

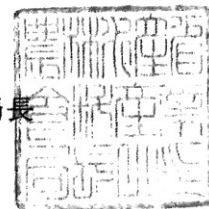
トラック運送業の取引条件の改善に向けた 協力依頼について（依頼）

－農林水産省食料産業局－

29 食産第 2194 号
平成 29 年 8 月 9 日

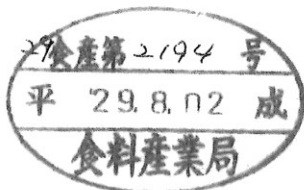
関係団体の長 殿

農林水産省食料産業局長



トラック運送業の取引条件の改善に向けた協力依頼について（依頼）

このことについて、別紙のとおり国土交通省自動車局長から、平成 29 年 7 月 27 日付け国自貨第 56 号「トラック運送業の取引条件の改善に向けた荷主企業等への協力要請について」により、協力要請に関する通知がありましたので、貴団体におかれましては、会員等への周知をお願いします。



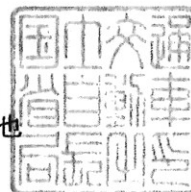
国自貨第56号
平成29年7月27日

農林水産省

食料産業局長 井上 宏司 殿

国土交通省自動車局長

奥田 哲也



トラック運送業の取引条件の改善に向けた荷主企業等への協力要請について

トラック運送事業者は、荷主等に比べて立場が弱く、適正な取引条件が十分に確保されていない面があることから、荷主等の協力も得ながら、その取引条件の改善を図ることが重要であり、取引条件の改善に向けては、官邸に設置された「下請等中小企業の取引条件改善に関する関係府省等連絡会議」の枠組みを通じ取組を進めてきたところです。

このような背景に加えて、本年3月には「働き方改革実行計画」（平成29年3月28日働き方改革実現会議決定）が決定され、長時間労働を改善するため、生産性の向上や人材の確保を図ることが一層急務となっているところです。

トラック業界においては、このような状況を踏まえ、本年3月に大手トラック事業者がトラック業界内の取引の適正化を図るべく、全日本トラック協会において自主行動計画を策定したほか、荷待ち時間の削減等に向けた実証実験事業を行うなど、取組を進めているところですが、トラック事業者の取引条件の改善に向けては、荷主都合の荷待ち時間の削減や適正な運賃・料金の収受の実現など、発着荷主の協力が不可欠です。

については、貴省所管の荷主団体を通じて、着荷主を含む荷主企業等に対し、下記の事項について周知をいただくとともに、トラック事業者の取引条件の改善に向けた協力の働きかけをいただけますよう、よろしくお願いいたします。

なお、荷待ち時間の削減及び荷役作業の効率化を含め、トラック運送事業者との取引適正化に向け、荷主の皆様へご協力いただきたい事項を別添の通りまとめましたので、こちらにつきましてもあわせて周知願います。

記

1. 荷待ち時間の削減及び荷役作業の効率化について

トラック輸送に際しては、平均して一日当たり1時間45分の荷待ち時間及び同約3時間の荷役作業時間がそれぞれ発生しており、トラックドライバーの拘束時間の長時間化の大きな要因となっています。

労働力不足の中で、働き方改革を実現しつつ物流網を維持していくためには、



着荷主を含む荷主の皆様が主体となって、荷待ち時間や荷役作業時間の実態の把握に努めるとともに、荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化を図るための対策を講じることが極めて重要です。

荷待ち時間の改善方策にはトラック予約・受付システムの導入による先着順の受付の見直しなどが、また、荷役作業の効率化方策には一貫パレット輸送の導入などが、それぞれ考えられます。

なお、国土交通省においては、一定の大きさ以上のトラックに係る荷待ち時間や荷役作業時間の記録を義務付ける制度改正を行い(本年7月施行)、今後、この記録データをもとに、荷待ち時間や荷役作業時間が特に長い荷主業種に対して、改善の働きかけ等を実施するほか、貨物自動車運送事業法第64条に規定する荷主勧告制度の運用にあたっての参考とすることとしているところで

2. 運賃・料金の別建てについて

荷待ち待機や荷役作業など、運送以外の役務に対する対価については、従来は収受している場合でも運賃に含む形で収受している場合が多く、約2～3割の事業者が運送以外の役務に係る対価を十分には収受できていない状況となっています。

これを受け、国土交通省においては、運送以外の役務に対する対価を運賃とは別建てで収受することを推進するため、今般標準貨物自動車運送約款等の改正を行う予定です(本年10月施行予定)。

