

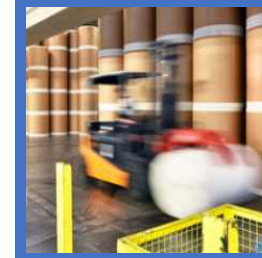
荷主と運送事業者の協力による 取引環境と長時間労働の改善に向けた ガイドライン

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



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編



紙・パルプ（洋紙・板紙分野）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



◆ お問合せ先
国土交通省自動車局貨物課
東京都千代田区霞が関2-1-3
TEL 03-5253-8111（内線41-333）
FAX 03-5253-1637

発行：2020年5月



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

本ガイドライン策定の経緯 1

I トラック運送事業の現状 2

II 紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流における問題課題、
解決の方向性、取組事例 6

1 車両集中の分散化 9
1-1 荷卸し時間の事前指定
1-2 混雑時を避けた配送
1-3 車両集中の分散化の各種手法
2 手荷役の解消 15
2-1 荷主とのパレットの共用化の促進
2-2 専用パレットの開発・活用
3 円滑な出荷・荷受け態勢の整備 19
3-1 発荷主からの配送情報の提供
 (参考)受発注システムと配車システムとの連携
3-2 出荷効率を優先した生産体制の構築
4 輸送効率改善に向けた荷姿の変更 25
 荷主側施設の仕様変更に伴う荷姿の見直し
 (参考)薄型段ボールの活用
5 附帯作業の見直し 29
 軒先荷卸し後の附帯作業を分離

6 リードタイムの見直し、厳格な運用 31
6-1 受注締切時間の厳格な運用
6-2 受発注締切時間の見直し(早期化)
6-3 納品リードタイムの緩和
7 運行方法の効率化 37
 往復ともに全線高速道路を利用
8 発注量の平準化 39
8-1 着荷主の生産計画に即した納品数量の平準化
8-2 パレット単位受注への移行
8-3 週単位における発注量の平準化
8-4 日単位における発注量の平準化
9 納品場所、納品回数等の集約 47
9-1 納品場所の集約
9-2 納品回数の集約
9-3 納品日・納品時間等の集約
9-4 納品する「曜日」を集約
10 事業者連携による保管・輸送の共同化 55
 共同保管・共同輸送
Topic 効率化に向けた「集約」 57

III 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
. 58

IV 参考資料 64

平成30年7月に公布された「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律」において、長時間労働の是正を図る観点から、時間外労働について罰則付きの上限規制が導入されることとなり、自動車の運転業務についても、改正法施行から5年後となる令和6年4月1日から、年960時間の上限規制が適用されることとなった。しかし、労働基準関係法令や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）の違反が高水準で推移する中で、現状のままでは、上限規制を遵守しながら現在と同水準の物流を確保することは困難と考えられている。また、トラックドライバーは脳・心臓疾患の労災支給決定件数も多く、取引環境の適正化や労働生産性の向上等の長時間労働是正に向けた環境整備に資する実効性ある具体的取組を速やかに実施する必要がある。

その一環として、国は、トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となって「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」を設置し、トラック運送事業者と荷主とが連携して荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るための実証実験を平成28年度から実施した。その成果を「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」として取りまとめ、「ホワイト物流」推進運動セミナー等の場で周知を行っているところである。

このような取組みに加えて、調査の結果、荷待ち時間の件数が特に多かった輸送分野（加工食品、建設資材、紙・パルプの3分野）について、平成30年度から、それぞれサプライチェーンの幅広い関係者が参画する「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」を開催し、今般、それぞれの輸送分野特有の課題の洗い出しや、実証実験、実態調査等を踏まえた解決方策の検討を行った成果として、「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」「同 建設資材物流編」「同 紙・パルプ（洋紙・板紙分野）物流編」「同 紙・パルプ（家庭紙分野）物流編」を取りまとめた。

今回検討の対象となった各輸送分野の関係者は、トラック運送事業の現状を喫緊の課題と捉え、このガイドラインを参考に、荷主とトラック運送事業者が自主的・積極的に取引環境と長時間労働の改善に取り組まれることを期待するものである。

