

# 地方協議会におけるパイロット事業の進捗等について

## 目 次

1. 地方協議会におけるパイロット事業の進捗について
2. 地方協議会の実施状況について

# 1. 地方協議会におけるパイロット事業の進捗について

# 「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」における 平成28年度パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況

○47都道府県において対象集団が決定。

○荷種の内訳は、食料品11件、農産物7件、紙・パルプ4件、建設資材3件、機械製品3件、飲料2件、鮮魚2件、繊維製品2件、工業製品2、その他11件となっており、全国で様々な荷種を扱う。

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
北海道	○	○	○	鮮魚
青森	○	○	○	農産物
岩手	○	○	—	木工製品
宮城	○	○	—	計器
秋田	○	○	—	パルプ・紙
山形	○	○	○	農産物
福島	○	○	○	農産物
茨城	○	○	—	コンクリート製品
栃木	○	○	—	食料品
群馬	○	○	—	農産物
埼玉	○	○	○	工業製品
千葉	○	○	—	食料品
東京	○	○	○	紙
神奈川	○	○	○	水道管
山梨	○	○	○	食料品
新潟	○	○	—	米菓
長野	○	○	—	食料品
富山	○	○	○	紙・パルプ
石川	○	○	—	建設資材
愛知	○	○	—	建設資材
静岡	○	○	○	フィルム・シート
	○	○	—	鮮魚
岐阜	○	○	○	食料品
三重	○	○	—	食料品

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
福井	○	○	—	繊維製品
大阪	○	○	○	食料品
京都	○	○	○	鋼材
兵庫	○	○	—	機械製品
滋賀	○	○	○	日用品
奈良	○	○	○	機械製品
和歌山	○	○	○	建設資材
広島	○	○	○	機械部品
鳥取	○	○	○	乳製品
島根	○	○	○	フードサービス機器
岡山	○	○	—	飲料
山口	○	○	○	繊維製品
徳島	○	○	○	紙
香川	○	○	○	食料品
愛媛	○	○	○	農産物
高知	○	○	○	食料品
福岡	○	○	○	工業製品
佐賀	○	○	—	食料品
長崎	○	○	○	食料品
熊本	○	○	—	農産物
大分	○	○	—	卵
宮崎	○	○	○	農産物
鹿児島	○	○	—	鶏肉
沖縄	○	○	○	飲料・雑貨

## 実施集団

➤ 発荷主 A (生産者団体)、運送事業者ア(元請)・イ(実運送)、着荷主 a・b (青果卸売業)、荷種：農産品(トマト)

## 課題

- ✓ 当日の出荷数量がわからないため、選果完了時間がわからず、結果適正な配車（大きさや台数）ができず非効率。
- ✓ 一台の車で複数の集荷場で積み込むものの、各集荷場の情報共有が無くそれぞれで積み込みの時間がかかり出発時間が遅れる。

## 予冷施設の活用

天候等による出荷量の変化に作業員の確保や選果ラインの増加等対応が困難であったことから、出発予定時間に間に合わなかった青果品（トマト）を予冷設備にて予冷し翌日出荷

### < 改善結果 > 発地(発荷主側)での待ち時間の削減

a社向けトラック	実施前	実施後	短縮効果
拘束時間(推定)	14時間34分	11時間45分	△2時間49分

b社向けトラック	実施前	実施後	短縮効果
拘束時間(推定)	12時間13分	10時間18分	△1時間55分

- ※ 運送事業者イ（実運送）の営業所出発時間から業務完了時間までを拘束時間（推定）として対比
- ※ 事前に荷量が把握でき、それに応じて出荷作業を計画的に実施できるため、出荷作業におけるドライバーの待ち時間を大幅に削減

**拘束時間（推定）**



**各々約 2～3 時間短縮**

※実現するための課題：予冷設備の設置・運用にかかる費用及び設備までの横持ち費用の負担

# 山梨県パイロット事業 【荷待ち時間短縮等による拘束時間の削減】

## 実施集団

➤ 発荷主(食品メーカー)、運送事業者、着荷主(流通センター)、荷種：食料品

## 課題

- ✓ 着荷主の流通センターでの受付開始時にトラックが集中し、順番待ちによる手待ち時間が長い。
- ✓ 発荷主側で行うパレット積みが発荷主側では収容困難なため、手下ろしする手間が生じている。

