

# 平成29年度パイロット事業の中間報告について

---

「トラック輸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29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54対象集団が決定。

○荷種の内訳は、食料品16件、農産物8件、建設資材8件、機械製品4件、日用品3件、その他15件であり、全国で様々な荷種を扱う。

都道府県	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
北海道	○	○	○	農産物
青森	○	○	○	農産物
岩手	○	○	○	食料品
宮城	○	○	○	食料品
秋田①	○	○	○	農産物
秋田②	○	○	—	紙・パルプ
山形	○	○	○	食料品
福島①	○	○	—	ゴム製品
福島②	○	○	○	食料品
茨城	○	○	—	浴槽等
栃木	○	○	○	精密機器(自走式)
群馬	○	○	○	機械製品
埼玉	○	○	—	日用品
千葉	○	○	○	建設資材
東京①	○	○	○	食料品
東京②	○	○	○	建設資材
神奈川	○	○	○	化学品
山梨	○	○	○	食料品
新潟	○	○	○	農産物
長野	○	○	○	食料品
富山	○	○	—	化学品
石川①	○	○	○	オフィス製品
石川②	○	○	—	食料品
愛知①	○	○	○	建設資材
愛知②	○	○	○	食料品
静岡	○	○	○	ゴム製品
岐阜	○	○	○	窯業品
三重①	○	○	—	建設資材
三重②	○	○	—	食料品

都道府県	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
福井	○	○	—	金属製品
大阪	○	○	○	食料品
京都	○	○	○	印刷フィルム
兵庫	○	○	○	機械製品
滋賀	○	○	○	日用品
奈良	○	○	○	建設資材
和歌山①	○	○	○	機械製品
和歌山②	○	○	○	食料品
広島	○	○	○	食料品
鳥取	○	○	○	食料品、飼料
島根	○	○	○	集荷荷物
岡山	○	○	○	機械製品
山口	○	○	○	建設資材
徳島	○	○	○	農産物
香川	○	○	○	建設資材
愛媛	○	○	○	日用品
高知	○	○	—	農産物
福岡	○	○	—	家具
佐賀	○	○	—	生活用品
長崎	○	○	—	農産物
熊本	○	○	○	建設資材
大分	○	○	—	工業製品
宮崎	○	○	○	農産物
鹿児島	○	○	○	食料品
沖縄	○	○	○	食料品

## 実施集団

- 発荷主 2 社（農業協同組合）、元請運送事業者 1 社、下請運送事業者 3 社、着荷主 2 社（卸売業）
- 荷種：農産物

## 課題

- ✓ 手作業による積み込みのため、ドライバーの作業時間が長時間となっており、体力的な負担が大きい。
- ✓ 市場での荷役作業場所が狭隘なため、荷卸し作業に時間がかかる。

- ◆ 発荷主において、手荷役からパレット化による機械荷役への転換により、作業時間の短縮とドライバーの体力的な負担の軽減を図り、1 運行当たりの拘束時間短縮を目指す。



手荷役による積み込み作業のため、作業時間の長時間化と体力的な負担の増大



貨物の一部をパレットのまま積み込むことにより、作業時間の短縮と体力的な負担の軽減

## 効果

トラック1両あたりの積込み作業にかかる時間を34分（26%）短縮した。

2時間13分 → **短縮** → 1時間39分

## 今後の課題

今回の取組を継続的に実施していくうえで、

- パレットの導入にあたってのコスト負担のありかたについて、今後検討する必要がある。
- 今回の実証実験では発荷主での積込み作業のみであったため、着荷主での荷卸しについては、市場のパレットに積み替える手荷役の作業が従来どおり発生している。

