

【資料3】

本協議会における今後の取組について

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」における平成30年度コンサルティング事業実施事業一覧

都道府県	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
北海道	○	○	○	日用品
青森	○	○	○	青果物
秋田	○	○	○	農産物
東京	○	○	○	一般雑貨
富山	○	○	○	住宅用建材
新潟	○	○	○	加工食品
静岡	○	○	○	自動車部品
愛知	○	○	○	日用品
岐阜	○	○	○	金属加工製品
大阪	○	○	○	紙パルプ
和歌山	○	○	— (※1)	機械製品
広島	○	○	○	加工食品
岡山	○	○	— (※2)	住宅用建材
山口	○	○	○	加工食品
香川	○	○	○	加工食品
宮崎	○	○	○	青果物
鹿児島	○	○	○	食肉

※1 和歌山での事業は内航船の活用によるトラック運転者の拘束時間減の効果を測定する事業であり、輸送先は港湾であるため、着荷主は設定していない。

※2 岡山での事業は発荷主であるメーカーと物流子会社である運送事業者との間でのKPI導入事業であり、着荷主は設定していない。

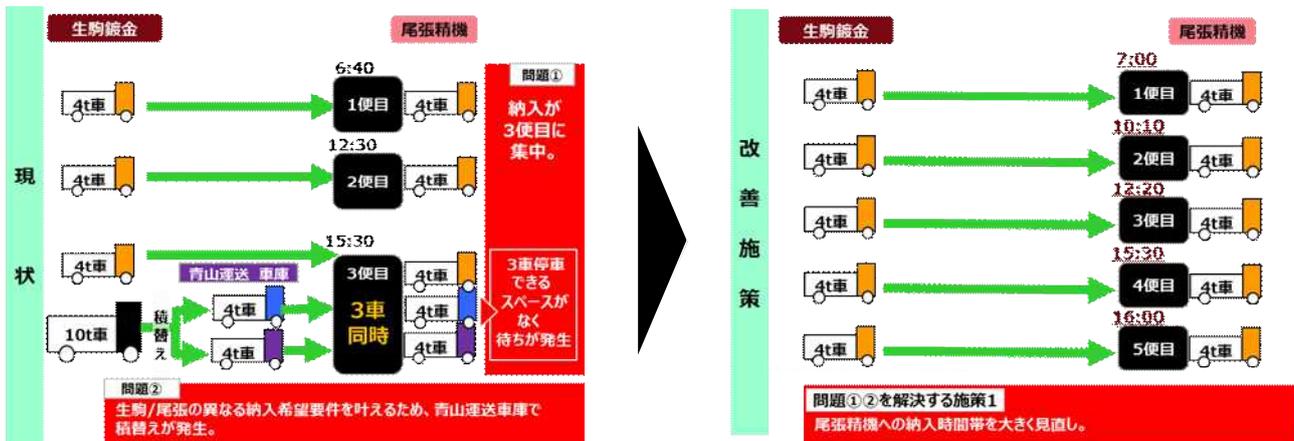
納入時刻の平準化・フォーク割り当てによる労働時間削減 岐阜県

1. 実施者の概要

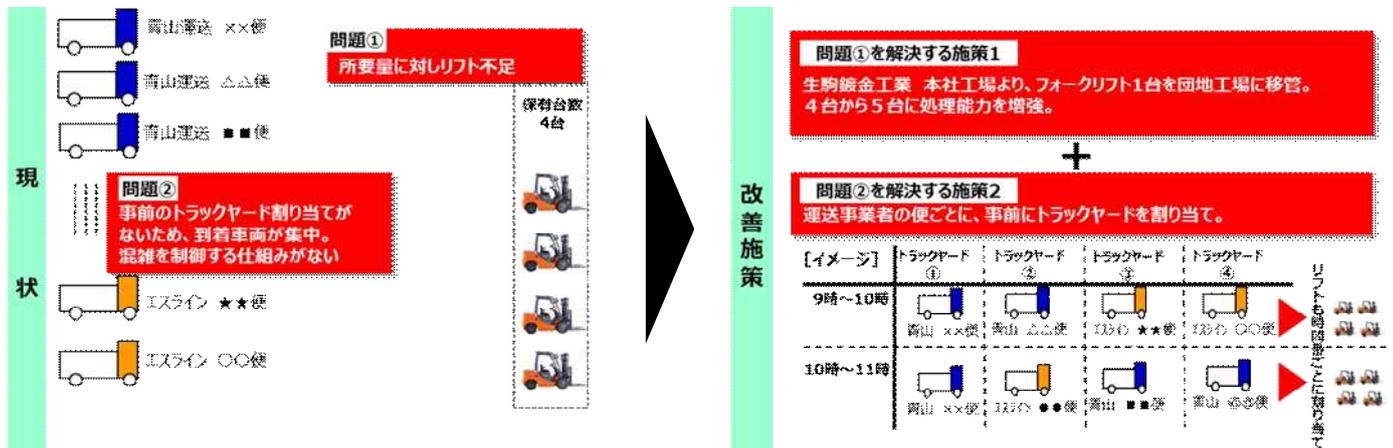
- 荷主企業: 尾張精機(株)
精密機械製造
- 荷主企業: 生駒鍍金工業(株)
金属加工表面処理
- 元請運送事業者: (株)青山運送
生駒鍍金と尾張精機本社間の輸送を担当。
- 元請運送事業者: (株)エスライン各務原
生駒鍍金と尾張精機本社間、美濃工場間の輸送を担当。
- 荷種
金属加工製品、ナット製品