### 現状分析

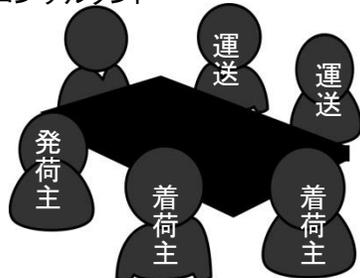
コンサルタントと対象集団による第1回検討会を10月に実施。

また、流通センターへの現地確認を実施したうえで当該集団における運送取引の実態を把握。

#### <参加集団>

- 発荷主(食品メーカー)
- 運送事業者
- 着荷主(流通センター)

コンサルタント



### 課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、コンサルタントによる課題の洗い出しをもとに、第2回検討会にて課題の解決方法を検討。

#### <課題>

- 手待ち時間関係
  - 流通センター到着後、受付開始時間前にトラックが集中し、搬出作業の順番待ちにより多大な手待ち時間が発生。
- 荷役作業関係
  - 発荷主側では積載効率を重視したパレット積みを行う一方、流通センター側ではサイズの収容不可能なため、手下ろしを強いられている状況。

### 実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

#### <実験>

- 手待ち時間の短縮
  - 流通センターで試験運用中の「受付予約システム」を活用し、予約した時間帯に搬出を行うことにより、手待ち時間の短縮を図る。
- 荷役作業のパレット化
  - 統一したパレット積みを実施し、流通センターでの手下ろしをパレット下ろしへ変更することにより、荷下ろし時間の短縮を図る。

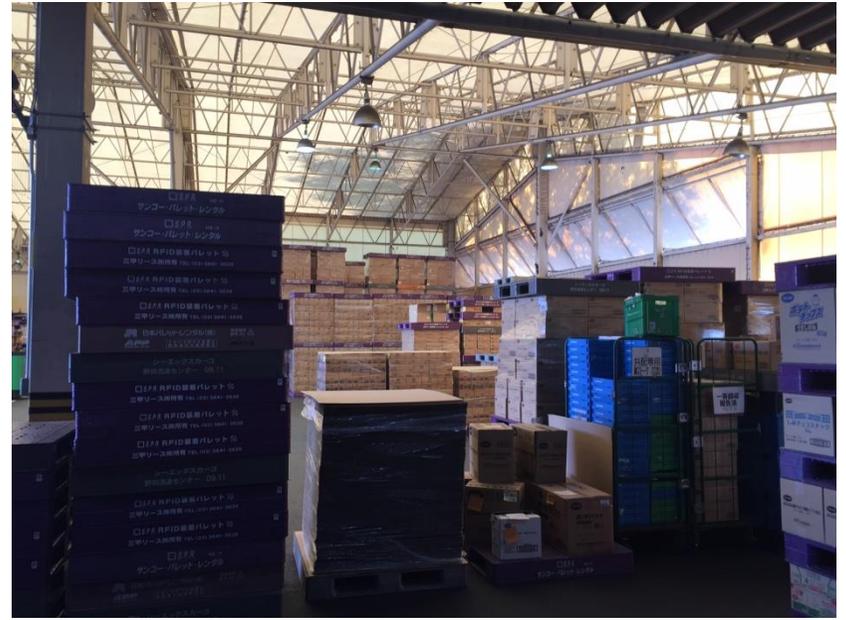
### 実験結果検証

10~11月

1月頃

2月以降

# 着荷主（流通センター）の手下ろし作業場



# 富山県パイロット事業 【拘束時間の削減】

## 実施集団

- 発荷主(中越パルプ工業(株))、元請運送事業者(中越ロジスティクス)、下請運送事業者(港運輸(株))、着荷主(中越パッケージ(株))、荷種：紙・パルプ

## 課題

- ✓ 出荷場所において作業が集中した際に発生する荷待ち時間の短縮

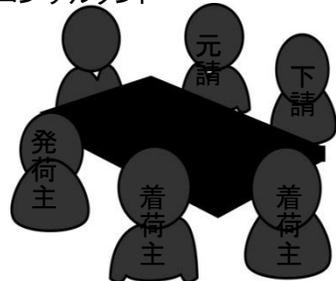
### ①現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、チェックリストや現場状況を元に当該集団における運送取引の実態を把握。