I トラック運送事業の現状

【洋紙・板紙物流における課題の特徴】 ・製紙産業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、短い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 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、業者やドライバーの負担増につながっている。		
現状・課題	解決の方向性	取組事例・調査結果等
午前中納品の指定が多く、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中するため、荷待ち時間が発生している。	車両集中の分散化	1-1 荷卸し時間の事前指定 →(p.9) 1-2 混雑時を避けた配送 →(p.11) 1-3 車両集中の分散化の各種手法 →(p.13)
段ボールでは手荷役が多く、荷積み・荷卸し作業に時間を要する他、高齢ドライバーが対応できない事例も出てきている。	手荷役の解消	2-1 荷主とのパレットの共用化の促進 →(p.15) 2-2 専用パレットの開発・活用 →(p.17)
着荷主側の都合により、荷卸し時間が遅延したり、納入中止になる場合がある。 発荷主側の生産完了が遅れ、荷積みまでの荷待ち時間が発生することがある。	円滑な出荷・荷受け態勢の整備	3-1 発荷主からの配送情報の提供 →(p.19) (参考)受発注システムと配車システムとの連携 →(p.21) 3-2 出荷効率を優先した生産体制の構築 →(p.23)
荷主側の施設に合わせて荷姿を決めているため、積載効率が悪い。	輸送効率改善に向けた荷姿の変更	4 荷主側施設の仕様変更に伴う荷姿の見直し →(p.25) (参考)薄型段ボールの活用 →(p.27)
ドライバーが、契約書面のない無償の附帯作業を行っている。	附帯作業の見直し	5 軒先荷卸し後の附帯作業を分離 →(p.29)
もともと設定していた発注期限が守られず、注文確定から納品期限までの期間が短いため、効率的な配車が行えない。	リードタイムの見直し、厳格な運用	6-1 受注締切時間の厳格な運用 →(p.31) 6-2 受発注締切時間の見直し（早期化） →(p.33) 6-3 納品リードタイムの緩和 →(p.35)
高速道路料金が収受できず、一般道を利用するため、ドライバーの労働時間が長時間化する。	運行方法の効率化	7 往復ともに全線高速道路を利用 →(p.37)
発注量が大きく変動するため、積載率が一定とならず、便によって低積載率となっている。 発注単位がパレット等になっておらず、低積載となる。	発注量の平準化	8-1 着荷主の生産計画に即した納品数量の平準化 →(p.39) 8-2 パレット単位受注への移行 →(p.41) 8-3 週単位における発注量の平準化 →(p.43) 8-4 日単位における発注量の平準化 →(p.45)
着荷主からは複数の納品場所、複数の納品回数など、きめ細かな少量多頻度配送が求められている。	納品場所、納品回数等の集約	9-1 納品場所の集約 →(p.47) 9-2 納品回数の集約 →(p.49) 9-3 納品日・納品時間等の集約 →(p.51) 9-4 納品する「曜日」を集約 →(p.53)
個々の着荷主に対して、各在庫倉庫等から、個々の発荷主が必要な量を必要なタイミングで配送している。	事業者連携による保管・輸送の共同化	10 共同保管・共同輸送 →(p.55)

1 車両集中の分散化

1-2 混雑時を避けた配送

現状

・荷卸し時間が同じ時間帯に重なり、限られた荷役スペースに多くのトラックが集中している。

課題

・荷卸しが少ない時間帯があるが、活用されていない。

解決
方策

・発着荷主間で、車両が集中する時間帯及び荷待ち時間が短い時間帯を把握し、荷待ち時間が短い時間帯を活用できるよう配送計画を見直す。

取組のポイント

荷待ち時間が
短い時間帯を
把握

・発着主又はトラック運送事業者は、着荷主の荷受けのリフトマン、作業員等から、荷待ち時間が短い時間帯についてヒアリングした。
・季節、月、日、曜日、行事等の要因により、変動することから、要因別に荷待ち時間の短い時間帯を把握した。

納品時間に
合わせた
荷積み

・発着主は、荷待ち時間が短い時間帯に納品するために、午前荷積みなど柔軟に対応できるか検討した。

配送ルールを
再設定

・トラック運送事業者は、配送ルートの見直しなど、トラック運送事業者単独の取組で対応できる場合には、荷待ち時間が短い時間帯を納品先ごとに把握し、運行計画を設定した。
・2回転目の車両を活用して、車両単位での輸送効率の向上を目指した。

取組事例

Before（改善取組前）

○出荷の荷積み時間帯は、午後から夕方にかけての時間帯のため、宵積み後、翌朝8時以降に納品していた。

経緯

・ドライバーがリフトマンにヒアリングし、最も荷待ち時間が短い時間帯が13時台であることが確認されたことから、当該時間帯に納品できるよう荷積み時間を調整した。

After（改善取組後）

○発着主が荷積み時間を前日夕方から当日10時に変更したことで、トラック運送事業者は従来発生していなかった2回転目の車両を仕立て、荷待ち時間が最も短い13時の時間帯の納品へ変更した。

着荷主のメリット

・混雑時を避けた時間帯に納品されることで、リフトマン、荷受け作業員の作業平準化につながり、ミスが少ない作業体制が確立された。

効果

Before

荷待ち時間：60分
平均積載率：80%(1回転)

After

荷待ち時間：0分（▲60分）
平均積載率：97%(2回転)
便数：▲1便/週

Before（改善取組前）

混雑時間帯

受付時間8時前

8時	9時	10時	11時	12時	13時
60分	45分	30分	15分	休憩時間	0分

平均荷待ち時間

荷待ち時間0分の時間帯

納品時間をシフト

After（改善取組後）

8時	9時	10時	11時	12時	13時
60分	45分	30分	15分	休憩時間	0分

平均荷待ち時間

受付時間13時前