2. 事業概要

① 納入時刻の平準化: 尾張精機への納入時間帯を大きく見直し、新たなダイアグラムを策定。



② フォーク割り当て: 運送事業者の便ごとに、事前にトラックヤードを割り当て。



※他にも、尾張精機本社工場での積込み仮置き場の集約も実施。

3. 課題

- ① **納入時刻の平準化**
尾張精機本社工場への納入量が3便目に集中。一方、尾張精機にて3車分の停車スペースがないために、荷卸し待ち時間が発生(最大40分/回)。3便目は、生駒鍍金/尾張精機で異なる納入希望要件実現ため、青山運送車庫で積替え作業が発生。
- ② **フォーク割り当て**
生駒鍍金での積み卸し時、混雑時間帯(特に午前中に平均約20分)にフォークリフト空き待ちが発生

4. 事業内容

- ① **納入時刻の平準化**
生駒鍍金での混雑緩和も視野に入れ、尾張精機への納入時間帯を大きく見直し。見直しに当たっては、荷主と運送事業者間で十分に話し合い、新たなダイアグラムを策定。
- ② **フォーク割り当て**
フォークリフトを増車するとともに、運送事業者の便ごとに、事前にトラックヤードを割り当て。それにより、フォークリフト空き待ち時間の削減に加え、トラック混雑度の平準化を達成。

5. 結果

- ① **納入時刻の平準化**
尾張精機本社工場「待ち時間」が、88%削減。
実験前最大待ち時間:40分 実験中待ち時間:5分
青山運送車庫「積替え時間」も撲滅。
- ② **フォーク割り当て**
生駒鍍金「待ち時間」が、撲滅。
実験前待ち時間:10~20分 実験中待ち時間:0分

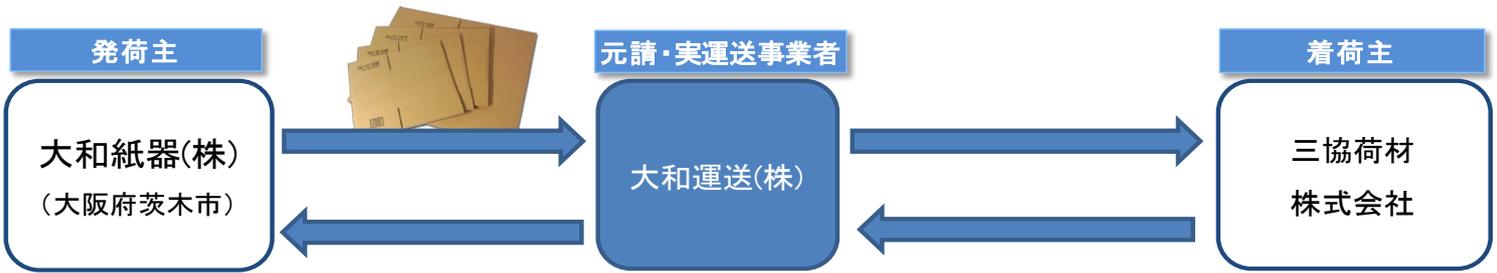
6. 荷主企業のメリット

- ① 運送事業者と意見を交わし、ドライバーの労働時間削減に取り組むことで、強力なパートナーシップを築くことができた。
- ② 生駒鍍金は、フォークリフトの台数不足を以前より認識しており、今回の改善策が、フォークリフト空き待ち解消策として有効である事を、定性的、かつ定数的に裏付けがとれた。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主が昨今のドライバー不足を重要な問題と認識していた。
- ② 運送事業者からの問題点や要望に対して、忌憚のない議論ができた。

