

荷主の貨物自動車運送役務の持続可能な提供の
確保に資する運転者の運送及び荷役等の効率化
に関する判断の基準の解説書(事例集)

令和7年10月

目次

本事例集の位置づけ	2
第二条 運転者一人当たりの一回の運送ごとに貨物の重量の増加（積載効率の向上等）	4
事例1 リードタイム確保（株式会社バローホールディングス）	4
事例2 リードタイム確保（フードサプライチェーン・サステナビリティプロジェクト（FSP））	4
事例3 貨物の出入荷量の適正化（ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング株式会社）	6
事例4 配車計画又は運行経路の最適化（日本ロジテム株式会社・株式会社ハコベル）	7
事例5 部門間連携・発着連携（日本ハム・ソーセージ工業協同組合・チルド物流研究会）	8
事例6 第一種荷主への協力（一般社団法人日本鉄鋼連盟）	9
第三条 運転者の荷待ち時間の短縮	10
事例7 トラック予約受付システムの導入（株式会社バローホールディングス）	10
第四条 運転者の荷役等時間の短縮	11
事例8 一貫パレチゼーションによる納品業務効率化（日本アクセス）	11
事例9 荷役等を省力化するための貨物の荷造り（全国農業協同組合連合会）	11
事例10 荷役等を行う人員の適切な配置（イオン北海道）	12
事例11 事前出荷情報と検品のハイブリッド（加藤産業株式会社）	13
事例12 R F I Dタグの利用による検品の効率化（日本製紙連合会、全国段ボール工業組合連合会）	14
事例13 検品効率化（飲料メーカー5社）	15
第五条 実効性の確保	16
事例14 責任者の選任（日清食品（株））	16
事例15 荷待ち時間等の適切な把握（花王株式会社）	17
事例16 寄託先への提案・協力（一般社団法人日本鉄鋼連盟）	18
事例17 物流標準情報ガイドラインに準拠した納品データの受渡しによる荷役作業等の効率化（食品・飲料メーカー及び小売事業者）	19
事例18 メニュープラシング（ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング株式会社）	20
事例19 関係者との連携（F－L I N Eプロジェクト）	21

改訂履歴

版数	改訂日付	改訂内容
1.0	－	初版。2025年4月1日施行
1.1	令和7年10月1日	事例の更新及び軽微な修正。

制度の概要及び本手引きの位置付け

物資の流通の効率化に関する法律(平成17年法律第85号。以下「法」という。)第42条に基づき、荷主には、運転者の荷待ち時間等¹の短縮及び運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量の増加を図るため、以下の措置を講ずる努力義務が課されています。

- ① 貨物の運送の委託の時から貨物を引き渡し、又は受け取るべき時までの間に、貨物自動車運送事業者等が他の貨物との積合せその他の措置により、その雇用する運転者一人当たりの一回の運送ごとの貨物の重量を増加させることができるよう、貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定すること(積載効率の向上等)
- ② 貨物の受渡しを行う日及び時刻又は時間帯を決定するに当たっては、停留場所の数その他の条件により定まる荷役をすることができる車両台数を上回り一時に多数の貨物自動車が集貨又は配達を行うべき場所に到着しないようにすること(荷待ち時間の短縮)
- ③ 運転者に荷役等を行わせる場合にあっては、パレットその他の荷役の効率化に資する輸送用器具(貨物自動車に積み込むものに限る。)を運転者が利用できるようにする措置その他の運転者の荷役等を省力化する措置(荷役等時間の短縮)

また、上記の努力義務について、荷主が短縮すべき荷待ち時間等は、荷待ち時間にあつては次に掲げる施設又はその周辺の場所におけるものに、荷役等時間にあつては次に掲げる施設におけるものとされています。

(i) 当該荷主が管理する施設

(荷主が所有又は賃借する施設をいう。3PLを含む物流事業者にその運営等を委託しているものを含む。以下同じ。)

(ii) 当該荷主との間で当該貨物に係る寄託契約を締結した者が管理する施設

物流事業者が所有又は賃借する施設におけるオペレーションや環境整備については、物流事業者に決定権がある一方、倉庫業者は法に基づき荷待ち時間等の短縮の努力義務がかかっており、荷主と倉庫業者とで連携して荷待ち時間等の短縮に努めることを促す趣旨で、寄託契約を締結する先が管理する施設における荷待ち時間等の短縮は、荷主にも努力義務が課されています。

※また、後述の判断基準第5条第6号において、荷主は関係事業者との連携を図るよう配慮することが規定されており、当該荷主以外が管理する施設等における荷待ち時間等の短縮のために、関係事業者等と連携・協力することが必要となる場合があります。

上記の努力義務について、法第43条第1項の規定に基づき、荷主事業所管大臣が荷主の判断の基準となるべき事項(判断基準)を定めることとされています。

別冊の解説書では判断基準について具体的に解説しているところ、本事例集において先進的な取組事例を併せて紹介することによって、運転者の荷待ち時間等の短縮及

¹ 荷待ち時間及び荷役等時間

び積載効率の向上等のために取り組むべき措置を検討する際の参考としていただき、これらの取組への理解を深めていただくことを目的としています。

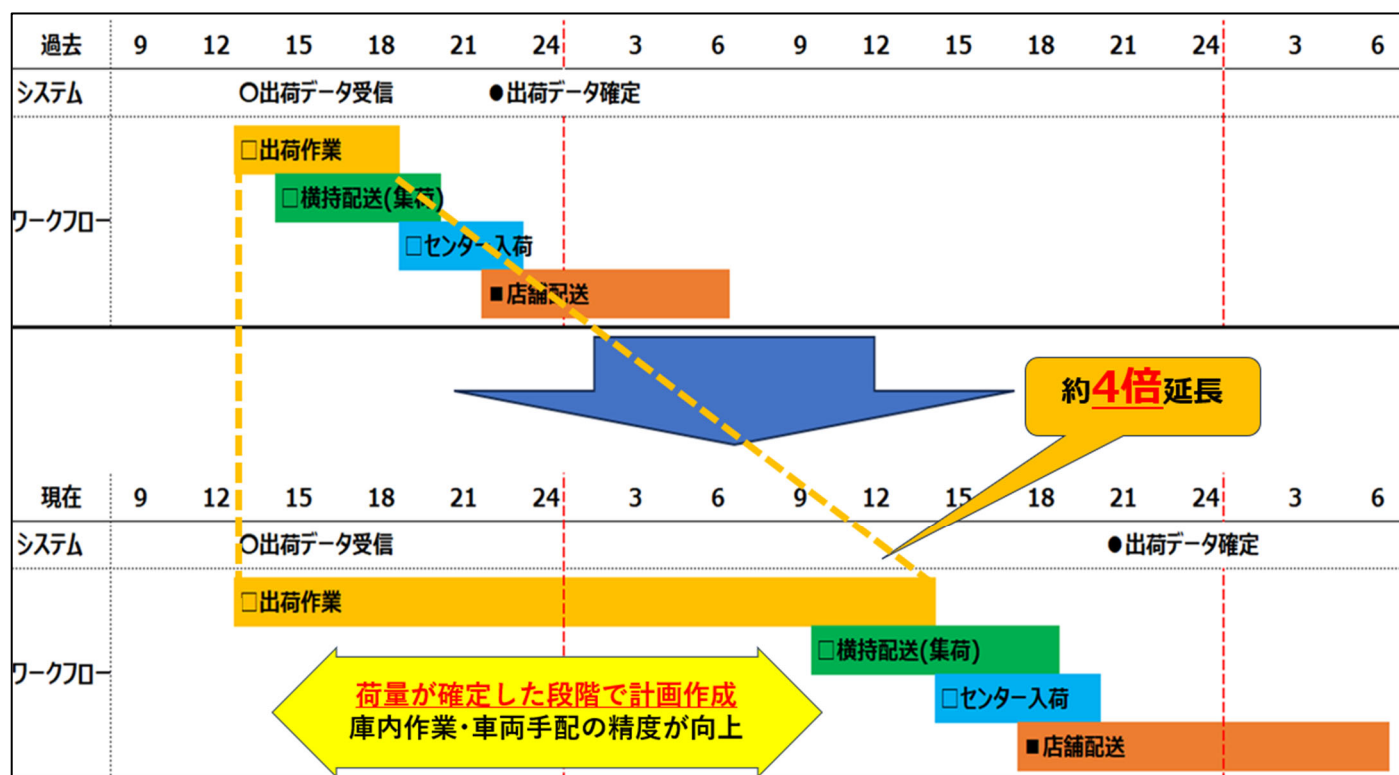
第二条 運転者一人当たりの一回の運送ごとに貨物の重量の増加（積載効率の向上等）

①貨物の運送の委託から貨物の受渡しまでの間に、トラック事業者が他の貨物との積合せなど積載効率の向上等に係る措置を講ずるために必要な時間を把握すること等により、適切なリードタイムを確保すること

