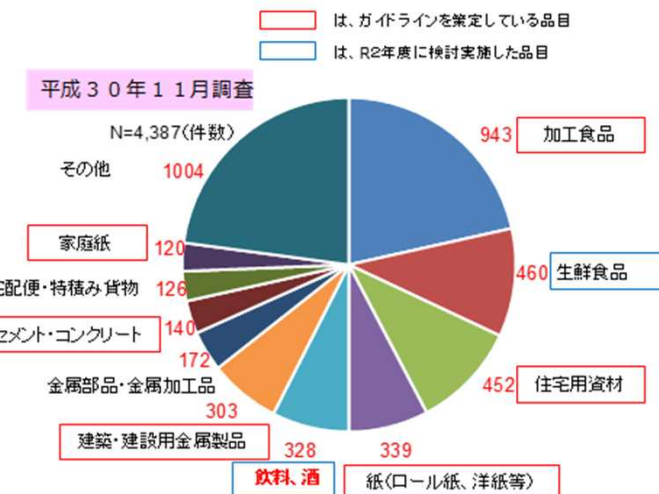
- 事前出荷情報の提供と伝票情報の電子化等を組み合わせるなど、検品レスの実現に向けた取組を推進。
- 物流標準化アクションプランに沿った外装サイズや表示等の標準化を推進し、荷役時間の削減を図る。

Ⅰ. 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



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

自販機OP
センター・倉庫

自動販売機

✓ メーカー⇒卸の配送後の
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、卸拠点のバー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。

1. ガイドライン策定の経緯

- トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、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ことが必要。
- 一方、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、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- このため、荷待ち件数が特に多い建設資材分野について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者及び発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため懇談会を設置。懇談会の検討の成果としてガイドラインを策定。

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と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

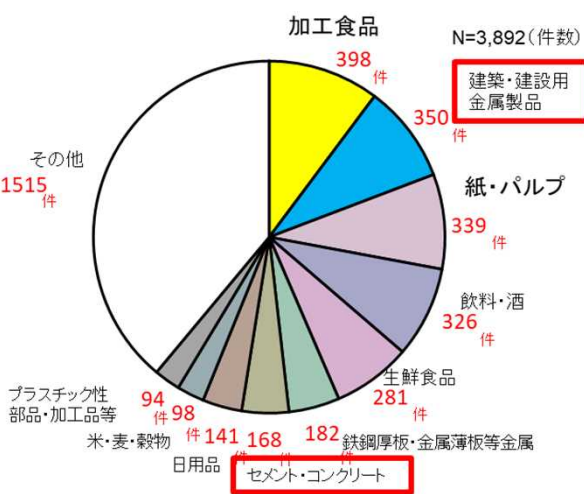
【本編】

- 建設資材物流における現状・課題、解決の方向性の整理
- 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】

- 建設資材物流における今後の取組みの方向性
- おわりに（サプライチェーン関係者へのメッセージ）

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)