1. 実施者の概要



問題

- 納入スペース・荷捌き作業場所が狭い特性があり、他社の納入業者と同時間帯に到着すると、荷降待時間が発生する
- 毎回、約60分の待機時間が発生



2. 事業概要

問題	○1回当たり平均60分の待機時間発生	課題
原因	<ul style="list-style-type: none"> ① <u>受付時間</u>順の荷卸しルール ② <u>同じ時間帯に複数車両</u>が到着 ③ <u>荷卸し場所が狭隘</u>で、1回に1車両しか荷卸しできない 	
		<ul style="list-style-type: none"> ① 納品時間帯をずらすことができるか ② 指定時間制の導入ができるか → 大和紙器専用の指定時間枠を確保できるか

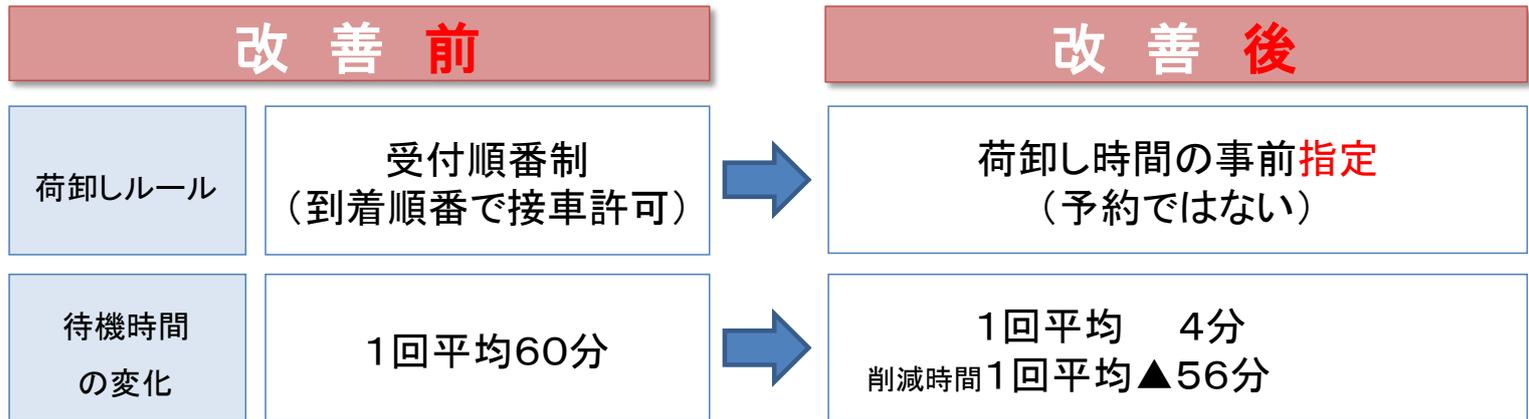
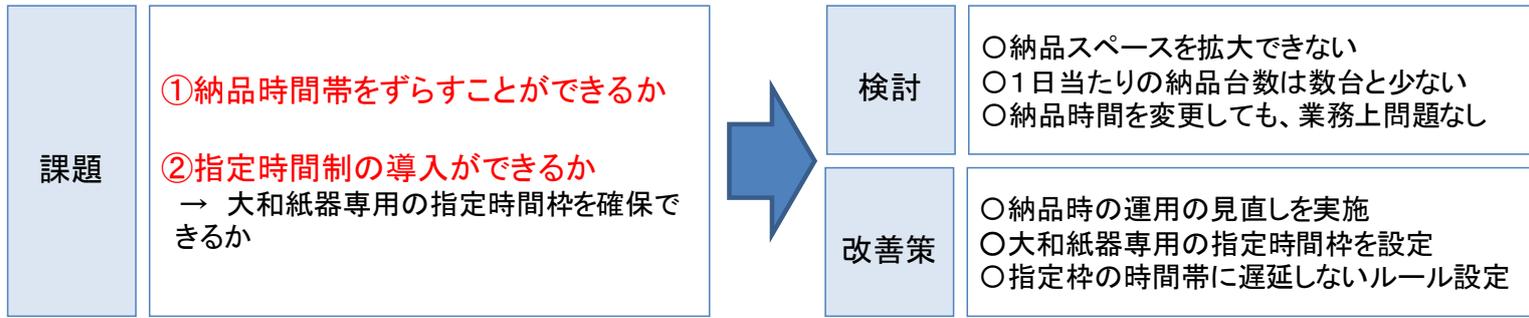
1回に1台しか荷卸しできない場所的制約