○事例１（リードタイム確保）

株式会社バローホールディングス

- 小売を主力事業としつつ、物流等の流通関連事業を行うバローホールディングスは、食料品や日用品等の発注リードタイムを１日から２日に延長することで、物流全体の負荷を軽減。リードタイムを１日に設定していた際には、出荷時刻を見据えた過剰な労働力の確保や、物量の予測不足に起因して生じてしまう、車両の過剰手配（ムダ）や不足による緊急確保、入荷時刻が集中することによる慢性的な荷待ち時間が発生するなどの課題が生じていた。
- リードタイムを２日間に設定し、時間的余裕が生まれたことで出荷データを元にした、精度の高い計画が立てられるようになったことから、庫内作業の精度の向上が得られ、配送においても積載効率を意識した車両の手配を実現した。



【改善前後の業務フローのイメージ】

○事例２（リードタイム確保）

フードサプライチェーン・サステナビリティプロジェクト（FSP）

- フードサプライチェーン・サステナビリティプロジェクトは、小売業団体（一般社団法人日本スーパーマーケット協会、一般社団法人全国スーパーマーケット協会、オー

ル日本スーパーマーケット協会)、卸売業団体(一般社団法人日本加工食品卸売協会)、製造業団体(食品物流未来推進会議)が参画し、2022年4月に発足。

- ①製・配・販3層間の最適連携を目指す、小売・卸間、卸・メーカー間の定番商品発注締め時間の時間調整と、②特売・新商品の確定数量化を可能にする、適正な納品リードタイムの確保に取り組む。①としては、メーカー・卸間のリードタイムを1日延長すると同時に、小売の発注時間を午前中に前倒し、準備に必要な時間を確保、夜間配送の削減や積載効率の向上を実現。また、②については、小売業団体が卸と意見交換の上、6営業日以上発注・納品リードタイムを確保することに合意。
- 加工食品製配販行動指針を作成した上で、これに基づく会員各社の取組を点数化・促進。リードタイムの延長については、日本加工食品卸売協会首都圏賛助会員のうち約8割でリードタイム2日以上を実現。

現状	1日目		2日目		3日目	
	AM	PM	AM	PM	AM	PM
小売		発注 受注		発注 受注		
卸売	発注		入荷【予測2回分】			
メーカー	受注					

リードタイム延長 時間調整なし	1日目		2日目		3日目	
	AM	PM	AM	PM	AM	PM
小売		発注 受注		発注 受注		発注 受注
卸売	発注				入荷【予測3回分】	
メーカー	受注					

アクション 発注締め時間調整	1日目		2日目		3日目	
	AM	PM	AM	PM	AM	PM
小売	発注 受注		発注 受注		発注 受注	
卸売		発注 受注			入荷【予測2回分】	
メーカー		受注				

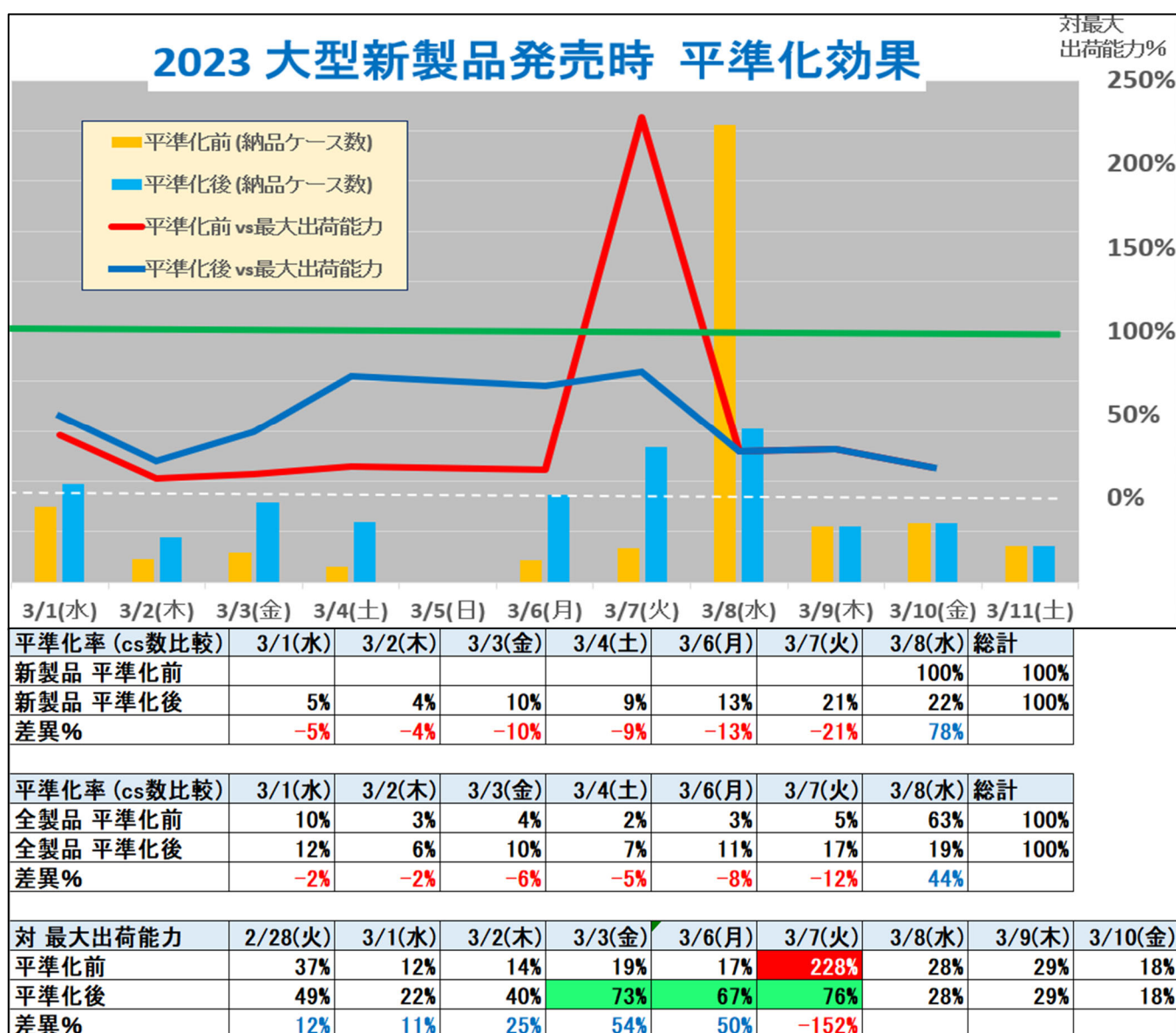
【定番商品における発注時間変更について】

②貨物の量の平準化、受渡日時の集約等により、貨物の出入荷量の適正化を図ること

○事例3（貨物の出入荷量の適正化）

ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング株式会社

- ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング株式会社では、新商品の発売の際には出荷能力を超えた納品依頼が一時的に集中する傾向があった。
- そのため、同社では通常の商品であれば、発注の〆切りを納品日の2営業日前までにしていたところ、大型新商品に関しては発売1ヶ月前～2週間前までに発注を締め切ることによって、波動を調整する取組を実施。
- これにより、ピーク時においては最大出荷能力に対して230%（トラック約440台分）の需要が集中していたところ、発注を前倒しして〆切り出荷量を標準化することにより、最大出荷能力に対してピーク時でも76%程度に抑えることに成功。
- トレーラーの台数削減や実車率の改善、着荷主側での入荷波動の抑制にも繋がった。



③配車・運行計画作成システムの導入等により、配車計画又は運行経路の最適化を行うこと

○事例4（配車計画又は運行経路の最適化）

日本ロジテム株式会社・株式会社ハコベル

- 出荷伝票を全て紙に印刷し、ベテラン職員が手作業で配車計画を作成していた日本ロジテムは、「ハコベル配車計画」を導入することで配車計画業務のシステム化に成功。システムの導入により最適な配車計画を自動で算出し積載効率が上昇。さらに、計画策定時間が半分以上になり、ペーパーレス化も実現、属人化していた業務の標準化も達成した。

配車計画業務をシステム化。積載効率の上昇・属人化解消・業務時間削減・ペーパーレス化を実現。

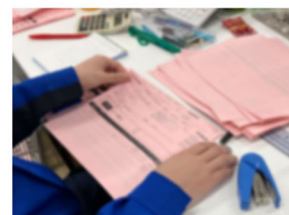
配車計画システム導入後の業務フロー



- 出荷データを「配車計画システム」に取り込み、**最も輸配送コストが安くなる（≒積載効率が高まる）**チャーター・路線便への割り振りを自動計算
- 「荷物情報」「荷卸条件」「車両条件」などのマスタを整備することで、計算結果がベテラン社員の配車計画結果と遜色なくなるよう調整

配車計画システム導入前の状況

- もともとは**出荷伝票を全てプリントアウト**したうえで配車計画立てを行っていた
- 配車計画のノウハウは**ベテラン社員しか有しておらず、ノウハウ伝達も難しい状態**だった



