

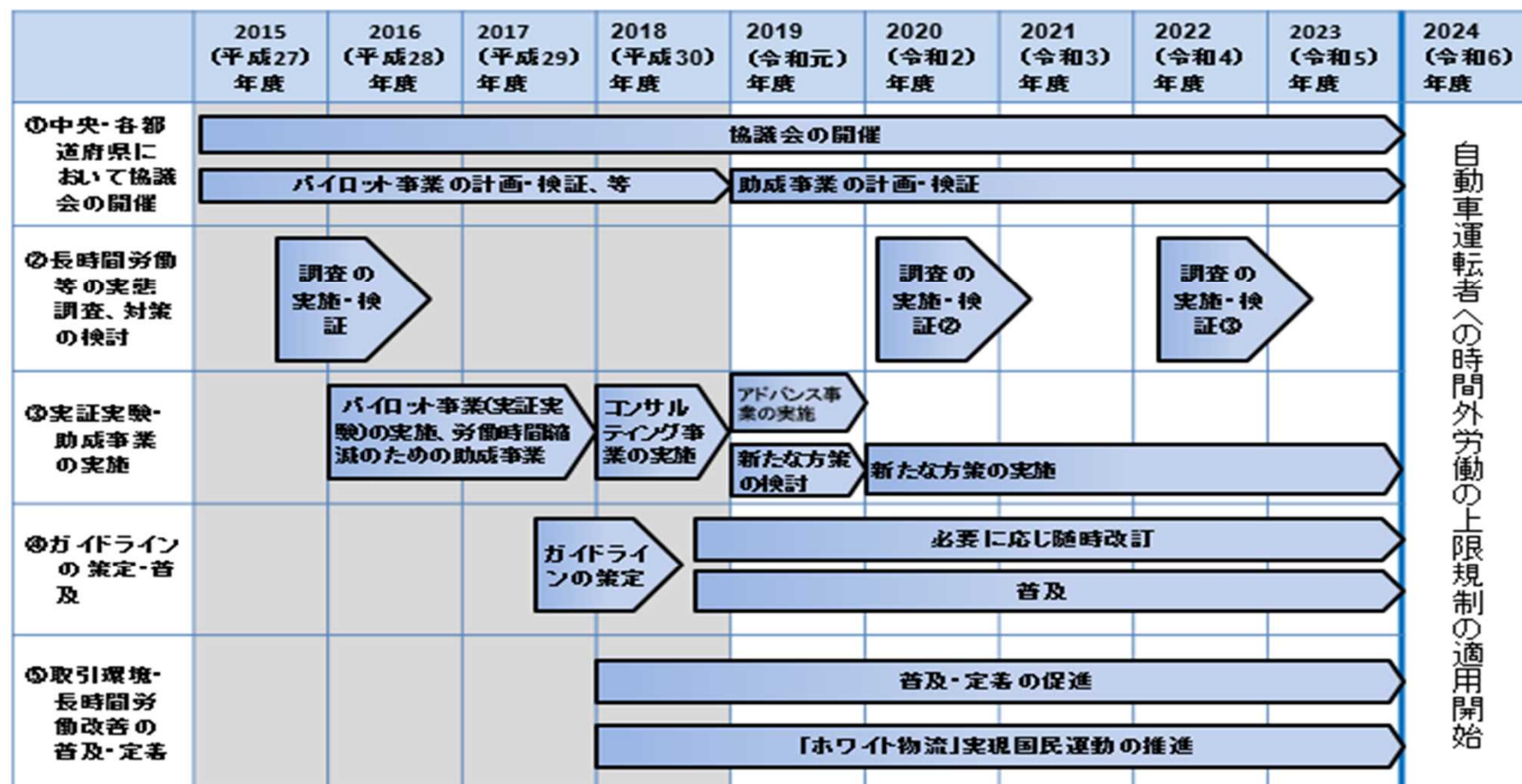
令和6年度の取組について

第18回トラック輸送における取引環境・労働時間改善山形県協議会

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会について

トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、トラック運送業における取引環境改善と長時間労働の抑制を実現するため、平成27年度から中央及び各都道府県に「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を設置。

