

第7回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野県地方協議会

〔 平成30年3月8日(木) 10時30分～12時00分
於) ホテル信濃路 2階 穂高 〕

議 事 次 第

1. 開 会

北陸信越運輸局 自動車交通部長 挨拶

長野労働局 労働基準部長 挨拶

2. 議 事

1)平成29年度パイロット事業のとりまとめについて

2)その他

3. 閉 会

以 上

〔配布資料〕

○議事次第、委員名簿、対象集団構成名簿、出席者名簿、席次表

○資料1 パイロット事業報告書概要版(株式会社日通総合研究所)

○資料2 パイロット事業報告書(株式会社日通総合研究所)

○参考資料1

第8回トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会及び第7回トラック運送業の生産性向上協議会(平成30年2月22日開催)資料

○参考資料2

第6回長野県地方協議会(平成29年12月1日開催)議事録

第7回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長野県地方協議会

委 員 名 簿

○ 小 山 健	信州大学 名誉教授
水 本 正 俊	一般社団法人長野県経営者協会 専務理事
佐々木 正 孝	長野県中小企業団体中央会 専務理事
古 畑 一 彦	マルコメ株式会社 執行役員 生産本部副本部長
山 崎 邦 雄	全国農業協同組合連合会長野県本部総合企画部 部長
町 田 正 樹	全日本運輸産業労働組合 長野県連合会 書記長
加 藤 憲 治	日本通運株式会社 長野支店長 公益社団法人長野県トラック協会 副会長
朝 場 宏 男	東信運送株式会社 代表取締役 公益社団法人長野県トラック協会適正化事業委員会 委員長
石 田 茂 雄	厚生労働省 長野労働局長
江 角 直 樹	国土交通省 北陸信越運輸局長

※ ○印は座長

[順不同、敬称略]

トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野県地方協議会
パイロット事業対象集団構成（平成２９年度検討会）名簿

[発荷主]

マルコメ株式会社

（ 執行役員 生産本部副本部長 古畑 一彦 * ）

[元請運送事業者]

長野通運株式会社

（ 代表取締役社長 宮崎 秀夫 ）

[下請運送事業者]

東信運送株式会社

（ 代表取締役 朝場 宏男 * ）

[着荷主]

株式会社キューソー流通システム

東日本支社

（ 栗橋営業所 所長 小松崎 哲也 ）

[アドバイザー]

株式会社日通総合研究所

（ Unit Leader 大島 弘明 ）

* 印は長野県地方協議会委員

[順不同、敬称略]