表紙

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



建設資材物流編

紙・パルプ（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

 厚生労働省  経済産業省  国土交通省

建設資材物流編

建設資材物流における課題の発生箇所

課題①: 荷待ち時間の発生

⇒【対応策】工事現場の進捗状況等の情報共有

課題②: 発注期限が守られない場合がある

⇒【対応策】リードタイムの確保

課題③: ドライバーが附帯作業を実施

⇒【対応策】附帯作業の軽減

課題④: 検品・仕分作業に時間がかかる

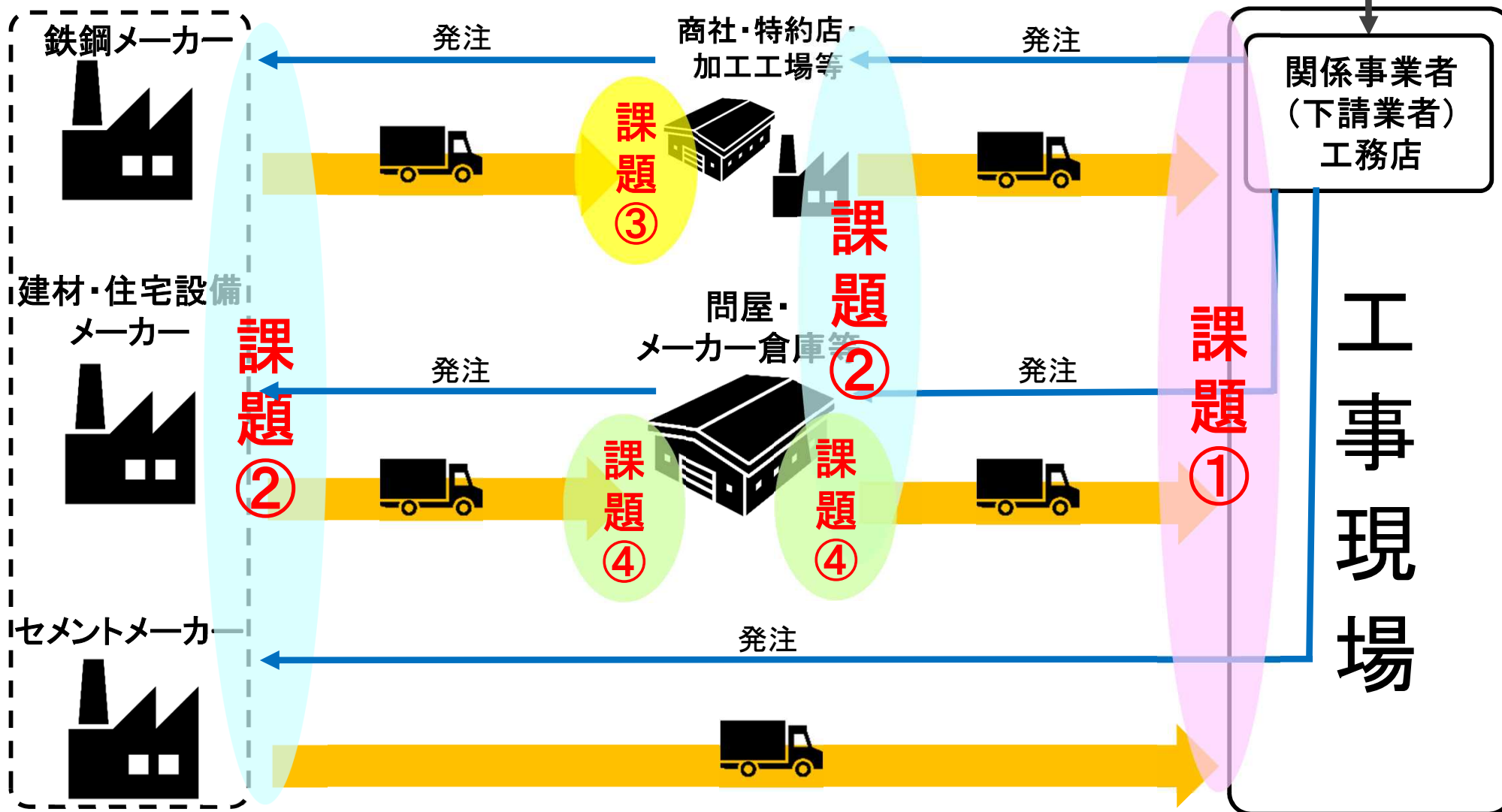
⇒【対応策】検品・仕分作業の効率化

ゼネコン・ハウス
メーカー(元請業者)

施工管理

関係事業者
(下請業者)
工務店

工事現場



建設資材物流における取引環境と長時間労働の改善に向けた対応

【建設資材物流における課題の特徴】

- ・ 工事現場には非常に多くの下請業者に紐づいた建設資材が工事の進捗状況に応じて搬入されているが、天候や道路事情等により当初の搬入計画どおりに運用が進まなくなると、限られた荷卸しスペースにトラックが集中し、荷待ち時間が発生している。
- ・ 建設資材は多品種であり、かつ、邸別・部屋別など物件ごとに搬入される製品が異なるため、出荷時・納品時の作業が複雑化・長時間化しており、トラックドライバーの荷待ち時間につながっている。
- ・ 上記課題の解決の手段として、ICTの活用があまり進んでいない。