【トラック輸送における取引環境・労働時間改善に向けたロードマップ】



※ 2023(令和5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

トラック輸送における取引環境・労働時間改善山形県協議会の取組

平成27年度	山形県協議会設立、実態調査
平成28年度	パイロット事業の実施(ストックポイント活用等による拘束時間の削減)
平成29年度	改善モデルの検討(1ヶ所積みの推進による拘束時間の削減)
平成30年度	ガイドラインの普及・定着についての取組
令和2年度	加工食品の輸送のガイドラインの周知及び満足度指数調査
令和3年度	加工食品の輸送のガイドラインの周知
令和4年度	実証事業の実施(アシストスーツによる作業効率化等の検証)
令和5年度	2024年問題に関するアンケート調査及び荷主ヒアリング
.....	
令和6年度	荷主ヒアリング

昨年度実施のアンケート結果により、長時間労働については「荷待ち時間」が長い(多い)ことが挙げられており、運送事業における取引環境においては、「着荷主」と「運送事業者」に直接的な関係が構築できにくい構造となっていることから、着荷主に対し、好事例の収集や問題点の把握などを目的にヒアリング調査を開始。今年度も引き続きヒアリングを行い、計4回実施。

荷主ヒアリング概要①

【着荷主】（山形市内[本社：関東]）
A社（倉庫業、利用運送業）対応者：営業所長

【真荷主】（本社：関東）
B社（飲料系メーカー） 対応者：本社物流担当部長

【得意先配送における契約上の関係】

[真荷主(B社)] ← 物流全般(倉庫・運送・荷役) → [着荷主(A社)] ← 運送契約等 → [元請運送事業者] ← 運送契約※ → [下請運送事業者]
※基本的には元請け運送事業者が運送

【製品の動き】

<出荷日前々日>

午前・・・顧客オーダー×切
午前～夕方・・・B社にて、顧客オーダーやA社在庫状況を踏まえ
出荷内容の調整

<出荷日前日>

・B社出荷元において、仕分け等出荷準備
・システムにより配送製品の状況がA社へも共有
→ [A社]製品受け入れ、配送のための庫内作業

<出荷日前日～当日>

・B社からA社へ製品到着

<出荷当日>

・午前 庫内製品と到着製品を積み合わせ各顧客へ発送

※顧客からの到着指示時間が午前中に集中しており、繁忙期(夏季)には混み合う
ことはあるが、物量的に荷待ちが発生するような状況には至っていない。
※在庫分の入庫はバースが空く時間に合わせ搬入

【A社、B社での取組】

○顧客オーダーの×切前倒し

→数年前までは前日×であった発注を前々日として、
出荷調整や製品発送作業の時間を確保

○協力会社を含めた情報共有

→下請運送事業者を含め、協力会社に対しアンケート等
を実施しており、それにより配送先の情報を真荷主以
下、各会社で共有
これにより、配送先での付帯作業や荷待ち時間を把握
し、必要に応じB社において顧客へ働きかけを実施

○荷待ち、付帯作業等における費用の負担

→上記アンケート等により把握した荷待ち・付帯作業等
に対し、時間に応じB社にて費用を負担
※各顧客での費用負担は交渉中

意見交換（物流業界の現状）

- ・荷下ろしについては、卸し先に任せると余計に時間がかかることもある。（フォークリフトの導入や荷捌き要員の確保）
- ・社内において、発注担当部署と受入部署の連携が必要（顧客オーダーのみではなく、受け入れ体制の把握も必要）

荷主ヒアリング概要②

【着荷主】（村山地域）
C社（仲卸（食品・飲料系））対応者：担当役員 及び 物流担当部長

【製品受け入れと出荷の状況】

製品の発注は顧客納品の3日前若しくは2日前に行い、納品（入荷）は午前中。顧客への配送（出荷）は翌日
C社では仲卸ということもあり、納品と出荷は関連が薄く、基本的には在庫を出荷し在庫状況を踏まえ発注している。

【入庫時の状況】

入庫作業は荷下ろしまでを発荷主側運送事業者が実施（おおよそ30分程度）※入庫までが発荷主側の業務
製品の性質（飲料）上、破損等の責任問題があるため、入庫作業を着荷主側で行うことは責任が不明確にもなる。

【出庫時の状況】

出庫は午後に集中している。顧客側の要望もあり翌午前納品となる。また、6輪台車で入庫等、入庫時の荷姿についても指定がある。入庫時と同様に破損等の責任問題があることから、配送時の運送契約については、荷下ろしの形態や検品作業等も含めている。