同時帯に複数車両が到着すると、荷卸順番を待つために、待機時間が発生



3. 取組イメージ



4. 実証実験による成果

- 以下のように待機時間は、毎回の荷卸し作業時において60分以上発生していたが、本実証実験から「平均4分」となり、待機時間に相当する時間分の拘束時間が減少することができた。
- 中小規模の着荷主(納品先)では、受付システムを入れるだけの納品台数がなく、コストを要しない運用上の工夫だけで、待機時間を削減できることが確認された。

労働時間の増減

改善前

<運転者>

待機時間: 平均 60分

1か月換算: 60分 × 20日 = 1200分

改善後

<運転者>

待機時間: 平均4分(▲56分)

1か月換算 ▲18.6時間(▲1,120分)
コスト効果: 待機時間料削減 2万円/月

発着荷主、他車両(運転者)への効果

改善前

○荷卸作業開始まで、時間調整のため、付近で待機するため待機スペース上の問題もあった

改善後

○待機スペースの占有がなくなった

1. 実施者の概要



輸送量	<ul style="list-style-type: none"> ○積載量12トンウイング車を使用するが、出荷数量は季節変動があることから、7月、12月は増加傾向にあるが、それ以外の時期の輸送量は減少する傾向にある。 ○関東方面への出荷では、他の貨物と積合せにより輸送されるケースが多い。
荷種	<ul style="list-style-type: none"> ○主に缶詰
使用用途	<ul style="list-style-type: none"> ○自社名による販売のみならず、OEM(他社ブランドによる生産)も実施
積込形態	<ul style="list-style-type: none"> ○ドライバーは、倉庫内の段ボールに箱詰めされた缶詰をパレットに積載し、リフトでウイング車に積込み作業を実施。荷下しにおいてもドライバーがリフト操作して作業を実施。
帰り荷	<ul style="list-style-type: none"> ○帰り荷は予め確定していないため、様々な荷主、元請から埼玉・東京エリアから香川県までの帰り荷を確保している。(主に雑貨等) ○帰り荷の積込み場所までの移動距離は最短になるよう、配車されている。