主な対応策

◆ 課題①：荷待ち時間の発生

◆ 課題②：発注期限が守られない場合がある

- 元請業者と下請業者との連携による情報の共有が必要。
前日の作業間連絡調整会議の段取りをアナログな方法から、**WEBクラウドを活用したデジタルな方法に移行し、円滑な情報共有を推進する。**
段取りの際、トラックの入退場が輻輳しないよう、**入カールールを精緻化する必要。**
- 発着荷主間で十分協議を行うとともに発注予定を共有化し、リードタイムの緩和や受注量の平準化に取り組む。

◆ 課題③：ドライバーが附帯作業を実施

- 納品条件は**車上渡しを基本とし**、着荷主側で専門の荷役作業員を配置させ、トラックの運行効率を向上させる荷役分離を進め、それでも**ドライバーが実施しなければならない場合は、書面で料金化するようにルール化**する。

◆ 課題④：検品・仕分作業に時間がかかる

- 複数の建設資材製造業、卸、ユーザーが一貫して活用できる**仕様等が標準化されたコード体系を導入**する。
入出荷の検品作業等を**目視から電子化**することで、業務を効率化する。

WEB予定一覧



今後の取組の方向性

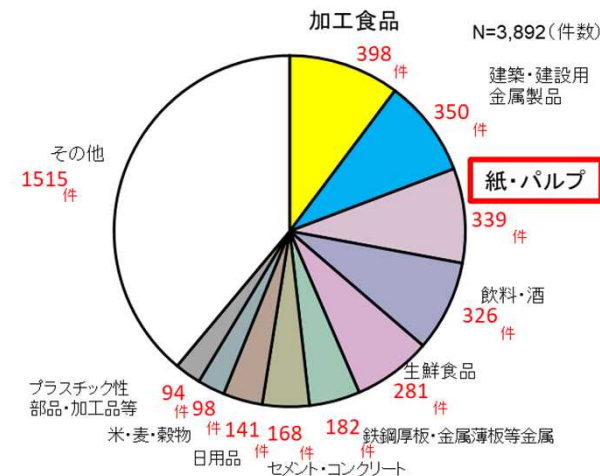
- 荷主の配慮義務を踏まえた建設業の取引適正化の取組みの推進 ⇒ 元請業者による物流へのマネジメントの強化
- ICTの活用による情報の共有化の推進 ⇒ 伝票情報や物流情報を現場が容易にアクセスできる環境整備を促進
- 附帯作業の軽減 ⇒ 車上渡しを原則としつつ、役割分担を整理し、納品条件を明確化

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 (紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編)について

1. ガイドライン策定の経緯

- トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、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ことが必要。
- 一方、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、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- このため、荷待ち件数が特に多い紙・パルプ分野について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者及び発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため懇談会を設置。懇談会の検討の成果としてガイドラインを策定

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)



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とトラック運送事業の現状
 - 今後のトラック運送事業の見通し、
 - トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、
 - トラック運送事業の健全な発展に向けて

【本編】

- 紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流における現状・課題、解決の方向性の整理
- 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】

- 紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流における今後の取組みの方向性
- おわりに(サプライチェーン関係者へのメッセージ)