導入効果

- 「ハコベル配車計画」導入後は、**計画策定の時間が半分以上に**
- 出荷伝票の印刷が不要となり、**33%のペーパーレス**を実現
- **若手社員でも配車計画業務ができる**ように



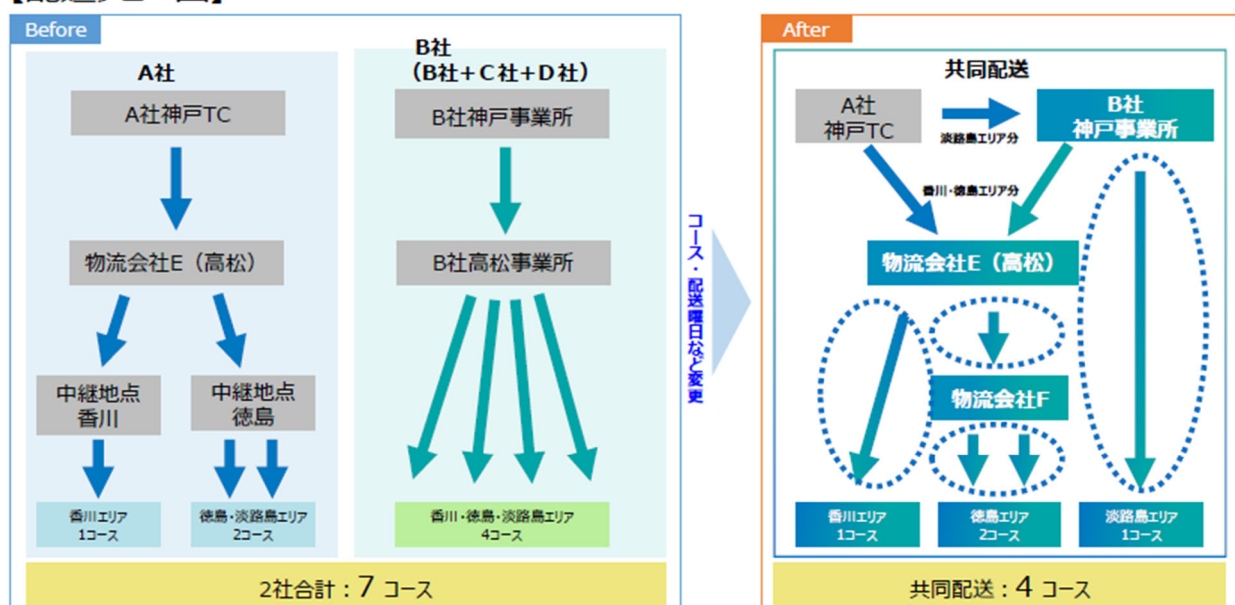
④取組が適切且つ円滑に行われるよう、関係する業務に係る各部門間の連携を促進すること。

○事例5（部門間連携・発着連携）

日本ハム・ソーセージ工業協同組合／チルド物流研究会

- 日本ハム・ソーセージ工業協同組合では、2023年に自主行動計画を策定し、大手4者は、このうち緊急性の高い事項を「SDGsへの貢献と持続可能な物流のための食肉加工業界取組宣言」として共同発表した。
- ①トラックドライバーの附帯業務の負荷軽減（棚入れ、値付け等の見直し）
- ②納品条件の変更による効率化（365日納品、ピース納品等の見直し）のため物流部門と営業部門が連携して納品先と交渉
- ③同温度帯の荷主事業者と連携した共同配送を推進
- ハム・ソーセージ4社では、①各社の物流部門と営業部門で現状の配送ルート、納品条件（曜日・時間・頻度等）を確認し、②それを基にハム・ソーセージ4社で最適な共同配送コースを策定。③納品条件変更となる着荷主と交渉した。結果、四国エリアにおいて、重複納品先を整理して7コースを4コースに集約し、年間配送トラック台数を1,820台から884台への削減を実現。
- さらにチルド食品として冷蔵温度帯（0～10℃）で流通、賞味期限が短い、納品リードタイムが短い、多頻度・少量配送といった特徴を共有する食品メーカーへ連携を拡大。2024年に関係9社（伊藤ハム米久ホールディングス（株）、日清食品チルド（株）、日清ヨーク（株）、日本ハム（株）、プリマハム（株）、丸大食品（株）、（株）明治、森永乳業（株）、雪印メグミルク（株））が「チルド物流研究会」を発足（2025年9月末時点：江崎グリコ（株）を含む10社）。
- 2030年を一旦の完成期として目指し、①納品条件の緩和、②トラックドライバーの附帯作業削減、③輸配送効率化及び④標準化、システム導入による効率化に取り組む。

【配送フロー図】



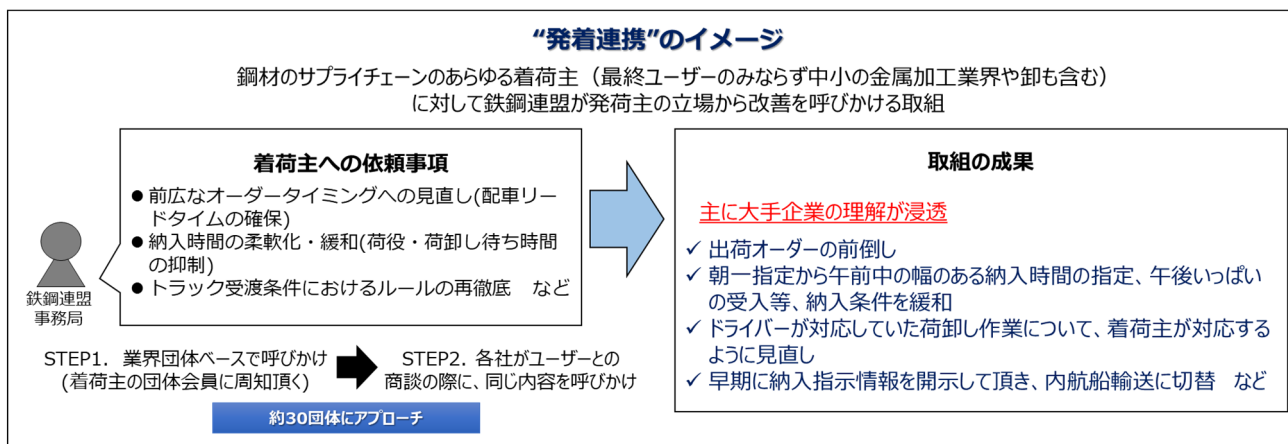
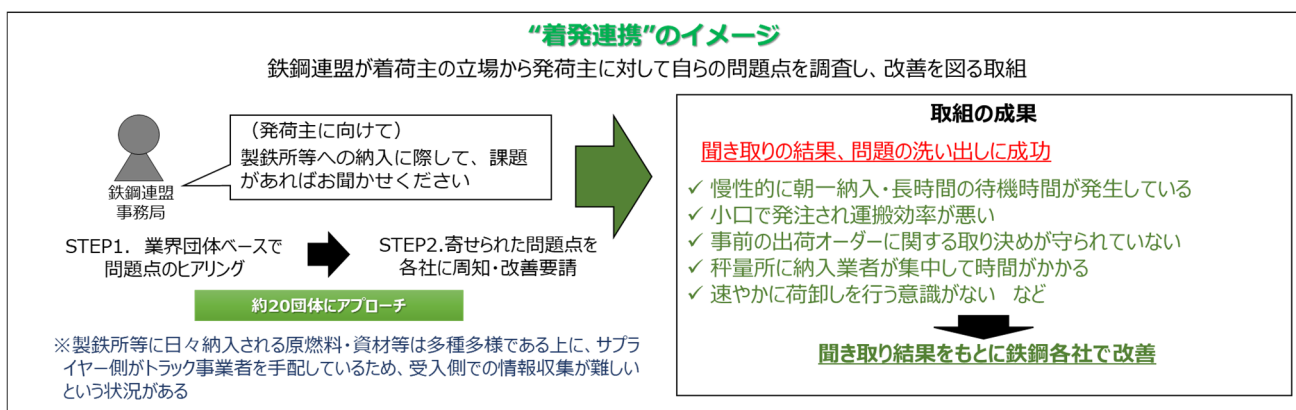
【共配時効果】

⑤第一種荷主が積載効率の向上等の取組のために協議したい旨を申し出た場合は、必要な協力を行うこと ※第二種荷主のみの規定

○事例6（第一種荷主への協力）

一般社団法人日本鉄鋼連盟

- 日本鉄鋼連盟では、「自主行動計画」に基づき、積載率の向上、荷待ち時間等の短縮を始めとする持続可能な物流網維持・効率化に向けて、「全日本トラック協会 鉄鋼部会」とともに、発荷主・着荷主間での連携を促進する『発着連携』・『着発連携』を展開。
- 発荷主・着荷主間での連携により、関係するサプライチェーン全体の物流問題の改善に成功。