#### <参加集団>

発荷主 中越パルプ工業(株)  
元請運送事業者 中越ロジスティクス  
下請運送事業者 港運輸(株)  
着荷主 中越パッケージ(株)  
ほか 関東エリア

コンサルタント



8～9月

### ②課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

#### <課題>

- ・出荷場所において作業が集中した場合に待ち時間が発生。
- ・実際の運転の仕方、休憩の取り方はドライバー任せしている部分が多い。
- ・積み込み(倉庫)が原則2カ所、まれに3、4カ所となる場合がある。

#### <解決手段>

##### 荷待ち時間の短縮

- ・荷役ホームの改修
- ・バースの接車スペースの拡張

##### ドライバーの時間管理

- ・運行経路、休憩場所等をあらかじめ指示することで拘束時間等に影響確認

##### 積み込み場所の集約化※

- ・横持ちと出荷の輸送に分割し、積み込み作業時間等を短縮

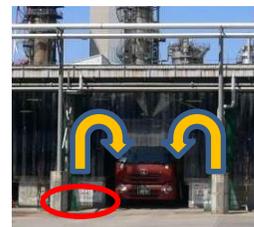
(※中長期的な課題)

### ③実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

#### <実験>

- 荷役ホームの改修  
両側から荷役できるようにホームを拡張



- バーススペースの拡張



- ドライバーの時間管理

ドライバーに任せの場合との管理する場合との違いを検証

～2月頃

### ④実験結果検証

月以降

## 2. 地方協議会の実施状況について

# 地方協議会実施状況

		開催日				
		第1回	第2回	第3回	第4回	第5回
北海道	北海道	H27.7.24	H27.12.11	H28.3.15	H28.7.11	H28.12.19
東北	青森	H27.7.29	H27.12.11	H28.3.7	H28.7.7	H28.10.26
	岩手	H27.7.30	H27.12.7	H28.3.9	H28.6.13	H28.10.27
	宮城	H27.7.31	H27.12.11	H28.3.7	H28.6.27	H28.11.28
	秋田	H27.7.30	H27.12.4	H28.3.23	H28.7.8	H28.12.6
	山形	H27.7.27	H27.11.25	H28.3.14	H28.5.25	H28.12.9
	福島	H27.7.27	H27.12.8	H28.3.15	H28.5.27	H28.11.25
	関東	茨城	H27.7.24	H27.12.9	H28.3.17	H28.8.8
栃木		H27.7.30	H27.12.15	H28.3.23	H28.8.23	H28.12.19
群馬		H27.7.31	H27.12.14	H28.3.22	H28.8.9	H28.12.12
埼玉		H27.7.22	H27.12.24	H28.3.23	H28.12.7	
千葉		H27.7.27	H27.12.17	H28.3.23	H28.9.8	
東京		H27.7.13	H27.12.18	H28.3.15	H28.8.8	H28.12.13
神奈川		H27.7.27	H27.12.17	H28.3.15	H28.7.25	H28.12.21
山梨		H27.7.28	H27.12.7	H28.3.17	H28.9.29	H28.12.7
北陸 信越	新潟	H27.7.13	H28.2.26	H28.7.21		
	長野	H27.7.30	H28.2.19	H28.12.1		
	富山	H27.7.27	H27.12.21	H28.3.7	H28.7.22	H29.1.11
	石川	H27.8.7	H28.2.10	H28.6.9	H29.2.3	
中部	愛知	H27.7.23	H27.12.3	H28.3.7	H28.11.2	
	静岡	H27.8.7	H27.12.10	H28.3.4	H28.8.26	H28.12.15
	岐阜	H27.8.3	H27.12.9	H28.3.10	H28.8.22	H28.12.19
	三重	H27.8.3	H27.12.8	H28.3.15	H28.8.29	H28.12.13
	福井	H27.7.30	H27.12.7	H28.3.9	H28.8.31	

