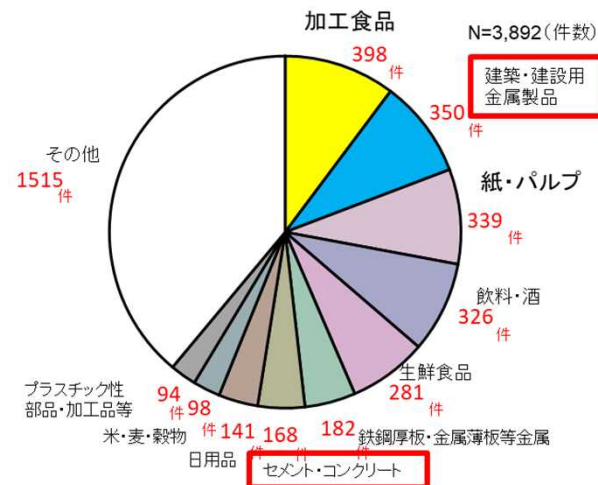


1. ガイドライン策定の経緯

- トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、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ことが必要。
- 一方、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、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- このため、荷待ち件数が特に多い建設資材分野について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者及び発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため懇談会を設置。懇談会の検討の成果としてガイドラインを策定。

30分以上の荷待ち時間が生じた件数(輸送品目別)



2. ガイドラインの構成

【まえがき】

- ガイドライン策定の経緯とトラック運送事業の現状
 - 今後のトラック運送事業の見通し、
 - トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、
 - トラック運送事業の健全な発展に向けて

【本編】

- 建設資材物流における現状・課題、解決の方向性の整理
- 取引環境と長時間労働の改善に向けた具体的な取組み事例等

【あとがき】

- 建設資材物流における今後の取組みの方向性
- おわりに (サプライチェーン関係者へのメッセージ)



