

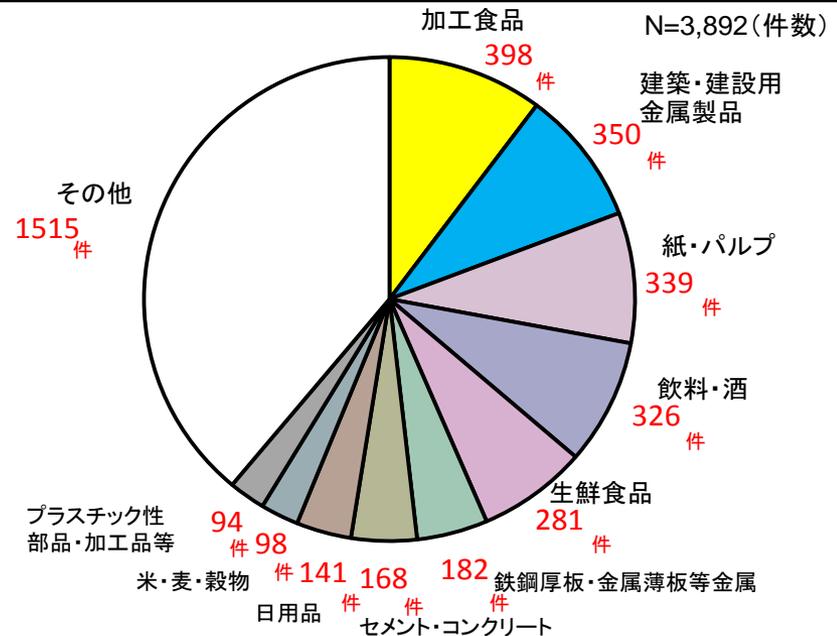
荷待ち時間が特に長い輸送分野等における取組について

- 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)



- 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 裕兒	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
鷺野 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	（公社）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6月29日に開催

第1回開催時の主な意見

- トラックドライバーは早く行って待機する習性があるため、荷主都合による荷待ち時間の定義が難しい。受付予約システムの導入が必要と考えている。
- パイロット事業でも好事例は必ず荷主の協力により実現している。サプライチェーンで真荷主と委託を受けた者がいる場合、真荷主でない方は改善に取り組もうとしない。サプライチェーン全体で待機時間の削減やパレット利用等の改善をしていくことが必要。
- パレットのサイズに違いがあり、11と12、それからビールパレットもある。また私有パレットの場合は持ち帰るためパレット間の積み替え作業が発生する。一貫パレチゼーションができると画期的に拘束時間が少なくなる。
- 時間指定（ジャストインタイム）と少量多頻度化は事業者の処理能力を越える要因になる。
- リードタイムを半日長くしたらどうなるだろうか、あるいは1日長くしたらどうなるのか、そういったことを検証できたらいいかと思う。
- 賞味期限の3分の1ルールの見直しもやって頂きたい。検品のルールも荷主、倉庫業者、トラック事業者バラバラである。
- 倉庫で問題になるのは貨物の集中波動。商流の締め関係で月末か月初に集中しているがここを見直していきたい。
- 各流通における在庫をどうするか。在庫を持つのは悪だと言われている。在庫についてルール化し全体で考えていかないと、在庫を持たない方に進んでしまい、そのしわ寄せは物流事業者へ行くことになる。