

トラック事業の生産性向上方策に関する手引き（仮称）

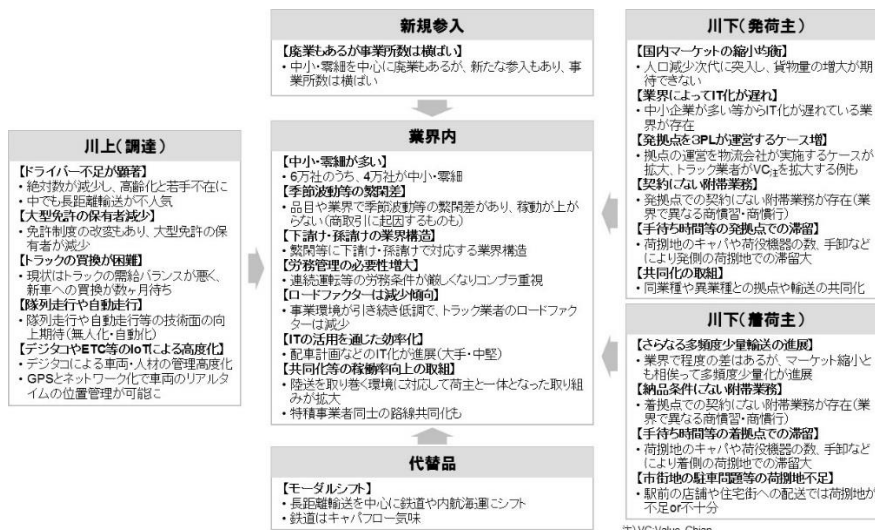
手引き部分骨子

手引き部分の骨子は第1回、第2回のWGでの議論を踏まえて以下のように検討中。（ページ数については想定であり、変更の可能性あり）

1. トラック事業を取り巻く環境（4～5P程度）

- トラック事業全体の課題を解説。
- 5フォース分析の結果について重要なものを抜粋し解説するほか、既存のアンケートや報告書より、厳しい状態にある労働条件や、それに伴う担い手の減少、若年入職者減による業界の高齢化などに言及。
 - ✓ 総労働時間は様々な業種の中でも長時間となっている。
 - ✓ 厳しい動労条件により、業界としての高齢化や人手不足が顕著となっている。
 - ✓ 短期的にはこれ以上の労働リソース（人・労働時間）の投入は難しく、増大する配送ニーズに応えられず、このままでは企業活動、日本経済全体に悪影響を与える可能性も出てきている。
- 一方で、このようなアゲンストな状況の中でも、創意工夫により新たな取組を行っている企業も現れている旨をPR。
 - ✓ 労働時間を増やすのではなく、時間あたりの成果を高めていくことで、配送ニーズに対応している。
 - ✓ 特に、トラック事業者単独ではなく、荷主企業との協力、あるいは荷主企業同士の協力による取組により高い成果を挙げている。