第三条 運転者の荷待ち時間の短縮

②トラック予約受付システムの導入及びその適切な活用等により、トラックの到着日時を調整すること

○事例7（トラック予約受付システムの導入）

株式会社バローホールディングス

- 小売を主力事業としつつ、物流等の流通関連事業を行うバローホールディングスは、入荷予約システムを導入することで、常態化していた早朝の荷待ちを解消。導入前は、戸外に10台程度あった待機車両がほぼゼロとなった。これまでは必要だった待機スペース等を極小化できる副産物も得られた。
- 加えて、システムにて自動操作もしくは画面上での手動操作にて、接車指示をドライバーに対して連絡できることにより、受付人員の削減が可能となった。更に、配送されてくる商品の荷姿等が把握できるようになったため、庫内作業のスケジュールの組み立てが簡易になった。

導入前

フェンス沿いに**10台程度待機**

オレンジは現在荷卸中のトラック

画面イメージ

青は予約しているもののまだ受付していないトラック

緑は待機中のトラック

SMSでドライバーの携帯へ接車指示が届く

トラックの待機状況等が見える化されるため、システム導入前は複数の受付人員がドライバーに指示を出していたが、**導入後は1人がモニターで指示するのみ**

導入後

9:00の状況

待機車両が**ほぼゼロ化**

【導入前後の課題と改善事項】

	バース予約システムなし	バース予約システム 導入 LEVEL I (現状) LEVEL II (課題)
取引先	✓ 運送会社からのクレーム ✓ 納品先からの問合せ	✓ システムを用いての予約状況の見える化により、問合せが減少
納品運送業者	✓ 待機車両が多く、納品は早い者勝ち（現場はケンカ） ✓ 前後の予定が不明	✓ 順番待ちのストレスの減少 ✓ 時間指定ができることになったことにより、前後の予定が組みやすくなった。
庫内運営	到着後に荷卸し＝作業段取りの組み立ては難しい	作業スケジュールに準じた入荷が可能 ⇒ 庫内の労働生産性向上

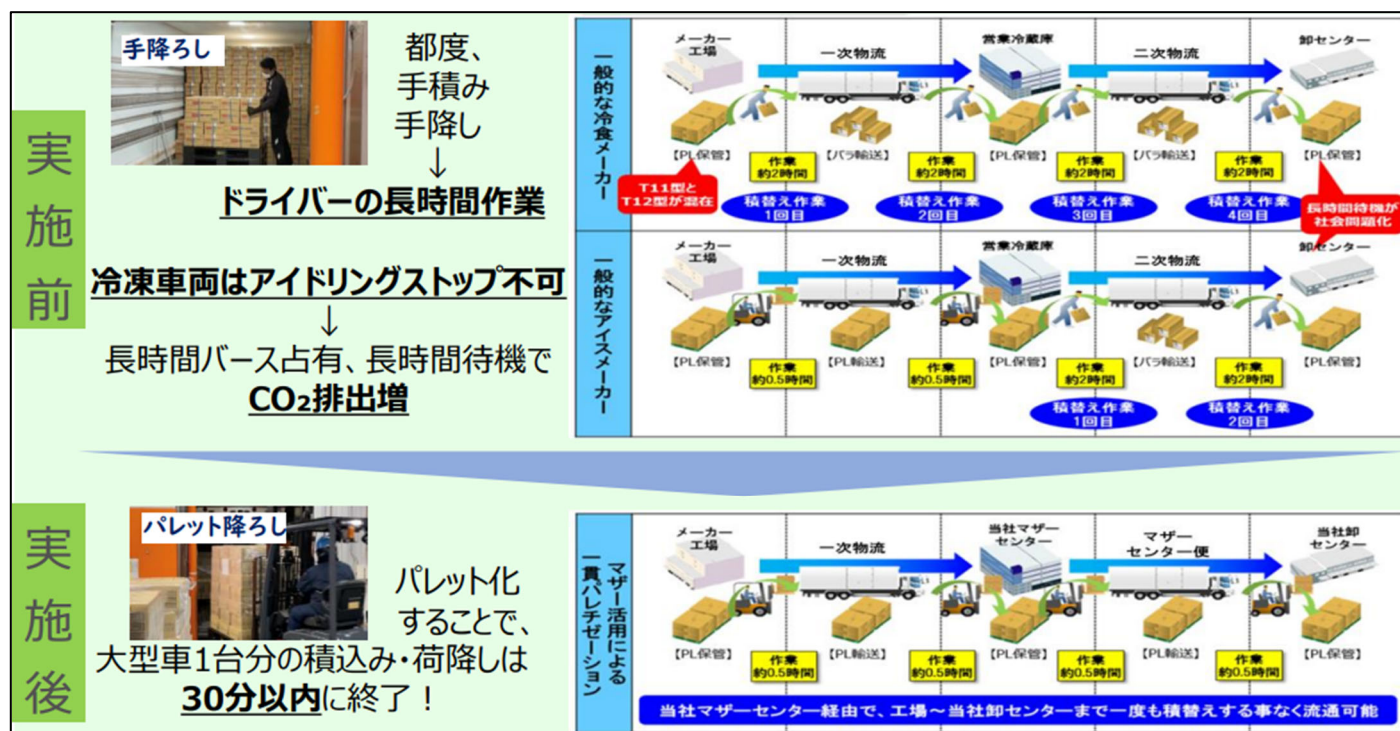
第四条 運転者の荷役等時間の短縮

①パレット等の荷役の効率化に資する輸送器具を導入すること、一貫パレチゼーション実現のために標準仕様パレット等を使用すること、荷役等を省力化するための貨物の荷造りを行うこと、フォークリフト又は荷役等を行う人員を適切に配置すること等により、荷役等の効率化を図ること

○事例 8 （一貫パレチゼーションによる納品業務効率化）

(株)日本アクセス

- 物流 2024 年問題の対策を整理し、労働時間削減及び労働環境改善の観点から、業務負荷の重いバラ積み配送が主流の冷凍物流にメスを入れ、メーカー工場から卸センターまで一貫パレチゼーションを前提とした物流設計により、納品業務の効率化を実現。具体的には、メーカーで使用するパレットの統一を依頼し、営業冷蔵倉庫ではなく自社のフローズンマザー物流センターで保管をして自社の卸センターに輸送することで、全ての輸送過程において積替え作業を不要とした。
- 人手による積替え作業では 1 回当たり 2 時間の作業時間を要していたところ、一貫パレチゼーションによる輸送であれば、荷積み・荷卸し作業が 1 回当たり 0.5 時間程度に削減。これにより、同社関東エリアの納品所要時間は年間 9,180 時間削減。
- 関東エリアで稼働したフローズンマザー物流センター構想を、近畿・中四国にも展開し、現在、他のエリアへの展開を推進中。



○事例 9 （荷役等を省力化するための貨物の荷造り）

全国農業協同組合連合会

- T11 型パレットを使用した輸送へ対応するため、パレットサイズに適合した段ボール箱が必要となる。そのため、箱寸法の見直しを進め、これまで主要野菜 14 品目（レタス、

たまねぎ、ねぎ、馬鈴しょ、にんじん、だいこん等）で検討を実施。

- 品目ごとの大きさや出荷規格の違い、産地集出荷施設の設備改修の必要性など、T11 型パレットへの対応は時間を要するため、品目別に箱寸法を例示した「段ボール箱標準化ガイドブック」を作成。これを参考に各生産地で順次箱寸法の見直しを検討。

【検討の一例】

【段ボール箱標準化ガイドブック】

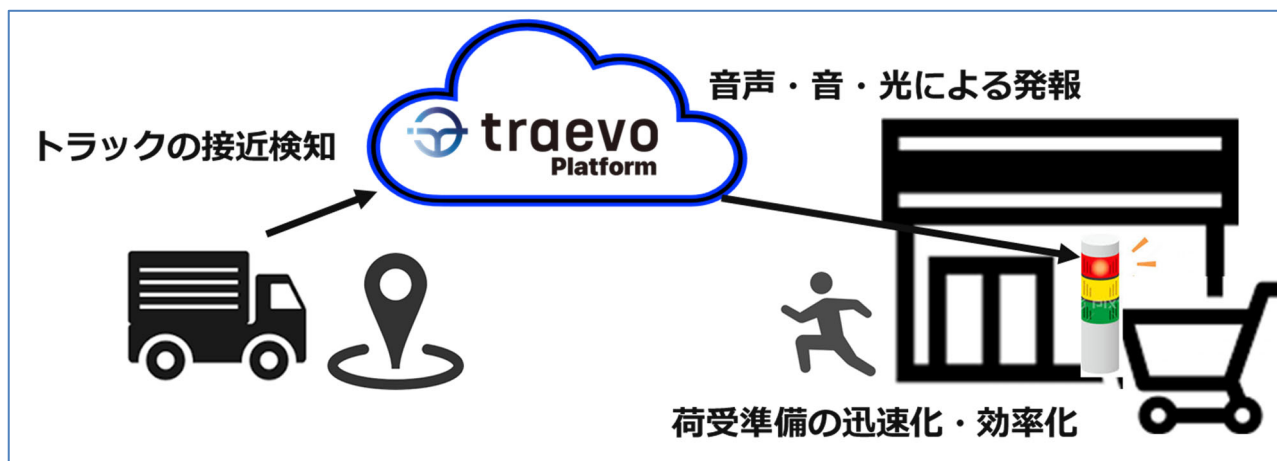
品目	はい数	箱寸法	組み方	入り数	参考
ネギ	8はい	長さ面： 540～580mm 幅面： 220～260mm		【5*箱】 3L: 20 2L: 30 L: 45	商品全長 57cm (青葉部 カット)
		長さ面： 610mm 幅面： 205～245mm		【3*箱】 3L: 14 2L: 20 L: 30	商品全長 60cm
品目	はい数	箱寸法	組み方	量目	参考
馬鈴薯	12はい	長さ面： 365mm 幅面： 275mm		10 k g	-
	12はい	長さ面： 360mm 幅面： 260mm		10 k g	-
	10はい	長さ面： 400mm 幅面： 260mm		10 k g	-