第7回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長野県地方協議会

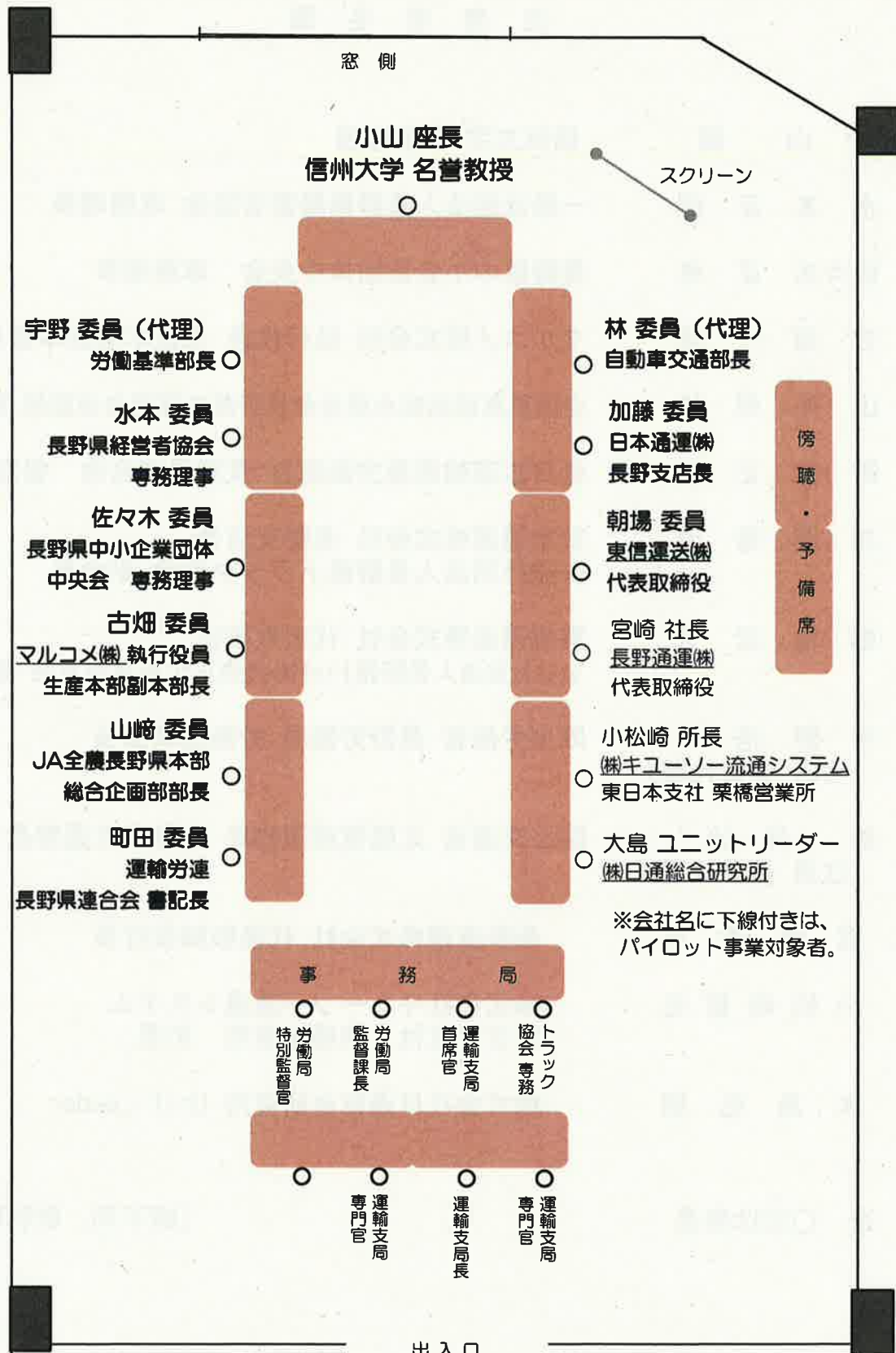
出席者名簿

○小山 健	信州大学 名誉教授
水本 正 俊	一般社団法人長野県経営者協会 専務理事
佐々木 正 孝	長野県中小企業団体中央会 専務理事
古 畑 一 彦	マルコメ株式会社 執行役員 生産本部副本部長
山 崎 邦 雄	全国農業協同組合連合会長野県本部総合企画部 部長
町 田 正 樹	全日本運輸産業労働組合 長野県連合会 書記長
加 藤 憲 治	日本通運株式会社 長野支店長 公益社団法人長野県トラック協会 副会長
朝 場 宏 男	東信運送株式会社 代表取締役 公益社団法人長野県トラック協会適正化事業委員会 委員長
宇 野 浩 一 (石田 委員代理)	厚生労働省 長野労働局 労働基準部長
林 伸 治 (江角 委員代理)	国土交通省 北陸信越運輸局 自動車交通部長
宮 崎 秀 夫	長野通運株式会社 代表取締役社長
小 松 崎 哲 也	株式会社キューソー流通システム 東日本支社 栗橋営業所 所長
大 島 弘 明	株式会社日通総合研究所 Unit Leader

※ ○印は座長

[順不同、敬称略]

第7回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野県地方協議会 席次表
 平成30年3月8日（木）10時30分～12時00分 於：ホテル信濃路 2階 穂高



納品日当日に積卸しする運行への変更による生産性の向上 長野

1. 実施者の概要

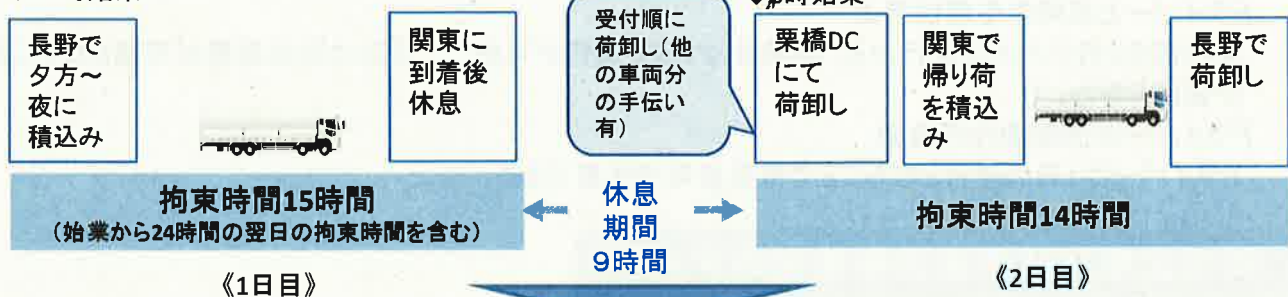
- 発荷主企業: マルコメ(株)
長野県で味噌などの発酵食品の製造・販売を行う。
- 元請運送事業者: 長野通運(株)
長野市に本社を置く物流会社。マルコメの物流を一括して請け負う。
- 実運送事業者: 東信運送(株)
長野市に本社を置く貨物運送事業を主体とした事業者である。
- 着荷主: (株)キューソー流通システム栗橋営業所
マルコメ(株)の関東圏内の顧客への配送センターを運営している物流事業者である。
- 荷種
家庭用・業務用の味噌などの食品。