2. 事業概要

○同一会社による運転者の乗換えによる中継輸送を実施。

運転者2名がラウンド輸送を実施

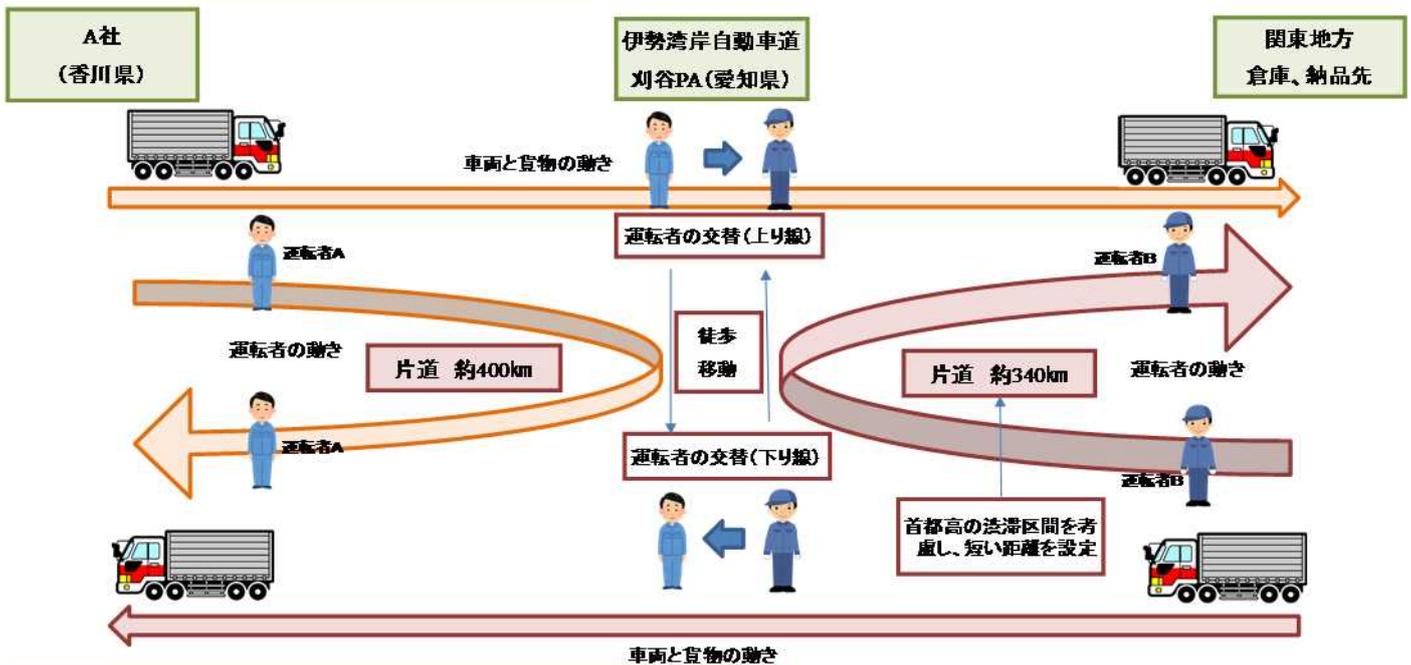


3. 実態と課題

- 現状、2泊3日運行であり、帰り荷の荷待ち時間、車内での休息期間の取得など、運転者に負担が大きい輸送形態となっている。
- 1日の拘束時間が13時間を超過するケース、休息期間が8時間を確保することが困難なケースがある。
- 日帰り運行ができないため、長距離輸送では人材確保が困難で、四国地域での長距離運行に従事する運転者を確保しづらい実態がある。

4. 事業内容

運転者2名がラウンド輸送を実施



5. 結果

改善前

- 1運行の拘束時間
2泊3日運行
- 拘束時間の調査
13時間を超過するケースあり

改善後

- 1運行の拘束時間
1泊2日運行(または日帰り運行)
- 休息期間(インターバル)
11時間以上確保することが可能
- 改善基準告示の確実な遵守

- 1運行を2人の運転者でシェアするため、実質的に1人当たりの労働時間は減少することはないが、以下の効果が確認された
 - ・インターバル期間(休息期間)を11時間以上確保できること
 - ・1日当たりの拘束時間を13時間以内にできること
 - ・自宅で休息期間を確保できるため、疲労軽減に寄与すること

6. 結果に結びついたポイント

- 発荷主と運送事業者の信頼関係を基盤に、時間外労働時間960時間規制の遵守を念頭に、運送事業者が1車1運転者の発想の転換を行うなど、日ごろからの創意工夫がなされていたこと。

「トラック運送における取引環境・労働時間改善地方協議会」 令和元年度 輸送品目別検討テーマ及びアドバンス事業

○47都道府県の地方協議会における検討テーマ及びアドバンス事業の実施品目が決定。(一部調整中)

○地方協議会における検討テーマの荷種の内訳は、加工食品24件、紙・パルプ15件、建設資材11件となっている。

協議会	検討テーマ	アドバンス事業
北海道	紙・パルプ	紙・パルプ(段ボール)
青森	紙・パルプ	
岩手	加工食品	
宮城	紙・パルプ	
秋田	加工食品	加工食品
山形	加工食品	
福島	建設資材	
茨城	建設資材	
栃木	紙・パルプ	紙・パルプ(洋紙・板紙)
群馬	加工食品	
埼玉	(調整中)	
千葉	建設資材	
東京	(調整中)	紙・パルプ(洋紙・板紙)で調整中
神奈川	加工食品	
山梨	加工食品	
新潟	加工食品	
長野	加工食品、紙・パルプ、建設資材	
富山	建設資材	
石川	加工食品	
愛知	加工食品	加工食品
静岡	紙・パルプ	
岐阜	加工食品、紙・パルプ、建設資材	
三重	紙・パルプ	紙・パルプ(家庭紙)
福井	加工食品、紙・パルプ、建設資材	