○事例 10（荷役等を行う人員の適切な配置）

イオン北海道

- 荷受け専門の要員が確保出来ない小売店舗においては、店員が店内オペレーションに忙殺されてしまうため、車両の到着に合わせた適切なタイミングで荷受け作業を開始することが難しいことが多く、待機時間、荷役等時間（店舗での滞留時間）を短縮することが課題となっている。
- そこで、トラック近接を音声と光で店員に報知する装置を導入し、着荷時刻が店舗に事前通知されることにより、店員がトラックの到着前に荷受準備をすることが可能となり、一部店舗への実証導入を通じて平均 15%の荷役等時間の短縮を実現。
- 加えて、荷受けの際に店舗従業員が前もって搬入口に出て、近隣住民、顧客への安全配慮を行うことが可能となった。

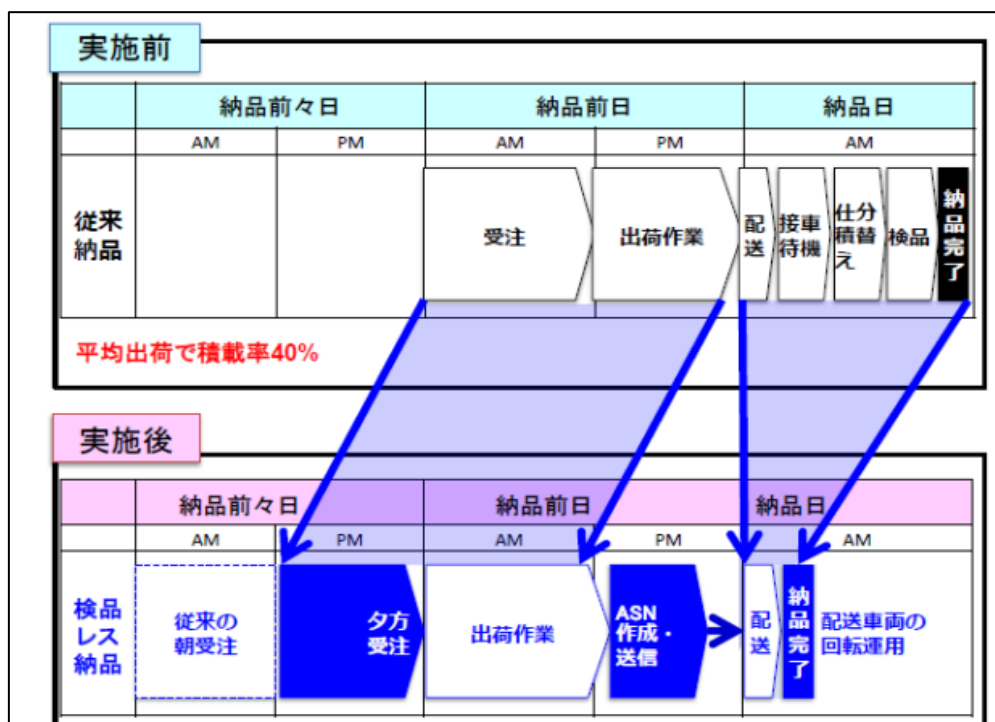


②第二種荷主、倉庫業者等に対して出荷情報を事前に通知すること、検査を効率的に実施するための機械を導入すること等により、検査の効率化を図ること ※第一種荷主のみの規定

○事例１１（事前出荷情報と検品のハイブリッド）

加藤産業株式会社

- 加藤産業株式会社への納品リードタイムの延長をすることにより、食品メーカー及び物流事業者から出荷情報を事前に提供いただくスキームを確保。これにより自社運営の23箇所の物流拠点において、ユニット検品を実施し検品作業の効率化に繋げている。
- 従来は納品日前日の午前中までに発注を行い、翌日に納品いただくフローであったが、ユニット検品実施にあたり、納品日前々日の午前中までに発注を完了させ、納品リードタイムを1日延長。納品日前日に食品メーカーがユニット毎の品目・数量・賞味期限の情報が記載されているASN（事前出荷情報）データを作成いただき、納品日前日に加藤産業へ送付いただく。
- 納品日の荷役作業はユニット毎の荷役となる為、荷役時間の短縮へ繋がることに加え、ASN（事前出荷情報）データに基づき、品目・数量・賞味期限の確認、入力を省略しユニット毎の納品有無の照会のみ行うため、検品作業の簡略化に繋がった（導入前：荷役・検品時間をトラック1台につき50分要していたが、導入後は20分と60%の時間短縮を実現）とともに、物量を集約したことによる積載効率の向上やCO2削減にも寄与。