については、トラック運送事業者と契約関係にある荷主においては、この趣旨をご理解の上、トラック運送事業者の適切な運賃・料金の設定にご理解・ご協力をいただきますよう、お願いします。

以 上

パレット輸送を加速～荷積み・荷卸し負荷が激減～

日清食品が輸送のパレット化を加速させている。このほど滋賀工場を除く各自社工場で輸送用パレットへの積み付け・搬送に対応するライン改修を完了。工場－営業倉庫間の幹線輸送に加え、営業倉庫－得意先センター間の二次配送でも従来のバラ積みからパレットへの切り替えを急ぐ。即席麺はパレット化による物流合理化が遅れていた分野だが、最大手の方針転換により業界規模で見直しが進みそうだ。

日清食品は14年度から物流改革に着手。深刻なドライバー不足で荷待ち時間や荷積み・荷卸し等の輸送付帯業務が社会問題化する中、まずはボトルネックとなっていた幹線輸送フローを全面的に変更。繁忙期に3～4時間ほどとなっていた工場倉庫での荷待ち時間を15分から最長1時間程度に抑えることに成功した。

さらに15年度以降は完全パレット化に向けたライン改修を段階的に実施。それまで工場内だけで運用されていた特殊大型パレットを廃止し、輸送用12型パレット(1千200×1千mm)に対応するパレタイザーや搬送機を各工場に導入した。

同工事は新設の関西工場(18年8月一次稼働)への移転が決定している滋賀工場を除く各自社工場(関東・静岡・下関)で先月5日に完了。既に幹線輸送分野ではライン改修を終えた品目から順にパレット化が始まっている。

その効果は絶大だ。従来の10ト車バラ積みでは荷積み・荷卸しに各2時間を要していたが、パレット化で各々30分以内に縮まった。主力関東工場の場合、車両の到着から出発までに1時間とかからなくなっている。

劇的な改善を受け、同社の幹線輸送から一時撤退していた運送業者に再契約を持ちかけられるケースも増えてきた。「安定供給に欠かせない集車力が高まってきたのは最大の効果」(取締役SCM部長・山崎宏氏)という。

こうした明確なメリットに反して即席麺のパレット化が遅れていたのには、このカテゴリー特有の事情がある。低単価かつ軽量で容積の張る即席麺では、トラックの積載率がトータルコストを大きく左右する。現行ケース荷姿のカップヌードルを加工商品標準の11型パレット(1千100mm×1千100mm)に積んだ場合、積載率はバラ積みのほぼ半分に落ち込んでしまう。このため、食品卸らのパレット化要請にも応じることができなかった。この傾向は似た物流特性を持つスナック菓子なども同様だ。

ただし、急速なドライバー不足を背景に、付帯業務の重いバラ積みは運送業者に敬遠される方向にある。日清食品が国内の消費財物流ではマイナーな12型によるパレット化を選択したのは、積載率の維持と付帯業務の削減を両立できると考えたためだ。12型の場合、カップヌードルの積載率はバラ積み比で85%以上となり、極端な高コスト化を回避できるという。

12型採用で課題も～卸は特売便から受け入れ～

同社は今後、営業倉庫から得意先センターへの二次配送でも12型パレットの活用を進めていく方針。今年5月にはライン改修を先行させた関東工場に特約店関係者らを招いて説明会を開

催し、理解を求めた。

食品卸などの常温物流拠点では、標準規格の11型に合ったパレットラックを配備するのが一般的で、12型の受け入れが難しい面もある。ただし、数量シェアの高い特売便やCVS向け初回納品分に関しては、ラックを介さずに平置きで迅速に出荷するケースが多く、現行の設備環境でも一定の活用は可能だ。既に一部の大手食品卸は得意先専用センターを含む複数の拠点で12型の受け入れを始めている。日清食品は主力商品「どん兵衛」の特売便が急増する年末に向け、卸各社にパレット化を継続的に求めている。

積載率を理由にパレット化に踏み切れなかった即席麺や菓子、さらにはトイレトペーパーなどの日用品メーカーにとって、日清食品の手法は注目に値する。ただし、パレットサイズが多様化すれば、保管・回収等の静脈物流に新たな負荷が生じる恐れもある。パレット率の向上と全体最適の両面から、業界規模で検証と議論を重ねていく必要があるようだ。

食品新聞 2017年(平成29年)10月6日(土)より転載