【C社での取組】

約1年前より、2024年問題等物流に関する取り組みを実施

○顧客への配送回数の縮減

→週4回の配送であったものを1回あたりの納品量（積載効率）を増やしていただく（まとめていただく）等の交渉を行い納品回数の縮減を図った。

一方で、量販店などからは細かいオーダーが入ることからその対応は難しい。
その他、検討してはいはいるが、運送費の価格転嫁や同業他社と歩調を合わせる必要など現時点では実現できていない（詳細は下記「」参照）

意見交換【効率的な物流への課題】

- 食品・飲料系の仲卸という位置づけにおいて、顧客への請求は現在の商慣行から「運送費も含んだ金額」となっている。一方で飲料などの製品においては「小売価格」が設定されていることから、C社が各顧客へ請求する金額についても「小売価格」が基準となることから、顧客への転嫁が難しく、運送費が上がる際にその増加分をどこで吸収させるかが悩ましい。
※メーカーであれば小売価格の値上げが可能であり、青果物などは小売価格という概念がない。

- 発注単位を「本」から「ケース」等に変更し積載効率を上げるなど、物流効率化の取り組みについては自社のみでは顧客から受け入れられにくく、同業他社と協力する必要がある。なお、協力が可能となれば、顧客側の納品時間の問題はあるものの他社との混載など他の取り組みの可能性も見い出せる。

荷主ヒアリング概要③

【着荷主】D社（小売店 本社：山形市）

【物流センター】E社（運送会社 本社：仙台市）




D社では、取り扱い商品のうち生鮮品を除く商品について、山形県内（一部秋田）の全店舗への配送を山形市内にある物流センターで管理しており、D社各店舗への商品配送は、各メーカー等から物流センターへ集約（納品）され、ここからD社各店舗へ配送している。

当該物流センターの運営はE社に一括委託しており、各店舗は専用システムを通じて物流センターへ商品発注を行い（13:00～14:00）、物流センターが各メーカー等へ発注（在庫状況の管理もE社が担当）し、物流センターにて各店舗ごとにパッケージ等を行って、翌日昼頃までに各店舗へE社及びE社と契約している運送事業者（8社）が配送する。

【これまでの取組】

- ・ 近くにあるD社の生鮮センター（同じくE社が運営）とあわせた車両スケジュールを組むことで効率化を図っている。
- ・ 運送事業者に対して店舗への荷下ろし状況に関するアンケートを実施。
- ・ ばら積み納品の多いメーカー等を洗い出して、そのメーカーとの交渉を検討。

【最近の改善事例】

- ・ 2024年3月から配送費を約5%値上げ  事業者間の協議の結果
（D社とE社間での契約変更を受けて、E社と8社間の契約においても値上げを実施）
- ・ 物流センターでのドライバーの付帯作業の削減  ドライバーからの要望
（物流センターに納入する配送業者が行っていた、入荷及び検品業務の一部（消費期限の記入）をE社が担当）
- ・ 一部店舗での搬入場所の改善  上記アンケートの結果
（バックヤードや売場前までドライバーが搬入を行うという慣習となっていたが契約どおり店舗搬入口を基本とした搬入に）

【今後の課題】

- ・ バース数は十分なため基本的に荷待ちは発生しないが、メーカーが長期休暇（GWや年末年始）に入る前は納品数量が増えるため若干発生する。
- ・ リードタイムについて見直しの余地があるが、発注システムの変更が必要となるため、コストがかかりすぎる。
- ・ 店舗への荷下ろし時の付帯作業や店舗からの物流機器（コンテナ、クレート等）の回収作業が店舗によって差がある。
- ・ バラ積みを単純にパレット化するだけでは運送効率が下がるので、下がらないような工夫が必要となる。

荷主ヒアリング概要④

【荷主】 F 社（製造メーカー）

【物流センター】 G 社（運送会社）

製造メーカーであるF社は、県内の工場で約8割の製品を製造し出荷しており、工場に隣接した物流センターから毎日（土日祝日除く）各拠点へ運送している。物流センターは委託をうけたG社が管理運営し、パッケージから運送の手配までを行う。運送は、G社と契約している運送会社12、13社が行っており、どうしてもその日の出荷量を賄えない場合に依頼する運送会社も数社ある。運送範囲は静岡以北の東日本（北海道も含む）全域で、各拠点へのルート便。就業時間は9：00から17：50で16：00までに5回F社が出庫指示書を出し、その出荷量をもとにG社が運送会社を手配する。各拠点への到着時間が決まっており高速道路やフェリーを利用する場合の料金は運賃とは別に負担。