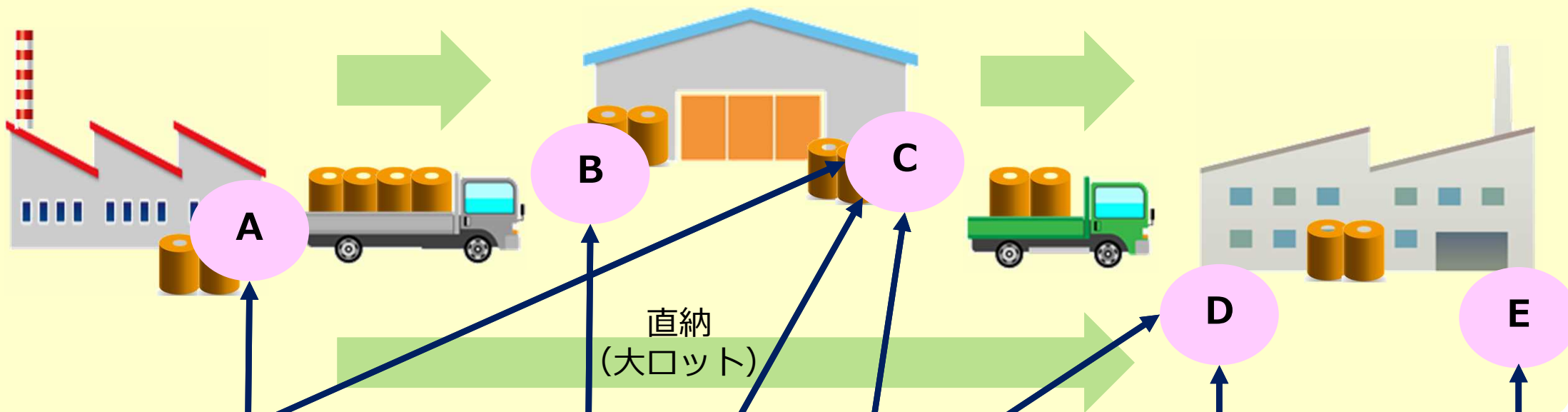


紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流の課題の発生個所

製紙メーカー

代理店・卸商・倉庫

印刷工場等



発生個所 A・C

【代理店・卸商出荷時】

- ・発注期限が守られない一方、納品時間指定が厳しい

⇒ **課題 1**

【リードタイムの確保】

発生個所 B・C・D

【代理店等・印刷工場等荷卸し時】

- ・車両集中による出荷・荷卸し待ち時間の発生

⇒ **課題 3 【荷待ち時間の削減】**

発生個所 C

【代理店・卸商出荷時】

- ・小ロットによる配送効率の低下

⇒ **課題 2**

【少量多頻度納品の効率化】

発生個所 D

【印刷工場等荷卸し時】

- ・契約外の荷卸し作業等が発生

⇒ **課題 4**

【附帯作業の軽減】

発生個所 E 【印刷工場等出荷時】

- ・特定の日・曜日に物量が集中

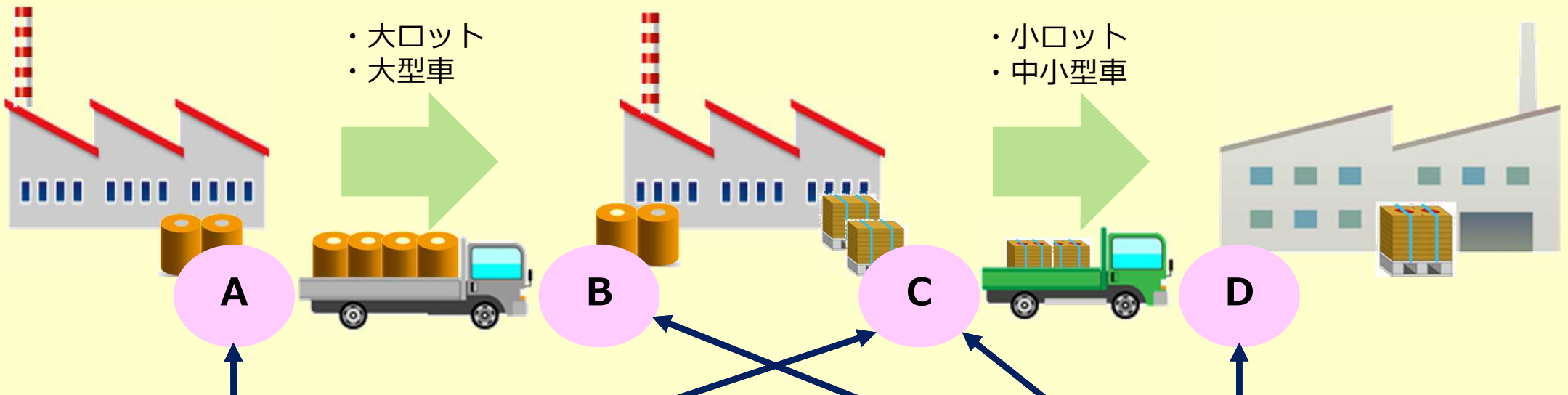
⇒ **課題 5 【繁忙差の平準化】**

紙・パルプ(段ボール分野)物流の課題の発生個所

製紙メーカー

段ボールメーカー

需要家工場等



発生個所 A・C 【各所出荷時】

- ・発注期限が守られない一方、納品時間指定が厳しい
 - ・小ロットによる配送効率の低下
- ⇒ **課題6 【リードタイムの確保及び
少量多頻度納品の効率化】**