協議会	検討テーマ	アドバンス事業
大阪	加工食品 紙・パルプ 建設資材	紙・パルプ 建設資材
京都		
兵庫		
滋賀		
奈良		
和歌山		
広島	建設資材	建設資材
鳥取	建設資材	
島根	加工食品	
岡山	紙・パルプ	
山口	加工食品、建設資材	
徳島	紙・パルプ	
香川	紙・パルプ	
愛媛	加工食品、紙・パルプ	
高知	加工食品	
福岡	加工食品	
佐賀	加工食品	
長崎	加工食品	
熊本	紙・パルプ	農産物
大分	加工食品	
宮崎	加工食品	
鹿児島	加工食品	
沖縄	加工食品	

今年度の検討事項（加工食品）

昨年度に設置した「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（以下、「加工食品懇談会」という）」では、加工食品物流の問題点・課題として様々な意見が提示され議論を行ってきた。

平成31年3月に開催した前回懇談会においては、特に以下の4つの施策について、「ホワイト物流」推進運動なども活用しながら関係者による取組の促進を図ることとしつつ、コード類の標準化やガイドラインの整備等も含めて、引き続き検討を行うと整理。

- ・受発注条件の見直し（リードタイムの延長、事前出荷情報の提供、波動の平準化、需給調整在庫の確保）
- ・荷待時間の削減（先着順から予約制への変更、時間指定の柔軟化）
- ・荷役時間の削減（バラ積み貨物のパレット化、パレットサイズの統一、外装段ボールサイズの見直し）
- ・検品時間の削減（3分の1ルールの見直し徹底、年月日表記から年月表記への変更、事前出荷情報の提供とQRコード等への情報の組み込み、統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化）

今年度の検討の進め方について(加工食品)

1. 本年度のアウトプットのイメージ(案)

- ① 関係者による取組を推奨する項目のリスト等から構成される「加工食品物流における「ホワイト物流」推進ガイドライン」(仮称)及び取組の検討に役立つ情報をまとめた参考資料集を作成する。
 - 「ホワイト物流」推進運動ポータルサイトで公開。
 - 加工食品の製造、卸売、小売、物流等の関係者に対し、取組の検討と「ホワイト物流」推進運動の自主行動宣言への反映を要請する。
 - 本ガイドラインを活用し、来年に迫る東京2020オリンピック・パラリンピック大会期間中の対応を含め、荷主と運送事業者の協力による物流効率化のための取組の検討・実施を要請する。
- ② 今後、標準化を進めていくことが期待される事項について取りまとめる。
 - 令和2年度以降、関係団体等に対し、標準化やその検討を働き掛けていく。

2. 他の検討会等との役割分担

「持続可能な加工食品物流検討会」等の他の検討の枠組みで議論されている取組については、その検討成果を活用することなどにより、本懇談会との重複を避けることとする。

今年度の懇談会(紙・パルプ)の進め方(案)

1. 今年度のアウトプットのイメージ

- ドライバー不足が深刻化する中、国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、懇談会での議論や実証実験等の結果を踏まえ、紙・パルプ分野のサプライチェーン全体での物流改善に向けた取組を促進していくため、取組メニュー例、検討にあたっての手順・留意事項、参考となる取組事例等をまとめた『紙・パルプ分野における「ホワイト物流」推進ガイドライン』（仮称）を作成。

- ➡ 本ガイドラインについては、「ホワイト物流」推進運動とも連動して、紙・パルプの製造、卸売、小売、物流等のサプライチェーンの関係者に広く周知。
- 本ガイドラインを活用して、来年に迫る東京2020オリンピック・パラリンピック大会期間中の対応を含め、荷主と運送事業者の協力による物流効率化のための取組の検討・実施を要請。

2. 検討の進め方

- 第1回懇談会（令和元年6月25日）

- これまでの議論等を踏まえた現状・課題の整理
- 今年度の進め方について

- 第2回懇談会（令和元年秋ごろ）

- 実証実験等の実施状況の報告・共有

- 第3回懇談会（令和2年2月ごろ）

- 実証実験等の結果の報告
- ガイドライン（案）の提示

ガイドラインの策定

令和元年7月～

課題の内容に応じて、以下を実施

実証実験

課題解決に資すると考えられる取組みを試行的に実施し、効果等を検証する

実態調査

課題の発生箇所・発生件数等の実態を調査し、課題の「見える化」を図る

ヒアリング・アンケート

先進的な取組を行っている事業者等からのヒアリングや、消費者等に対するモニター調査等を行い、取組みに当たってのポイントや課題等を把握する

反映

今年度の懇談会(建設資材)の進め方(案)