建設資材物流における課題の発生箇所

課題①: 荷待ち時間の発生
⇒【対応策】工事現場の進捗状況等の情報共有

課題②: 発注期限が守られない場合がある
⇒【対応策】リードタイムの確保

課題③: ドライバーが附帯作業を実施
⇒【対応策】附帯作業の軽減

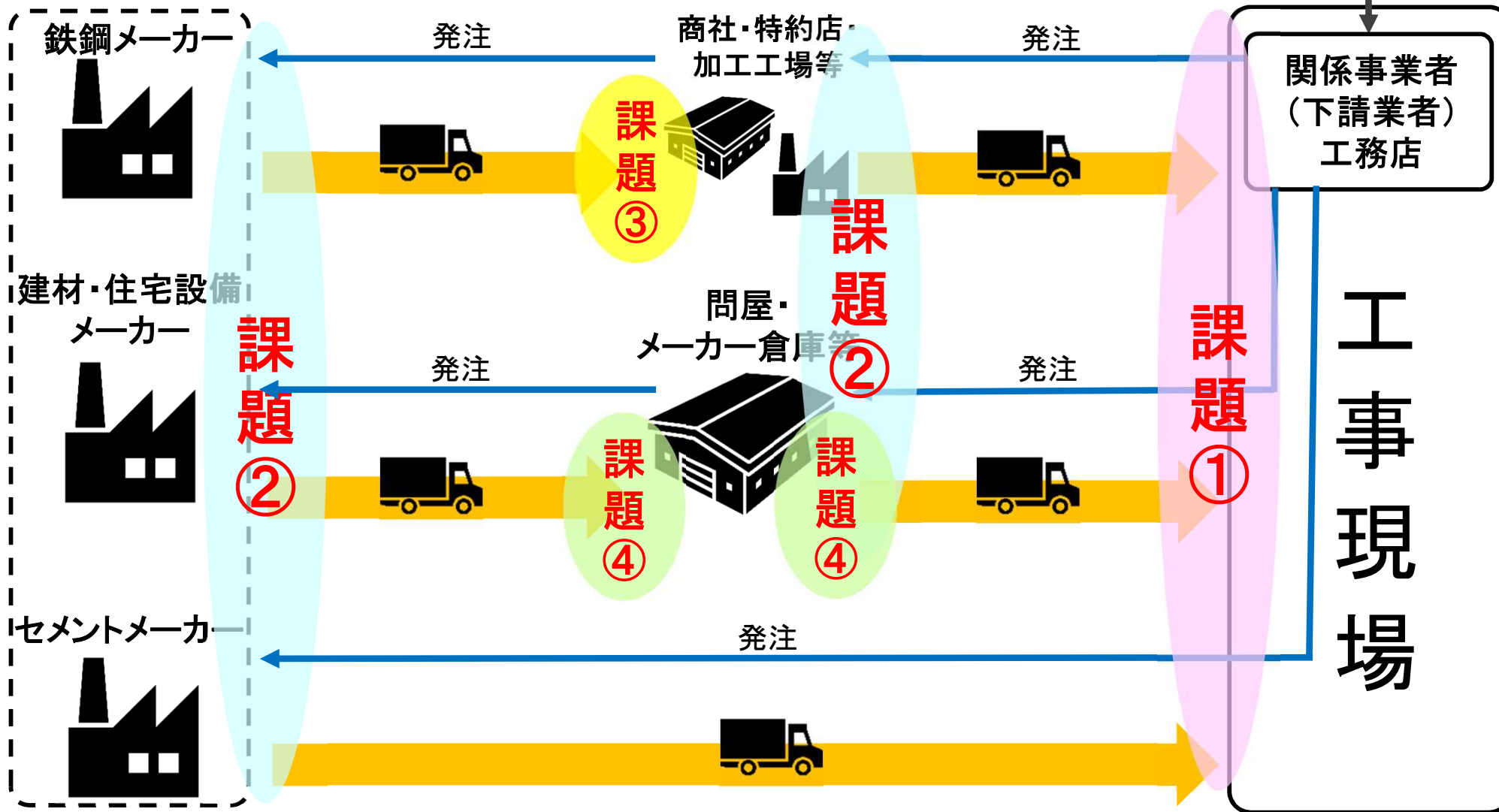
課題④: 検品・仕分作業に時間がかかる
⇒【対応策】検品・仕分作業の効率化

ゼネコン・ハウス
メーカー(元請業者)

施工管理

関係事業者
(下請業者)
工務店

工事現場



建設資材物流における取引環境と長時間労働の改善に向けた対応

【建設資材物流における課題の特徴】

- 工事現場には非常に多くの下請業者に紐づいた建設資材が工事の進捗状況に応じて搬入されているが、天候や道路事情等により当初の搬入計画どおりに運用が進まなくなると、限られた荷卸しスペースにトラックが集中し、荷待ち時間が発生している。
- 建設資材は多品種であり、かつ、邸別・部屋別など物件ごとに搬入される製品が異なるため、出荷時・納品時の作業が複雑化・長時間化しており、トラックドライバーの荷待ち時間につながっている。
- 上記課題の解決の手段として、ICTの活用があまり進んでいない。

主な対応策

◆ 課題①：荷待ち時間の発生

◆ 課題②：発注期限が守られない場合がある

→ 元請業者と下請業者との連携による情報の共有が必要。

前日の作業間連絡調整会議の段取りをアナログな方法から、**WEBクラウドを活用したデジタルな方法に移行し、円滑な情報共有を推進する。**
 段取りの際、トラックの入退場が輻輳しないよう、**入カールールを精緻化する必要。**

→ 発着荷主間で十分協議を行うとともに発注予定を共有化し、リードタイムの緩和や受注量の平準化に取り組む。

◆ 課題③：ドライバーが附帯作業を実施

→ 納品条件は**車上渡しを基本とし**、着荷主側で専門の荷役作業員を配置させ、トラックの運行効率を向上させる荷役分離を進め、それでも**ドライバーが実施しなければならない場合は、書面で料金化するようルール化**する。

◆ 課題④：検品・仕分作業に時間がかかる

→ 複数の建設資材製造業、卸、ユーザーが一貫して活用できる**仕様等が標準化されたコード体系を導入**する。
 入出荷の検品作業等を**目視から電子化**することで、業務を効率化する。

WEB予定一覧



今後の取組の方向性

- 荷主の配慮義務を踏まえた建設業の取引適正化の取組みの推進 ⇒ 元請業者による物流へのマネジメントの強化
- ICTの活用による情報の共有化の推進 ⇒ 伝票情報や物流情報を現場が容易にアクセスできる環境整備を促進
- 附帯作業の軽減 ⇒ 車上渡しを原則としつつ、役割分担を整理し、納品条件を明確化