⇒さらなる手荷役作業の削減のため、発荷主から着荷主までの一貫パレチゼーションの実現に向けた検討を継続して検討していく必要がある。

実施集団

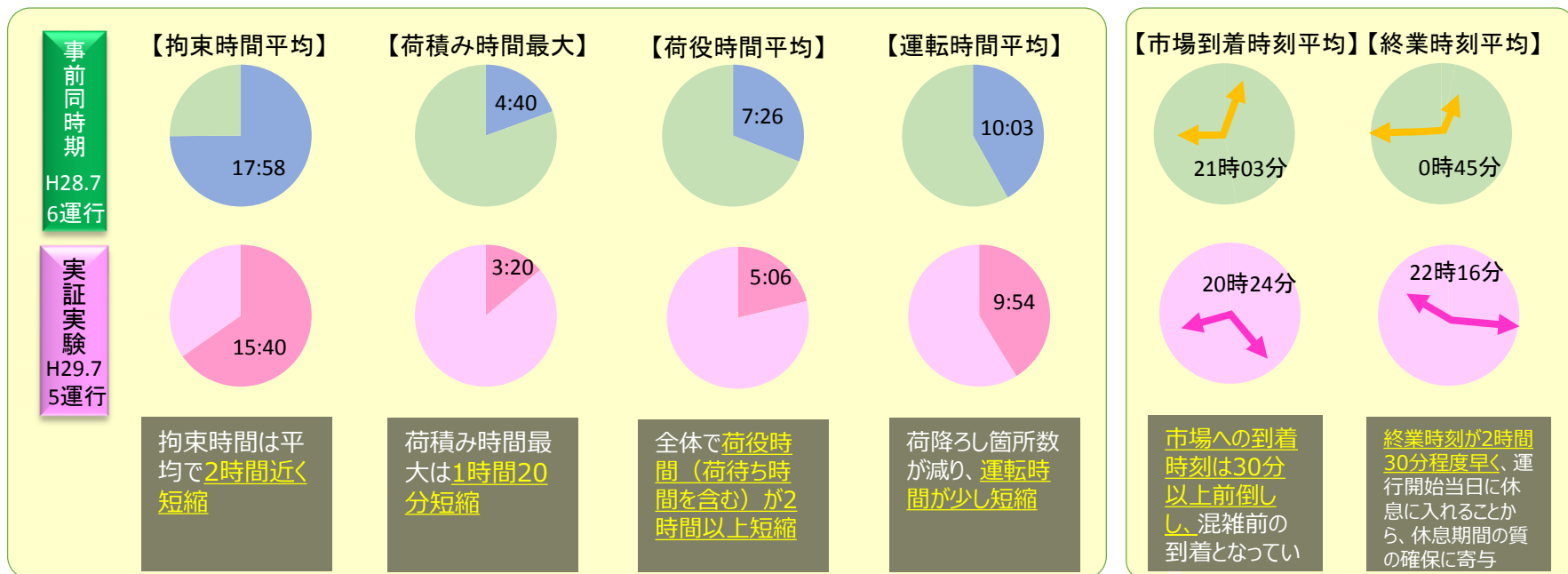
➤ 発荷主：A（農業関係）、運送事業者：ア、着荷主：a（青果卸売業者）、荷種：農産物

課題

- ✓ 荷物の分けや整理ができていないため、荷積み時間に時間を要する荷積み場所があり、場合によっては早朝から昼までかかる。
- ✓ 市場での荷待ち時間が長い。
- ✓ 青果物のため荷崩れに配慮した丁寧な扱いが必要であり、荷積み時間に人員・時間を要している。

- ◆ 発荷主が、事前に積荷保管倉庫の確認・整理を行い、配送先別に積み荷を仕分け・明確化することにより、荷積み作業時間を短縮。
  - ◆ 朝積み時間を前倒しし、卸し先である市場へ早めに到着することにより、荷待ち時間・荷卸し作業時間を短縮。
- ひいては、ドライバーの拘束時間の短縮。

▼ 繁忙期での結果《7月》



## 昨年度の取組との比較

今年度は平成28年度と同一集団による同一の取組で、閑散期の取組であった平成28年度と比較するため、繁忙期の荷役時間の削減効果を検証した

	平成29年度 繁忙期(7月)			平成28年度 閑散期(11月)		
	Before	After	効果	Before	After	効果
拘束時間	18.0	15.7	▲ 2.3	17.7	15.5	▲ 2.2
荷役時間	7.5	5.1	▲ 2.4	6.1	4.5	▲ 1.6
運転時間	10.0	9.9	▲ 0.1	10.7	10.5	▲ 0.2