1. 今年度のアウトプットのイメージ

- ドライバー不足が深刻化する中、国民生活や産業活動を支える物流機能が滞ることのないよう、懇談会での議論や実証実験等の結果を踏まえ、建設資材分野のサプライチェーン全体での物流改善に向けた取組を促進していくため、取組メニュー例、検討にあたっての手順・留意事項、参考となる取組事例等をまとめた『建設資材分野における「ホワイト物流」推進ガイドライン』(仮称)を作成。
 - ➡ 本ガイドラインについては、「ホワイト物流」推進運動とも連動して、建設資材の製造、加工、商社・卸売(小売)、物流、施工事業者等のサプライチェーンの関係者に広く周知。
 - 本ガイドラインを活用して、来年に迫る東京2020オリンピック・パラリンピック大会期間中の対応を含め、荷主と運送事業者の協力による物流効率化のための取組の検討・実施を要請。

2. 検討の進め方

● 第1回懇談会 (令和元年7月8日)

- これまでの議論等を踏まえた現状・課題の整理
- 今年度の進め方について

● 第2回懇談会 (令和元年秋ごろ)

- 実証実験等の実施状況の報告・共有

● 第3回懇談会 (令和2年2月ごろ)

- 実証実験等の結果の報告
- ガイドライン(案)の提示

ガイドラインの策定

令和元年7月～

課題の内容に応じて、以下を実施

実証実験

課題解決に資すると考えられる取組みを試行的に実施し、効果等を検証する

実態調査

課題の発生箇所・発生件数等の実態を調査し、課題の「見える化」を図る

ヒアリング・アンケート

先進的な取組を行っている事業者等からのヒアリングや、消費者等に対するモニター調査等を行い、取組みに当たってのポイントや課題等を把握する

反映

新たな方策について

ご議論いただきたい内容

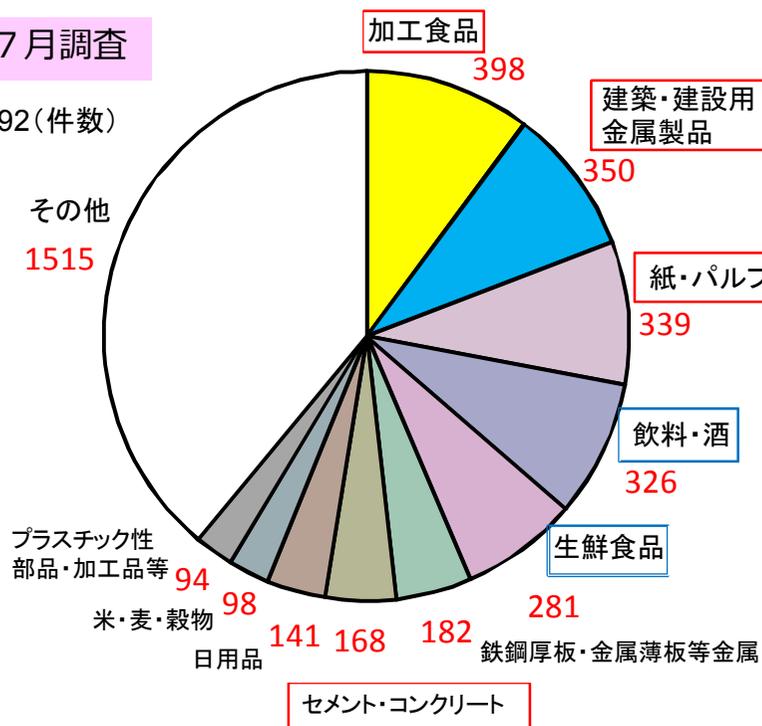
- 平成29年7月に実施した荷待ち時間実態調査において、30分以上の荷待ち時間が生じた件数が多い品目（加工食品、建設資材、紙・パルプ）について懇談会を立ち上げて、課題整理や改善策について検討を行っているところ。
- 平成30年11月に実施した荷待ち時間の実態調査では、すでに懇談会を立ち上げている加工食品、建設資材、紙・パルプの各品目については、依然として30分以上の荷待ち時間が生じた件数が多いことから、引き続き課題解決のための方策について検討・検証を実施する。
- また、上記2度の調査において、荷待ち時間が生じた件数が多かった「生鮮食品」及び「飲料、酒」について、次年度以降の「新たな方策」として懇談会を立ち上げ、課題整理や改善策の検討を実施することとしたい。