発生個所 B・C・D 【各所出荷・荷卸し時】

- ・車両集中による出荷・荷卸し待ち時間の発生
⇒ **課題3 【荷待ち時間の削減】**
- ・契約外の荷卸し作業などが発生
⇒ **課題4 【附帯作業の軽減】**

紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流における取引環境と長時間労働の改善に向けた対応

【洋紙・板紙物流における課題の特徴】

書籍、雑誌等や段ボールに使用される紙は技術開発の要素が少なく、他社との商品による差別化が難しいことから、商品以外の部分（リードタイムや納品方法等）での競争が行われてきた結果として、不十分なリードタイムでの発注や少量多頻度納品といった商習慣が定着し、これが運送事業者やドライバーの負担増につながっている。

主な対応策

◆ 課題1【リードタイムの確保】

→ 発着荷主の受発注プロセスを共有化するなど、関係者間で十分協議することが重要。また、受発注締切期限を厳格に運用する。

◆ 課題2【少量多頻度納品の効率化】

→ 物量の平準化、共同輸送の実施、納品場所、納品回数等の集約などで効率化を図っていく。

◆ 課題3【荷待ち時間の削減】

→ **予約受付システム**の運用など、車両集中の分散化手法を実施する。

◆ 課題4【附帯作業の軽減】

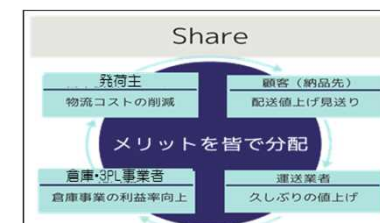
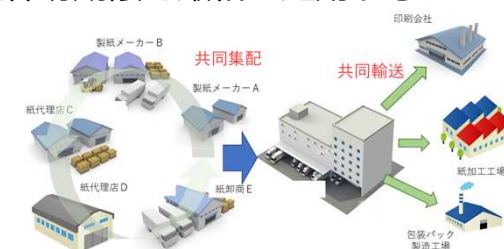
→ 発着荷主は契約書面に納品時の附帯作業の内容や実施者等について明記する。**パレット納品**を可能とするため、導入課題を協議する。

◆ 課題5【繁閑差の平準化】

→ 平準化が**関係者全体のメリットにつながる**と認識し、週単位、日単位など波動の分散化を関係者で協議する。

◆ 課題6【リードタイムの確保及び少量多頻度納品の効率化】

→ **十分なリードタイム**のもと、**発注者の製造計画を共有**し納品計画を事前に調整するなど効率化を図る。



今後の取組の方向性

- サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 ⇒ **物量が減少していく**と予想される中、関係者間で**適正な負担を協議**すべき
- 共同保管及び共同配送の実現に向けて ⇒ サプライチェーン全体の効率化を考慮した**メーカー共同倉庫の設置**等を検討
- 十分なリードタイムの確保の必要性 ⇒ 洋紙・板紙の**需要家のサプライチェーン（出版・広告等）**とも**協力関係を構築**していく必要
- 附帯作業の軽減 ⇒ 役割分担の明確による取引条件等の見直しとともに、危険が伴う作業（俵二段積み等）については機械化を促進
- 物量の平準化 ⇒ サプライチェーン全体で平準化を図るため、物量が多く特定の日に集中する**雑誌の発売日の分散化**等を実現
- 段ボール分野の方向性 ⇒ ①少量多頻度輸送及びリードタイムの改善、②薄型段ボールへの転換、③ユニットロードの標準化を注力