← ユニット検品運用フロー図

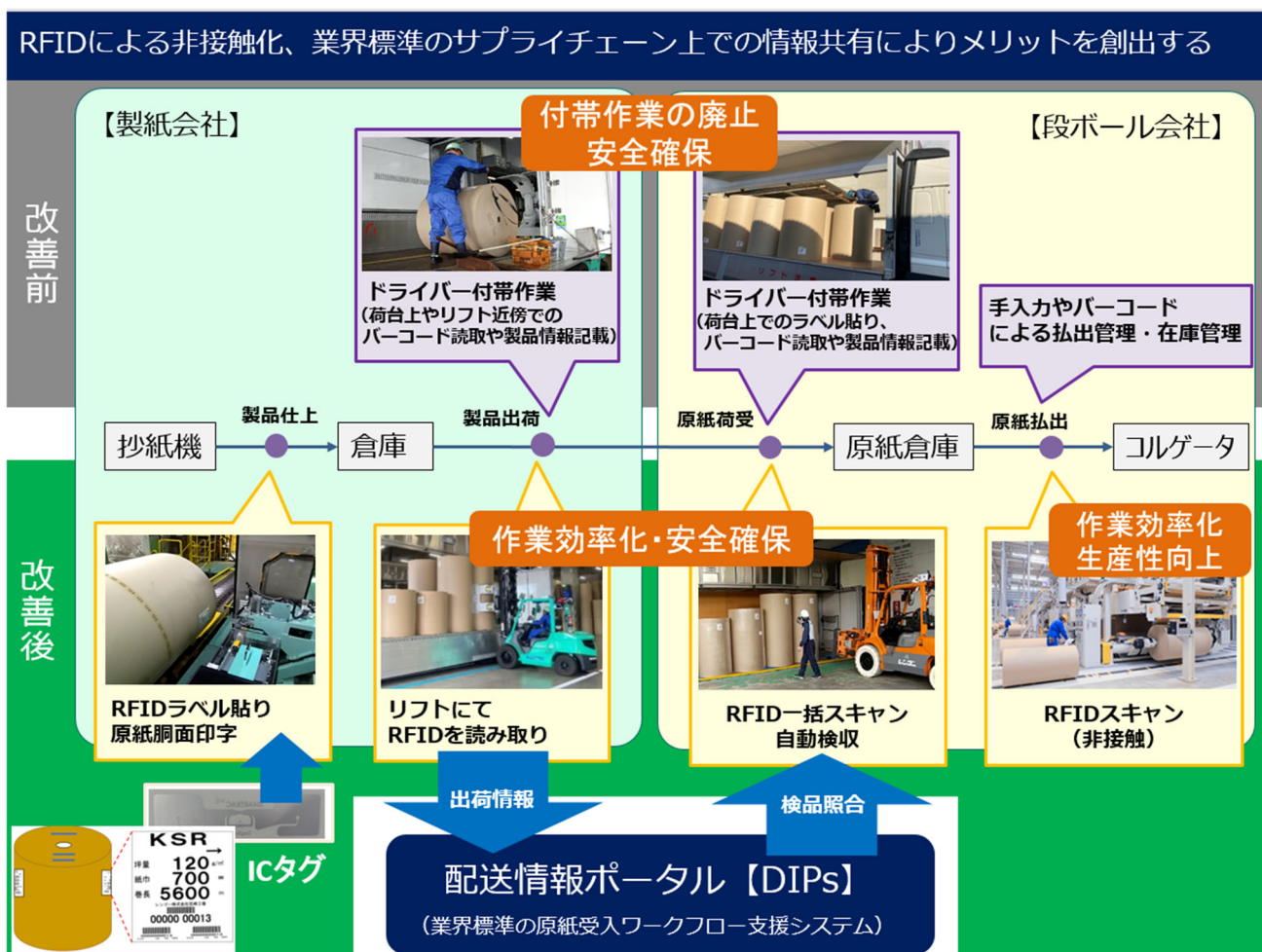


← 納品日当日 運用イメージ

○事例１２（RFID タグの利用による検品の効率化）

日本製紙連合会、全国段ボール工業組合連合会

- 日本製紙連合会と全国段ボール工業組合連合会は、段ボール原紙の受払をより効率的に行うために業界標準の配送情報ポータルシステム（DIPs）を構築し、発・着荷主間で製品情報を連携する取組を実施。
- 製品の出荷及び荷卸し時における RFID タグの利用により、検品作業の効率化とドライバーの作業軽減を実現。
- 出荷情報と連携した RFID を一括スキャンした先進的な事例では、改善前はトラック 1 台あたり 20 分の荷卸作業時間を要していたところ、改善後は 1 台あたり 6 分（70% 改善）に抑えることに成功。



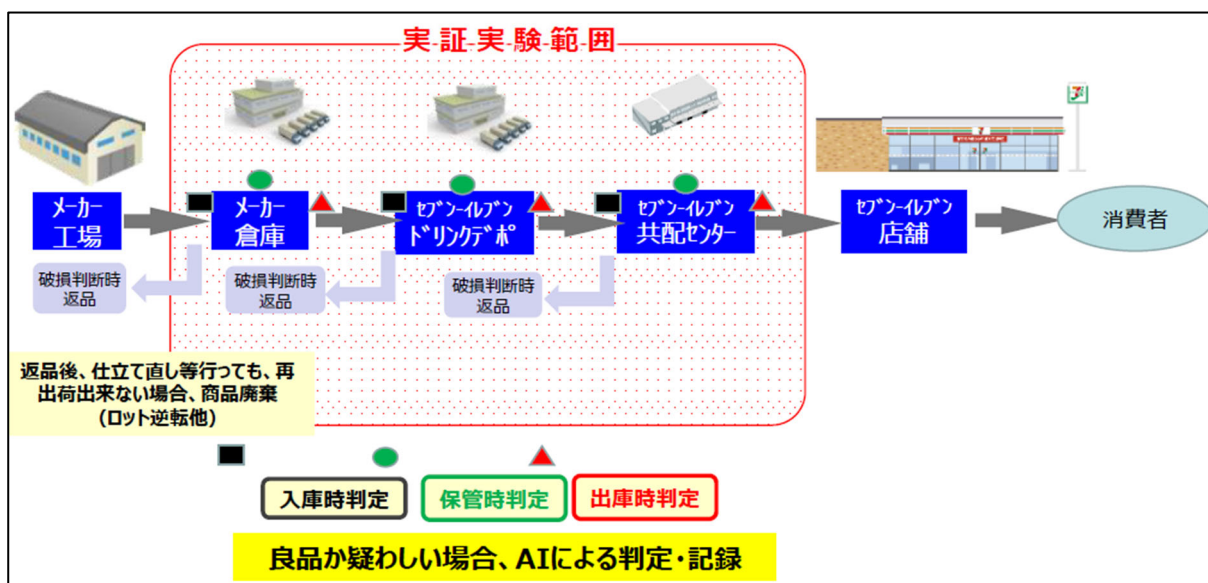
○事例１３（検品効率化）

飲料メーカー５社（アサヒ飲料（株）、（株）伊藤園、キリンビバレッジ（株）、コカ・コーラ ボトラーズジャパン（株）、サントリー食品インターナショナル（株））

- 倉庫納品時に生じていた外装破損による納品可否の判断のばらつきについて、納品基準に関するマニュアルの共有やAI判定（富士通（株）開発）による基準統一化を図り、検品作業の負担軽減と返品削減に貢献。

状態	店舗様 納品可	店舗様 納品不可
シワ		
	【判断のポイント】 納品可：ショートフラップ両サイドのシワ、手掛け穴付近のシワ、ひも・フィルムによるシワ、うろこ状のシワ 納品不可：箱全体折れに近いシワ、箱が歪んでいる、箱全体がシワの影響で傾いたもの	

- 小売事業者（（株）セブン-イレブン・ジャパン）と共同実証実験を行い、一部エリアで製造から販売までの流通過程における外装破損の AI 判定を実施予定。実験結果を踏まえて全国展開を検討。



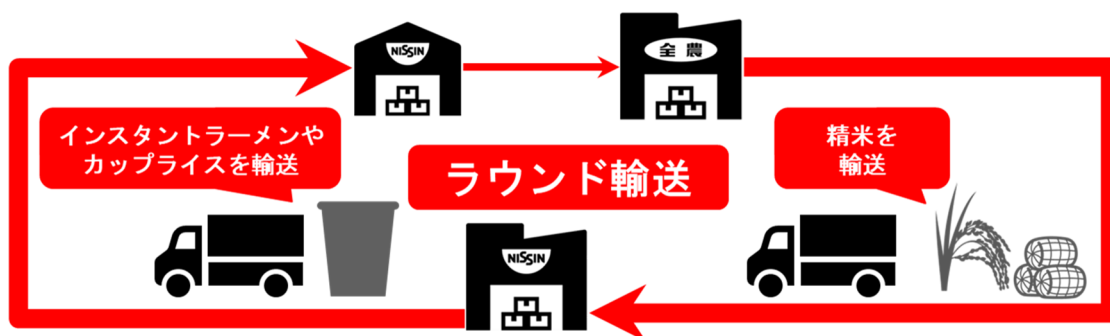
第五条 実効性の確保

①物流効率化の取組に関する責任者の選任等により必要な体制を整備するとともに、従業者への研修の実施等を行うこと

○事例１４（責任者の選任）

日清食品（株）

- 『「食」と「農」にかかわるすべての人々のWell-beingを実現すること』を目的に、日清食品・ＪＡ全農の両者の経営層が緊密に連携。また、現場担当者同士も目的を理解し、タテヨコの緊密な連携をベースにスピード感を持って現場施策への落とし込みを実行。「発荷主」「着荷主」の連携により、従来の商慣習にこだわらない取組を実装。
- 具体的な取組として、福岡にあるＪＡ全農の精米工場から山口にある日清食品の生産工場にカップライスの原料米を輸送した後、同じ工場で生産した即席麺などの製品を福岡にある日清食品の製品倉庫に運ぶラウンド輸送を企画・実行。「荷降ろし」と「積み込み」が同じ場所のできるほか、空きパレットなどの物流資材を製品と一緒に福岡に戻せるメリットも実現。
- 定量的な効果として、トラックの積載率は9%アップし、ドライバーの拘束時間は7%、CO2排出量は17%削減。また、この取組を皮切りに鉄道や内航船を用いた共同輸送といった、より環境負荷に配慮した取組も実現。