第1・2回 WG の使用図表

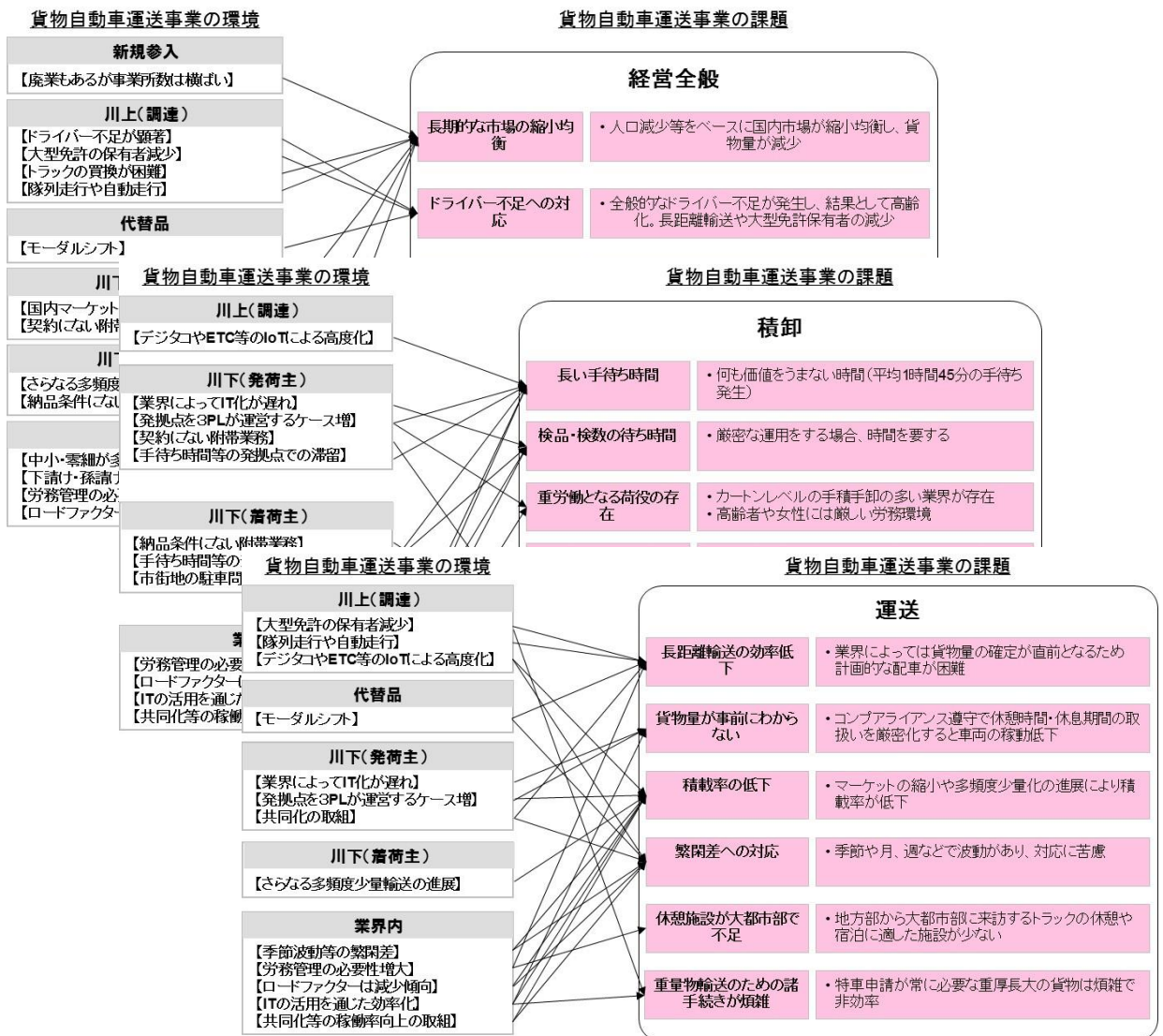


(注) VC: Value Chain

2. トラック事業・事業者の課題とその対策方向性（4～5P程度）

- 上記の課題を整理・統合すると、“経営”、“輸送”、“積卸”の3種類に整理される。
 - ✓ 輸送について：多頻度少量化による実車率や積載率の低下が進展している
 - ✓ 積卸について：手待ち時間が長く、実車率の低下に繋がっている。また、契約事項以外にも積卸や棚入れといった業務をドライバーが実施しており、負担となっている。
 - ✓ 注：“経営”については大きな話となるので、取り上げるべきか要検討。

第1・2回WGの使用図表



- また、解決方向性として、次ページのような方向性があげられる。
 - ✓ 解決方策の中には政府、業界が一丸となって取り組むべきものもある。
 - ◇ コンプライアンスを守らない企業、原価計算の徹底、契約書内容の見直し、都市部における駐停車スペースの確保や一時駐停車の許可 等
 - ✓ しかし、荷主、トラック事業者の協力により実現可能なものもあり、これらについては各社が積極的に進めていくべき。
 - ◇ 共同配送、積卸タイミングの共有による手待ち時間の削減、梱包や荷姿の標準化、荷役の効率化 等