繁忙期においても荷役時間を大幅に削減できることがわかった。

7.5時間 → **短縮** → 5.1時間  
▲2.4時間

繁忙期の荷役時間の削減効果（▲2.4時間）は閑散期の削減効果（▲1.6時間）と比較しても50%高い。

## 実施集団

- 発荷主 A (食品加工・販売会社) 元請運送事業者 ア 下請運送事業者 イ
- 着荷主 a (食品加工・販売会社関西事業部) 荷種：鶏卵

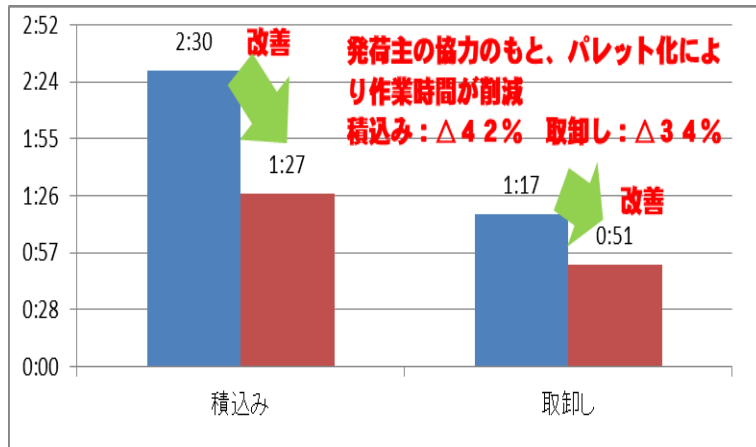
## 課題

- ✓ 製品出荷待ちによる待機、手荷役による積み込み、荷卸しに長時間を要している。
- ✓ 遠距離輸送のため、1日の最大拘束時間16時間をオーバーしている。
- ✓ 連続運転4時間に対する30分以上の休憩時間が確保されていない。

- ◆ 手荷役からパレット荷役による積み込み・荷卸し作業の効率化。
- ◆ 中継輸送による最大拘束時間の削減。

## < 改善例 >

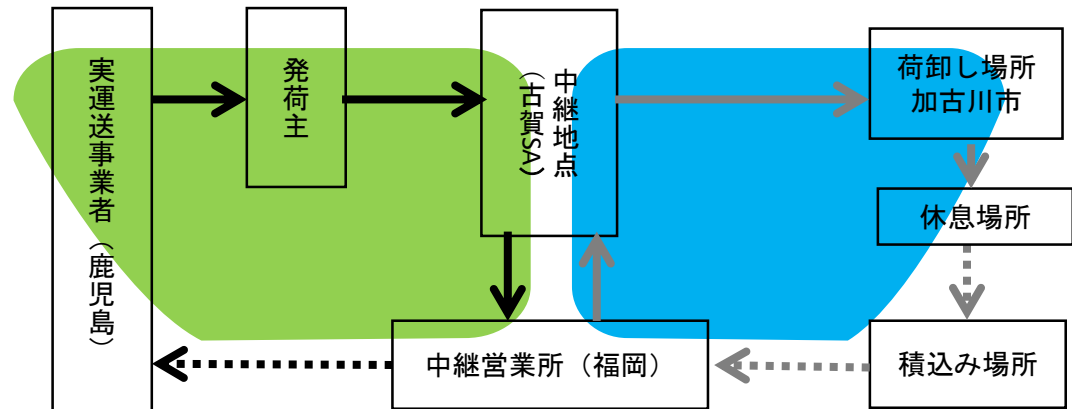
### パレット化



**積み込み 1:03分短縮**  
**取卸し 0:26分短縮**

※運行ごとに積み込みケース数が異なるため作業時間改善率については参考値

### 中継輸送



※点線部分は復路であり、都度、輸配送パターンが異なる可能性がある

### 拘束時間

○鹿児島ドライバー  
約19時間40分



○鹿児島ドライバー  
約 8時間00分  
○中継ドライバー  
約10時間30分