【最近の状況】

- ・ 出荷量が多くなる20日や月末は、パッケージング等のセンター内での作業に遅れが生じてしまうため、2時間程度の荷待ちが発生していたが、パレット化やかご台車の利用など出庫作業の効率化に取り組み、30分程度削減できている。また、各拠点での荷下ろしは3時間あまりかかっていたものが今では20分ほどになっており、かなり効率化が図れた。
- ・ 出庫作業は基本的にセンター職員が行うが、トラックへの積み込みは運転手が行っている。契約上明記されているわけではなく、あくまでも任意の作業であり、作業範囲は運転手によって差がある。
- ・ 昨年度よりいくつかの運送会社から基本運賃の値上げの要望があり、交渉を進めているが、付帯作業等に関する要望は特にない。

【今後の課題】

- ・ 製品によってはパレット化が難しいものもあるので、別の効率化の検討が必要。
- ・ リードタイムについて見直しを図りたいが、納品先である代理店や現場の理解を得る必要があるため、なかなか難しい。再配達の問題も同様。
- ・ モーダルシフトについて関心はあるものの、リードタイム等の関係から現状として実施するのは厳しい。

荷主ヒアリングで出された取組について（抜粋）

運送や作業の効率化に関すること

- ・発注の×切を前倒しすることで出荷調整や作業時間を確保①
- ・一回あたりの納品量を増やす交渉を行い納品回数を縮減②
- ・パレット化やかご台車利用などで出庫作業を効率化し荷待ち時間を削減④

ドライバーの付帯作業削減に関すること

- ・物流センター納品時ドライバーが行っていた付帯作業をセンター職員の作業に変更③
- ・一部店舗で常態化していた搬入場所を「契約どおりの店舗搬入口まで」に改善③

運賃や料金等に関すること

- ・荷待ち・付帯作業等に対し時間に応じて真荷主が費用を負担①
- ・配送も含め物流センター業務を一括委託する事業者と協議し配送費を約5%値上げ③

情報収集や共有等に関すること

- ・協力会社にアンケートを実施し情報を共有（⇒付帯作業等の費用化）①
- ・運送事業者に荷下ろし状況のアンケートを実施（⇒搬入場所の改善）③

※①②③④は前頁までの各ヒアリングの概要の数字

荷主ヒアリングで出された課題について（抜粋）

運送や作業の効率化に関すること

- ・発注単位の変更（本⇒ケース）は同業他社の協力なしでは受け入れられづらい②
- ・リードタイムの見直しには発注システムの変更が必要でコストがかかりすぎる③
- ・製品によってはパレット化が難しいものもある④
- ・リードタイムの見直しについて納品先である代理店や現場の理解を得るのが難しい④
- ・酒田港を活用したモーダルシフトはリードタイム等の関係から現状としては難しい④

ドライバーの付帯作業削減に関すること

- ・荷下ろしについては、卸し先に任せると余計に時間がかかることもある①
- ・入庫作業を着荷主側で行うことは破損等の責任の所在が不明確になりかねない②
- ・積込作業などは契約上明記されておらず作業範囲はドライバーによって差がある④

運賃や料金等に関すること

- ・「小売価格」があるため「販売価格」を容易に値上げできず価格転嫁しづらい②

効率化は自社だけでは容易になし得ないことが多く、付帯作業についてはそれぞれの立場で様々な考え方があるということがあらためて分かった。

本年4月からは改正物流法の施行により、全ての荷主や運送事業者等に物流効率化の努力義務が課せられ、運送契約締結時には役務の内容やその対価等を記載した書面の交付が義務付けとなる。

今まで曖昧な状態で行われてきた事柄についても協議を深めていくこととなるので、次年度はこれらの周知徹底活動に努めると共に、一定期間経過した時点で、県内の荷主や運送事業者等に対しアンケート調査を実施するなどして、現状把握を行うこととしたい。