第1・2回 WG の使用図表

| 課題 | 課題の概要 | 主体 | 解決策 | 対応事例 |
|---|---|-----------------------------------|--|--|
| 繁閑差への対応 | ・季節や月、週などで波動があり、対応に苦慮 | ●トラック事業者 ●荷主 | ■異業種間の共同輸送 ■スポット対応車両(リース車両やレンタカー等) | ➢異業種間の共同化 ➢益・暮れや引越シーズンのレンタカー利用 |
| 積載率の低下 | ・マーケットの縮小や多頻度少量化の進展により積載率が低下 | ●トラック事業者 ●荷主 | ■同業種の共同輸送(拠点の共同利用) | ➢路線便の共同化 ➢発荷主による共同化 |
| 長距離輸送の効率低下 | ・コンプライアンス遵守で休憩時間・休息期間の取扱いを厳密化すると車両の稼働低下 | ●トラック事業者 | ■異業種間の共同輸送 ■帰り荷幹旋 ■モーダルシフト | ➢日帰りネットワーク形成 ➢トラックステーション ➢KIT等の幹旋システム ➢鉄道や内航海運の利用 |
| 貨物量が事前にわからない | ・業界によっては貨物量の確定が直前となる | ●トラック事業者 ●荷主・業界団体 | ■出荷事前情報(ASN)の共有 ■生産情報や発注情報の共有 | ➢ASNのEDIサービス ➢業界対応の情報サービス |
| 休憩施設が大都市部で不足 | 長い手待ち時間 ・何も価値をうまない時間(平均1時間45分の手待ち発生) | ●トラック事業者 ●荷主 | ■発着荷主の視点での改善(ダイヤグラム化) ■関係者の協議による発着時間帯の設定 | ➢待ちの少なく時間枠の設定 ➢見える化 |
| 重量物輸送のための諸手続きが煩雑 | 検品・検数の待ち時間 ・厳密な運用をする場合、時間を要する | ●トラック事業者 ●荷主 | ■事前情報共有による簡便化(検品レス) ■RFIDやバーコード等の活用 | ➢出荷事前情報の導入 |
| | 重労働となる荷役の存在 ・カートンレベルの手積手卸の多い業界が存在 ・高齢者や女性には厳しい労務環境 | ●トラック事業者 ●荷主 | ■パレットやカゴ車等の輸送容器の活用 ■荷役機械の導入 | ➢?? |
| | 梱包や容器等の荷姿が非標準 ・梱包や容器等の荷姿が非標準で積卸が手間 ・荷役機器が不十分で待ち時間発生 | ●トラック事業者 ●荷主 ●政府 ●業界団体 等 | ■パレットやカゴ車等の標準輸送容器の活用と流通する仕組み構築 ■標準輸送容器や流通ルールの構築 | ➢納品条件に1100/パレットを記載 |
| 費用をもらえない附帯業務 ・業界によっては契約がない無償での附帯業務が発生(妥当な費用がもらえれば問題ない) | ●トラック事業者 ●荷主 | ■既存業務の見直し(契約書への記載 等) | ➢?? | |
| 荷捌施設が大都市部や住宅地で不十分 | ・荷捌施設のない狭小な店舗や住宅街 ・違法駐車での対応 | ●トラック事業者 ●荷主 ●政府 | ■新築時に適正な荷捌施設の整備 ■住宅街での貨物の搬出入の規制緩和 | ➢?? |

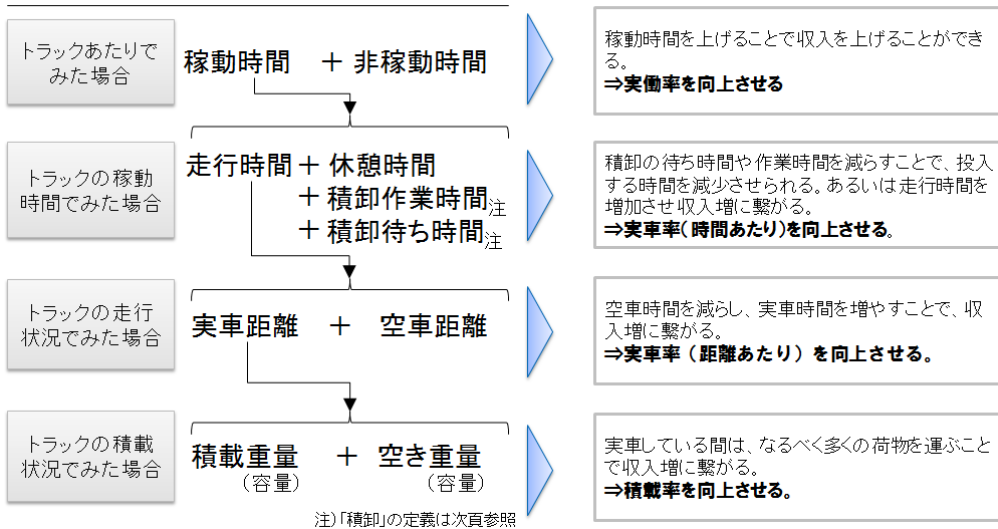
■:トラック事業者や荷主で解決可能施策で、本手引き事例の対象施策

3. トラック事業者における生産性向上の考え方（3～4P程度）

- トラック事業者と荷主の協力による生産性向上の考え方は以下のような要素に分解できる。
 - ✓ KPI (Key Performance Indicator)として、トラック輸送の実働率、実車率、積載率が重要であり、これらの向上を図っていく必要がある。
 - ✓ 注：第2回の議論を踏まえて、回転率に関する考え方も以下図表に含める。