1. ガイドライン策定の経緯

- トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、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ことが必要。
- 一方、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、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- このため、荷待ち件数が特に多い紙・パルプ分野について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者及び発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため懇談会を設置。懇談会の検討の成果としてガイドラインを策定。

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と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

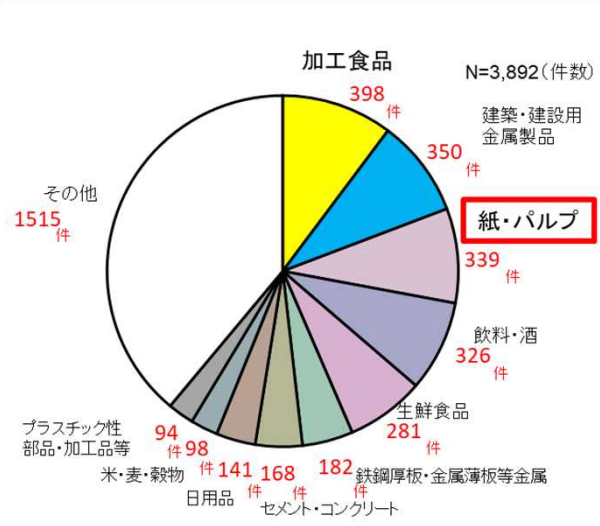
【本編】

- 紙・パルプ（家庭紙分野）物流における現状・課題、解決の方向性の整理
- 取引環境と長時間労働の改善に向けた具体的な取り組み事例等

【あとがき】

- 紙・パルプ（家庭紙分野）物流における今後の取り組みの方向性
- おわりに（サプライチェーン関係者へのメッセージ）

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)