①往路

（加工用米が積み込まれている）



②往路復路切り替え



③復路

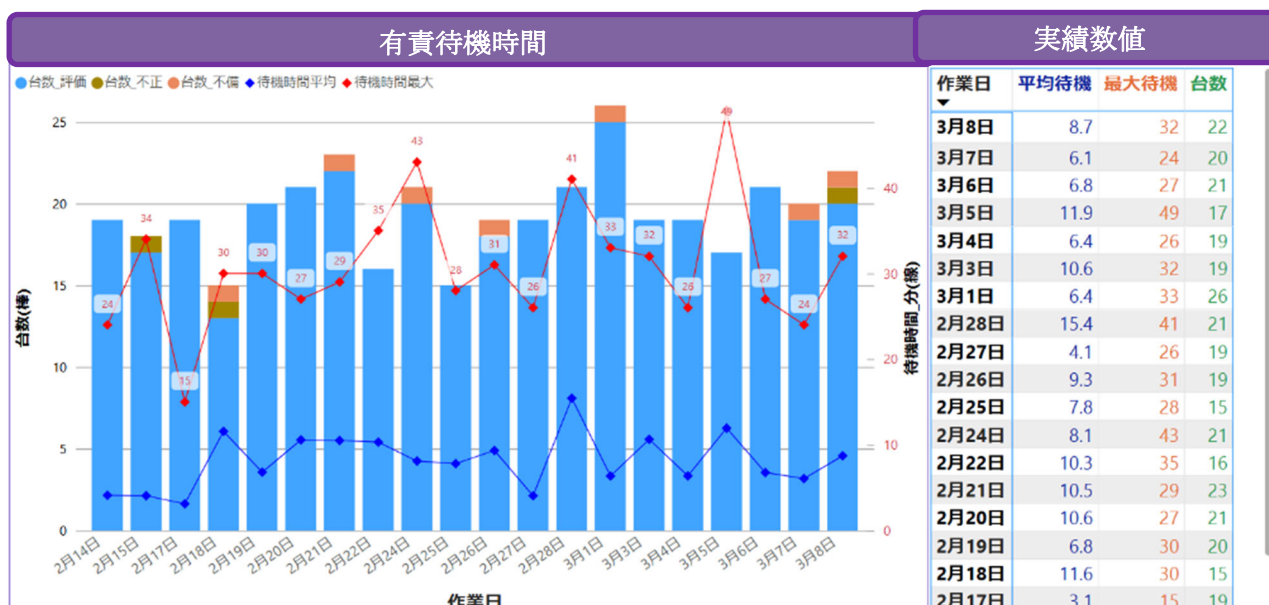
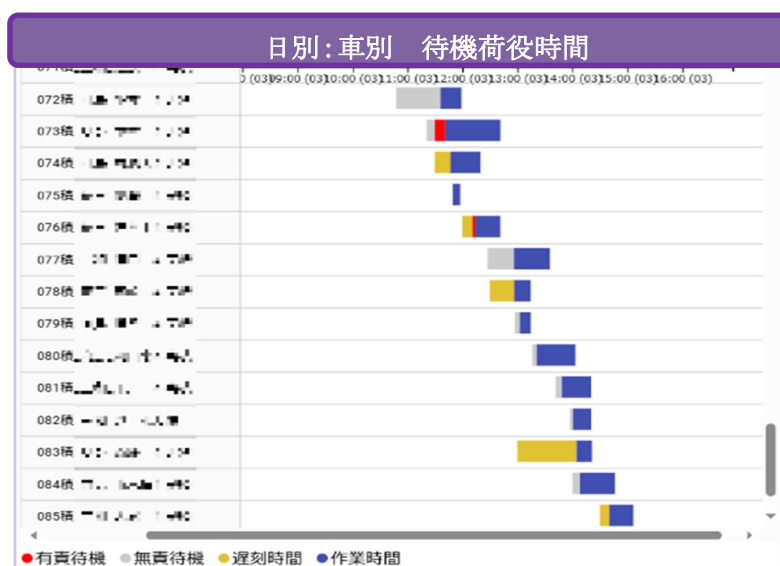
（即席麺と物流資材が積み込まれる）

②荷待ち時間等の短縮及び積載効率の向上等の状況や、効率化のための取組及びその効果を適切に把握すること

○事例 15（荷待ち時間等の状況の適切な把握）

花王株式会社

- 花王株式会社では、荷待ち時間の実態把握と抑制を目的にトラック予約受付システムを導入した。従来は早朝や昼休憩後に車両が集中し、1時間を超える待機時間が発生していたが、運送事業者ごとに希望の時間帯を確認し、トラックの到着を分散させることで、待機時間が1時間を超える台数が1%程度に抑制された。
- システムの導入により、事前にトラックの台数や到着時刻が把握できるようになり、人員の配置計画や車両ごとの事前の荷揃えを実施。さらに、荷待ち時間の実績を倉庫責任者が毎日確認し、原因と対策を検討することで継続的な荷役作業の改善を実施。
- 下図グラフは、トラック到着から荷役完了までの実績を示している。どの時間帯に到着が集中しているか、どの時間帯に待機時間が発生しているかを把握することで改善につなげている。（図上）さらに、倉庫ごとに実績を集計し、平均待機時間と最大待機時間が見える化することで実効性を確認している。（図下）



③寄託先の荷待ち時間等の短縮のため、3条及び4条の取組その他の効率化のための取組に関して寄託先に提案するとともに、寄託先から提案を受けた場合にあっては、当該提案に基づき必要な措置を講ずること

○事例16（寄託先への提案・協力）

一般社団法人日本鉄鋼連盟

- 鉄鋼連盟の自主行動計画において、業界実態・類型に応じた取組を整理し、寄託倉庫においても物流の効率化に向けた取組を実施。

自営/直営の物流センター・倉庫

製鉄所のみならず、直営の物流センターについても、荷待ち・荷役時間等の短縮に向けた取組や、時間計測等の実態把握を行っている。

日本鉄鋼連盟参画各社・グループ会社での取組例

- 製鉄所から基地、基地から納入までのプロセスにおいて、物流に関する一貫した情報基盤の整備を行い、管理体制を強化
- 物流基地の拡充や、基地を経由したグループ内の他事業者との合積み輸送などを実施することで、輸送効率の向上を推進

契約の物流センター・倉庫

寄託先においては、他社製品も扱うこと等により、主体的な取組には限界があるため、連携しながら荷待ち・荷役時間等の短縮に向けた取組を進めることとしている。

鉄鋼連盟と鉄鋼専用倉庫会との連携

- 鉄鋼専用倉庫業者から構成される「日本鉄鋼専用倉庫会」と長きにわたり連携。
- 2024年問題を機に、荷待ち時間等の短縮を始めとする各種対応方策についても意見交換。



一般社団法人 日本鉄鋼連盟
The Japan Iron and Steel Federation



日本鉄鋼専用倉庫会

自主行動計画に基づく取組の紹介及び協力をお願い

※鉄連設置の“鉄鋼トラック物流目安箱”には、鉄鋼会社のみならず、倉庫事業者への意見も多く寄せられているため、適宜情報共有

物流の2024年問題への倉庫事業者の取組や、発・着荷主への要望に関する説明

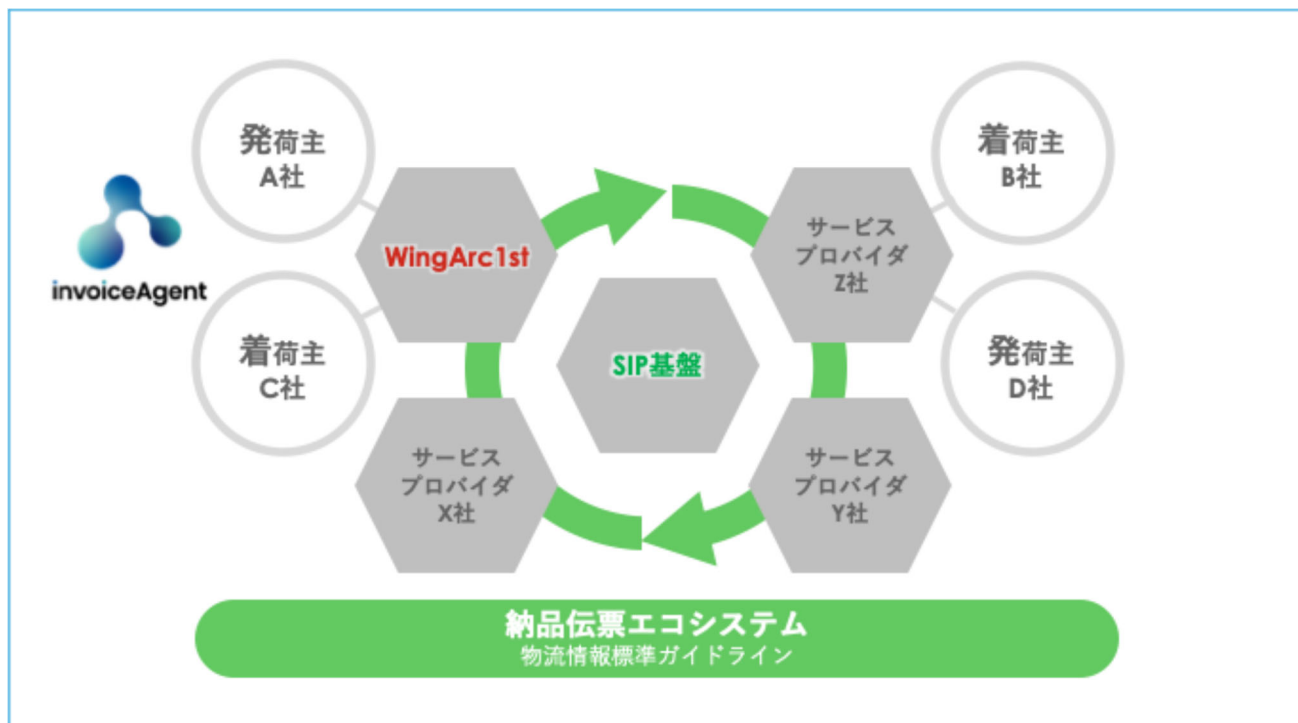
- ✓ 倉庫事業者として取組中の施策
- ✓ 鉄鋼メーカー(発荷主)への要望
- ✓ 納入先(着荷主)に対する要望