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)

は、既に懇談会を設置している品目
 は、今後懇談会設置を検討する品目

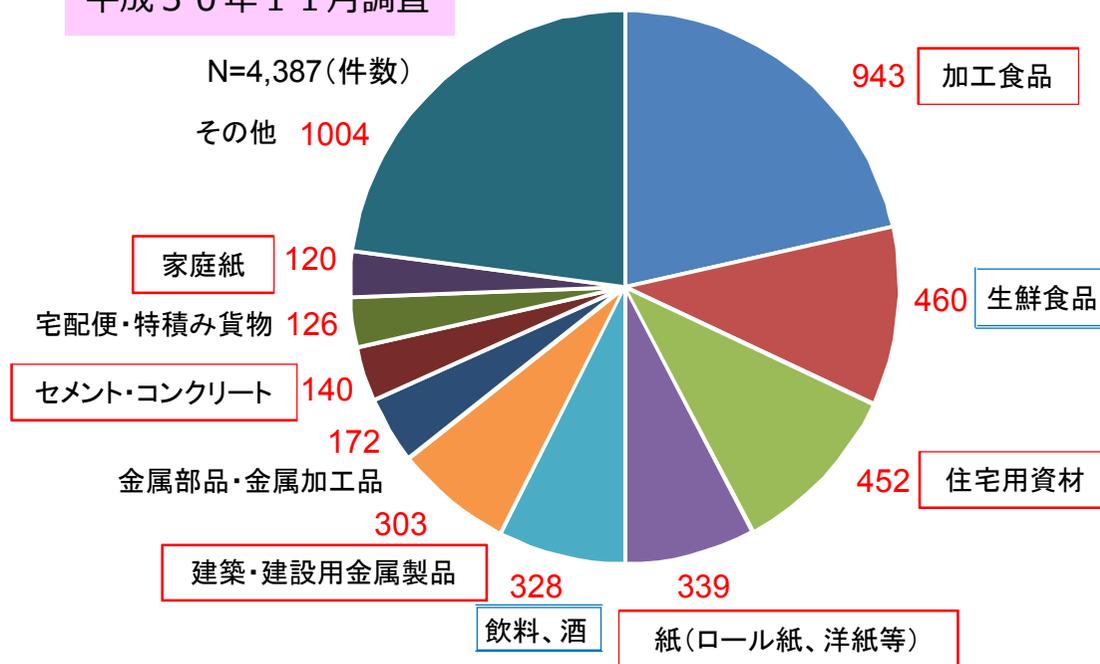
平成29年7月調査

N=3,892(件数)



平成30年11月調査

N=4,387(件数)



令和6年度からの時間外労働規制の適用に向け、今後、中央協議会及び地方協議会においてどのような論点を中心に議論して取組みを進めていくべきか。

想定される論点

- ① パイロット事業（28・29年度）、コンサルティング事業（30年度）、アドバンス事業（31年度）と毎年実証事業を行い、多くの事例が積み重ねられた。今後、これらの事業から得られた改善策を全国の荷主や運送事業者に対して効果的に展開・浸透させていくためには、どのような取組が必要か。
また、中小事業者や着荷主に対して中央協議会や地方協議会での取組を周知するためには、どのような方法が有効か。
（全国でのセミナー等の開催以外の効果的な周知方法の検討 等）
- ② これまでの実証事業のフォローアップが必要ではないか。また、どのような観点でフォローアップすべきか。
（過去の実証事業のうち、主要な事業の取組み後の状況等をヒアリング 等）
- ③ 地方協議会において、荷主との連携を強化するためにはどのような取組が必要か。
（荷主企業所管省庁や個別の荷主企業の地方協議会への参画 等）
- ④ 全国の荷主や運送事業者が自主的に課題改善に取り組むために、地方協議会はどのような役割を果たしていくべきか。
（地域ごとの課題や主要な品目に関する重点的な協議会運営の検討 等）
- ⑤ その他、中央協議会及び地方協議会でとりあげるべき議題はあるか。