表紙

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



紙・パルプ（家庭紙分野）物流編

紙・パルプ（家庭紙分野）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

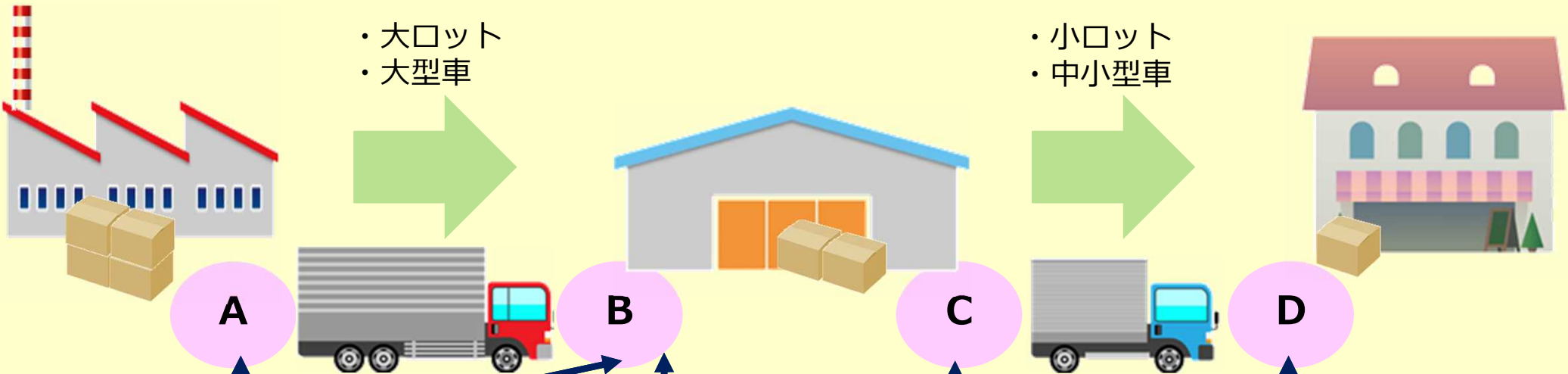
 厚生労働省  経済産業省  国土交通省

紙・パルプ(家庭紙分野)物流の課題の発生個所

家庭紙メーカー

卸売事業者

小売事業者



発生個所 A 【家庭紙メーカー出荷時】
発生個所 B 【卸売事業者荷卸し時】

・荷揚げ・荷卸し作業が非効率
⇒ **課題1【手積み手卸しの解消】**

発生個所 B 【家庭紙メーカー荷卸し時】

・車両集中による荷卸し待ち時間の発生
⇒ **課題2【荷待ち時間の削減】**

発生個所 D 【小売事業者荷卸し時】

・駐車禁止場所での納品
⇒ **課題4【納品環境の改善】**

発生個所 C 【卸業者出荷時】

・少量多頻度納品
⇒ **課題3【少量多頻度納品の効率化】**

紙・パルプ(家庭紙分野)物流における取引環境と長時間労働の改善に向けた対応

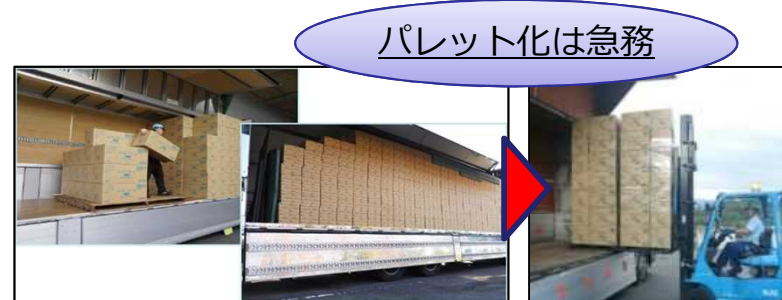
【家庭紙物流における課題の特徴】

- 家庭紙製品は単価が安いので、メーカーと卸売業者との間の幹線輸送においては、新たな設備投資コストを価格に転嫁しづらい中で、パレット化等の物流効率化に向けた取組みを進めていかなくてはならない状況にある。
- また、家庭紙製品は嵩張るため、規模の小さい小売店舗においては在庫を持つことができず、日々必要数量を配送する少量多頻度納品となっており、単価が安い(=運賃が安い)ことと相まって、運送事業者の経営を圧迫している。

主な対応策

◆ 課題1【手積み手卸しの解消】

- 手積み手卸しの解消のため、**パレット化の取組を実施する**。
10トン・トラックの場合、積み卸し作業に2時間程度かかっており、ドライバーの長時間労働につながっている他、長時間バースを占拠することにより、他のトラックの荷待ち時間の長時間化にもつながっている。



◆ 課題2【荷待ち時間の削減】

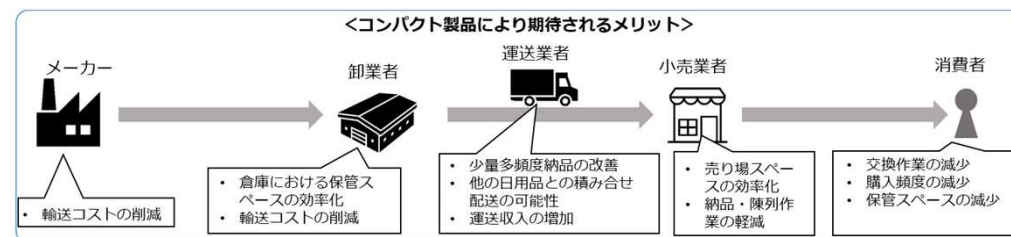
- **予約受付システム**の運用など、車両集中の分散化手法を実施する。
- 繁閑差を平準化する取組を進めるため、着荷主の発注見込み量を把握した上、発着荷主が納品計画を協議する。

◆ 課題3【少量多頻度納品の効率化】

- 物流の負荷を軽減させる**コンパクト製品**への切替を、サプライチェーン全体で実施する。

◆ 課題4【納品環境の改善】

- 小売店舗の駐車場の共同利用や商店街の共同集配送など、先進事例を参考に都市内物流の納品環境の改善を実施する。



今後の取組の方向性

- サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 ⇒ 持続可能な物流体制を構築していくため、関係者間で**適正な負担を協議**すべき
- パレット化の早急な促進 ⇒ 「**手積み・手卸しを解消する**」ということを共通認識として、更なる取組を促進
- コンパクト製品の普及促進 ⇒ 消費者へ製品メリットの積極的な周知を行い、サプライチェーン全体で検討を継続
- 小売店舗への配送方法の改善 ⇒ 都市内物流の効率化に向け、さらなる関係者が連携した取組を促進