第1・2回WGの使用図表

各種切り口によるトラック輸送の生産性



- また、一つの論点となる積卸については以下のように整理され、特に手待ち時間については削減することで、生産性向上に大きく寄与する。
 - ✓ トラックの特にドライバーからみた場合、積卸は実際に作業している時間【作業時間】と、単に待っている時間【待ち時間】に分かれる。
 - ✓ 附帯業務は契約に記載があれば作業時間と考えられるが、なければ生産性のない時間といえる

第1・2回WGの使用図表

| | | 作業時間 | 待ち時間 | 概要 |
|----------|------|------|-------|---|
| 積卸場所へ 入場 | 受付 | | | ・トラックが積卸場所に到着したことを知らせて、次の指示を受ける |
| | | | 手待ち時間 | ・トラックが停止し、作業が何も実施されない時間 |
| | 荷役 | | | ・トラックから貨物を積卸時間 |
| | 附帯業務 | | | ・貨物の積卸以外の業務でドライバーが実施(契約に記載がない場合は待ち時間といえる) |
| | | | 手待ち時間 | |
| | 検品 | | | ・主に貨物の所有者が移転する場合に貨物の数量等を確認する作業 |
| 積卸場所へ 退場 | 附帯業務 | | | |

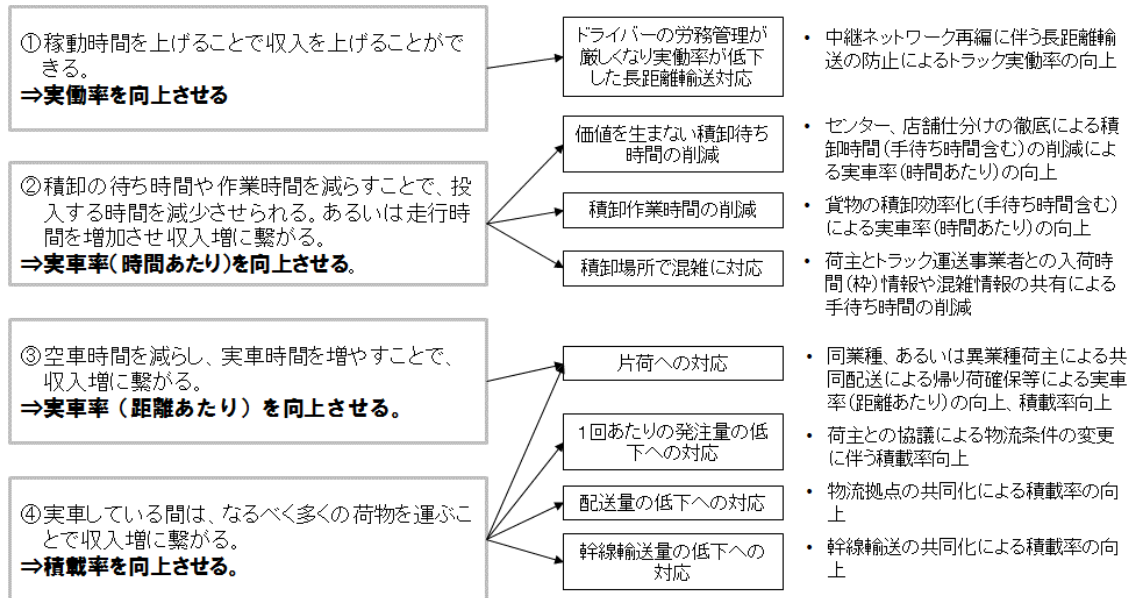
附帯業務の例

- 棚入れ
- 倉庫内の棚に貨物を入れる。
- 仕分け
- 次ステップの店舗別等の貨物を方面別等に分ける。
- ラベル貼り
- 貨物等に次ステップ以降で活用するラベルを貼る。
- 横持ち
- 倉庫内で積卸場所から移動させる。

4. 生産性向上のための取組方向性（7～8P程度程度）

- 荷主とトラック事業者により実施可能な生産性向上の方策として以下があげられ、本手引きでも事例を紹介する。

第1・2回 WG の使用図表（一部修正）



- また、これらの方策について、各事例より得られる、取り組みを進める上でのポイントを整理する。
 - ✓ 共同配送については・・・
 - ✓ 積卸時間の削減については・・・
 ⇒各事例より得られるポイント・示唆を演繹的に整理

以上