④物流データの標準化の実施等により、物流に関する多様な主体との連携を通じた効率化のための取組の実施の円滑化を図ること

○事例１７（物流情報標準ガイドラインに準拠した納品データの受け渡しによる荷役作業等の効率化）

食品、飲料メーカーと小売事業者間

- 物流のベースとなる納品伝票がデジタル化されていないことから、受け取った納品伝票を人の目による確認や人手によるシステムへの入力等など、非効率な作業が荷受現場や事務所で発生。他方、複数の発着荷主間で取引があることから、一社単独で独自システムを構築してしまうと取引先毎に対応が必要になる等、システム側での個別対応の工数や費用に係るためデジタル化の大きな障害となっていた。
- そこで、荷主及び運送事業者が連携し、既存の納品伝票発行のシステムを用いる物流情報標準ガイドラインに準拠した納品伝票エコシステム（invoiceAgent を活用）の活用により、納品伝票データの標準化、データ連携を実施。伝票電子化システムのサービスプロバイダが発荷主と着荷主で異なる場合でも SIP 基盤を通じて納品伝票データのやり取りが可能となった。
- 納品伝票の情報を事前出荷情報（ASN）として荷受け側（小売事業者の物流センター等）で受け取ることが可能となったことで、受付での納品伝票の確認やバースでの検品がほぼ不要となり、ドライバーの滞在時間の短縮が実現。また、受領書を受領データとすることで荷卸し後の作業の効率化及びペーパーレスの実現、環境負荷軽減に繋がった。

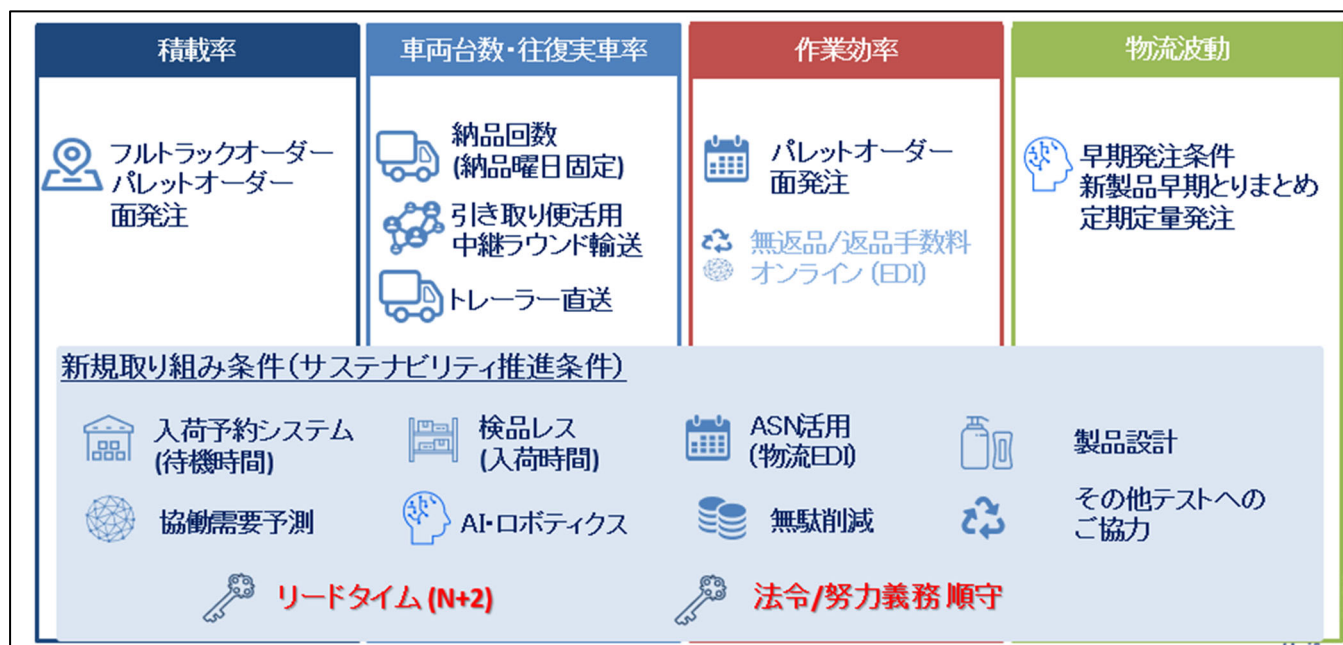


⑤物流サービスの内容等に応じた価格の設定等により、関係事業者が貨物の運送に関する費用を把握することができるようにすること（メニュープライシング）

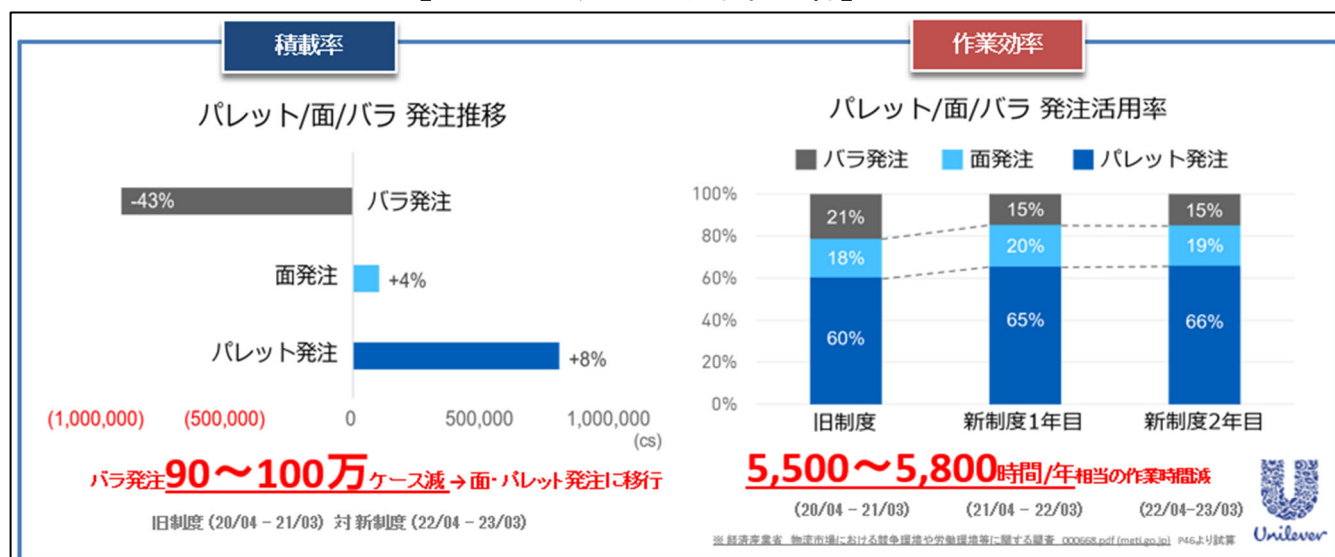
○事例１８（メニュープライシング）

ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング株式会社

- ユニリーバ・ジャパン・カスタマーマーケティング株式会社では、基準となる商品価格を設定し、物流サービスに応じて価格を変動させる「メニュープライシング」を実施。荷がまとまったことにより、積載率が上昇し、納品回数が減少した。
- 約90万ケースのバラ発注のうち、約10万ケースが面発注、約80万ケースがパレット発注に移行。バラ発注数量自体が43%減少し、バラ発注活用率が21% → 15%に減少し、パレット・面発注が増加した。結果、約5,500時間／年 相当の積み込み・荷降ろし作業時間の減少を達成。
- また、荷がまとまったことにより、積載効率の向上及び納品回数の削減につながり、15%（5,800台相当）の配送台数の削減を実現したことに加え、CO2排出量の約950トン／年 の削減に成功するとともに、早期発注により作業効率が改善。



【メニュープライシング取組内容】



【主な取組成果】

⑥国、消費者、関係団体及び関係事業者との連携を図り、必要に応じて取引先に協力を求めること

○事例１９（関係者との連携）

F-LINEプロジェクト

- 「競争は商品で、物流は共同で」を基本理念に、2015 年、食品メーカー 6 社が共同配送や製配販の物流課題の協議のための食品企業物流プラットフォームを設立。共同配送・保管やその前提となる納品条件・伝票の統一を各地で進めている。
- 2016 年に、F-LINE 参加企業とキッコーマン株式会社、キューピー株式会社の 8 社で手待ち時間、附帯作業、納品方法など製配販の課題を討議する SBM 会議（食品物流未来推進会議）を立ち上げ。
- 2019 年には食品メーカー 5 社の出資による全国規模の物流会社 F-LINE 株式会社を設立。
- 2024 年問題を前に、社長直下に F-LINE (株) 物流未来研究所を設置。
 - ① 参加企業の幹線輸送データを一元化・分析し、長距離輸送の BCP や輸送安定化、中距離輸送の中継化など洗い出された課題に対処。
 - ② 主要物流センターに対して配送リスクをヒアリングし、地域ごとの物流インフラやリソースに鑑みた対策を実施。
 - ③ 主要センターに対して納品先課題を聞き取り調査し、荷主と連携して解消商談を実施。