		開催日				
		第1回	第2回	第3回	第4回	第5回
近畿	大阪	H27.7.23	H27.11.20	H28.2.26	H28.7.29	
	京都	H27.8.4	H27.12.8	H28.3.7	H28.8.19	
	兵庫	H27.8.3	H27.12.10	H28.3.9	H28.8.22	
	滋賀	H27.7.27	H27.12.9	H28.3.14	H28.9.29	
	奈良	H27.7.28	H27.12.14	H28.3.15	H28.10.13	
	和歌山	H27.8.7	H27.12.15	H28.3.16	H28.8.24	
	中国	広島	H27.7.23	H27.11.27	H28.3.18	H28.7.12
鳥取		H27.7.27	H27.12.14	H28.3.15	H28.7.6	H28.10.26
島根		H27.8.3	H27.12.4	H28.3.9	H28.5.12	H28.10.28
岡山		H27.8.6	H27.12.15	H28.3.14	H28.10.24	H29.1.27
山口		H27.7.29	H27.12.4	H28.3.23	H28.7.26	H28.11.29
四国	徳島	H27.7.29	H27.12.2	H28.3.9	H28.6.22	H28.12.7
	香川	H27.7.30	H27.12.11	H28.3.10	H28.12.19	
	愛媛	H27.8.6	H27.12.16	H28.3.7	H28.6.23	
	高知	H27.7.31	H27.12.9	H28.3.16	H28.11.4	
九州	福岡	H27.8.4	H27.12.11	H28.3.9	H28.9.12	
	佐賀	H27.8.11	H27.11.27	H28.3.22	H28.9.20	
	長崎	H27.8.10	H27.11.26	H28.3.15	H28.9.16	
	熊本	H27.8.6	H27.12.3	H28.3.14	H28.10.24	
	大分	H27.7.23	H27.12.4	H28.3.18	H28.9.23	
	宮崎	H27.8.6	H27.12.17	H28.3.14	H28.8.4	
	鹿児島	H27.8.5	H27.12.10	H28.3.15	H28.9.13	
沖縄	沖縄	H27.7.31	H27.12.17	H28.3.29	H28.6.17	H28.11.16

# 地方協議会での主な意見

## 労働時間関係

### 【手待ち時間】

- 輸送形態が多品種・多頻度少量納入・出荷へと変化しており、部品・原材料納入や製品出荷に伴う車両集中により手待ち時間が発生している。【中国・トラック事業者】
- 運送事業者を待たせない活動に10年前から取り組み、現在では手待ち時間についてKPI管理(成果指標を定めた進捗管理)を導入【関東・荷主】

### 【荷役作業時間】

- 物流センターでの積み降ろし等、輸送以外のサービスを求められることがあり、荷主からの依頼は断ることが難しい。【関東・トラック事業者】
- ドライバーが行っていた荷積作業を専属の倉庫作業員に変更し、かつ、荷積作業場所を荷主側の車庫とするなど効率化、機能強化を図ったことで、ドライバーの労働時間を削減することができた。【北海道・トラック事業者】
- 効率化がアップするのであれば、農産物のパレダイズ化を行政が中心となって進められないのか。【九州・トラック事業者】

### 【運転時間】

- 関東方面について改善基準告示の遵守が困難なことから、関西で中継輸送をすることにより、拘束時間を短縮できた。課題として、運賃の問題、駐車場やドライバー不足がある。今後は、事業者間での連携が必要である。【九州・トラック事業者】
- 距離運送の区間を分割するなど、荷主側でも検討を行っている【九州・荷主】

## 取引環境関係

### 【適正運賃收受】

- 人材不足による運転手の負担増大の一方、必要な運賃が収受できていない。正規な運賃以下で取引するなどコンプライアンスを遵守しない事業者との競争も起きている。【東北・労組】
- 燃料費や車両購入費の高騰、コンプライアンスの遵守等で費用がかかるが、運賃は伴っていない。【四国・トラック事業者】

### 【取引内容の書面化】

- スポット契約では書面化は難しい。【近畿・荷主】
- トラック運送事業の標準仕様を定めて、荷役作業・特別な輸送はオプションという形で明確化する方策を取るの  
がいいのではないか。【近畿・経済団体】

### 【荷主・消費者等との関係】

- 荷主側の計画で仕事する中で、改善基準告示を守れない運行を要請される場合がある。【中部・トラック事業者】
- 安全の情報、輸送品質の情報を含めて、毎月1回運送事業者に集まってもらい、情報交換会を行っている。【近畿・荷主】
- 長時間労働の問題は荷主だけのせいではなく、社会全体の問題である。顧客(着荷主)から無理な時間帯に商品を届けるよう要望され負担となっている部分もある。【東北・荷主】
- 「送料無料」という言葉が定着しており、タダ同然で運送していると思われるが、実際にはコストがかかっているということを周知して、働く方の立場も広く理解して頂きたい。【中国・労組】