2. 事業概要

●実験前

納品日の前日に積み込み、翌日に卸す運行 ⇒ 途中で休息が入るため2日にわたる運行に

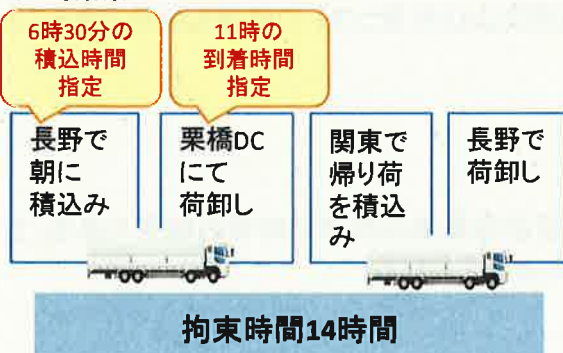
◆16時始業



●実験後

納品日の当日に積み込み卸す運行 ⇒ 1日の運行が可能に(ドライバーと車両の生産性向上)

◆6時始業



《効果》

- ・拘束時間が約15時間から約14時間へと1時間短縮
- ・2日にわたる運行から、1日で運行が可能となり、翌日は別の業務が可能に。
- ・1日の運行となることで毎日自宅で休息できる。

3. 課題

① 手待ち時間の発生

荷受け作業は、午前9時から開始。荷受け作業は、栗橋DCに到着次第受付し、その受け付け順の荷受けとなるため、受付から荷受け開始まで待つ時間が発生している。

② 集積品の仕分け作業の発生

一部パレット単位に満たない貨物は、パレットに積み合せた状態での荷受け(集積品)となり、荷卸し後、商品毎に仕分ける作業を、当日入庫の全ドライバーが手伝うルールとなっており、拘束時間が長くなる一因となっている。

4. 事業内容

① トライアルは、配送日の当日の積み込み作業と荷卸し作業の時間帯の指定により、拘束時間の短縮及びドライバーと車両の生産性向上を図ることを目的とした。

② 昨年度の本事業において、マルコメ(株)からの在庫補充分の出荷データを1日早く出してもらうことにより、積み込み作業が集中していた午後の作業を効率的に行うことが可能となった。その結果可能となる当日積み込み作業を利用した。

③ 荷役作業の時間帯指定については、特に栗橋DCでの荷卸し作業を、従来の受付順から時間指定することで、時間と車両の効率化の実効性について検証した。

5. 結果

① 拘束時間の短縮

拘束時間は実験前の約15時間から実験後は約14時間に1時間程度短縮できることが確認できた。

② ドライバーと車両の生産性向上

実験前の2日にわたる運行から、実験後は1日で運行が可能に。翌日は別の業務が可能となることが確認できた。

③ ドライバーの労働条件の改善

ドライバーは1日の運行となることで毎日自宅で休息できる。

6. 荷主企業及び実運送事業者のメリット

① 配送日の当日の積み込み作業と荷卸し作業の時間帯の指定により、拘束時間の短縮及びドライバーと車両の生産性向上を図ることが可能であることが確認できた。

② 関係者間で集積品の削減など将来的な課題を共有でき、その取組等ができれば、ドライバーの作業時間の削減や、(株)キューソー流通システムでの作業負荷および作業コストの軽減も期待できることが確認できた。

7. 結果に結びついたポイント

① 発荷主、着荷主の理解と協力、元請け運送事業者、実運送事業者の作業対応等の結果である。全ての関係者においてWin-Winの関係が一層強固になったと考えられる。

長野県パイロット事業における改善検討

1 長野県パイロット事業における事業者構成と検討会等の実施概要

1. 1 マルコメ㈱検討会の構成

発荷主の製造業であるマルコメ㈱の検討会は、下記の4事業者で構成されている。

[荷主：マルコメ㈱]

食品製造業であり、全国の消費者へ販売している。

[元請運送事業者：長野通運㈱]

長野市に本社を置く物流会社。貨物運送事業、通運、荷造梱包等の総合的な物流サービスを提供している。

[実運送事業者：東信運送㈱]

長野市に本社を置く貨物運送事業を主体とした事業者である。

[着荷主：㈱キューソー流通システム栗橋営業所]

関東圏内の顧客への配送を行う配送センターを運営している物流事業者であり、多くの食品製造業の荷主を抱えている。

1. 2 協議会等の実施概要

A. 事業場訪問（1回目）

着荷主（関東）：平成29年7月3日（月）

着荷主（関西）：平成29年9月14日（木）

発荷主・運送事業者：平成29年10月13日（金）

着荷主（関東）：平成29年11月10日（金）

荷主・元請運送事業者・着荷主2社の事業場を訪問し、ドライバーの労働状況等を確認し、改善対策立案の方向付けについて協議を行った。

B. 事業場訪問（2回目）

発荷主・運送事業者：平成30年1月9日（火）

荷主・元請運送事業者の事業場を訪問し、実証実験の内容等について協議を行った。

C. 事業場訪問（3回目）

発荷主・運送事業者・着荷主：平成30年1月23日（火）

荷主・元請運送事業者・着荷主の事業場を訪問し、当日実施した実証実験に立ち会い、内容の確認、効果の検証等を行った。

D. 検討会の実施

平成30年2月15日（木）

発荷主・元請運送事業者・着荷主を一同に会し、本パイロット事業の結果等について、確認、検討等を行った。

2 荷主物流の状況

- ・マルコメ㈱を発荷主とする輸送に係る作業状況について、事業所訪問によって把握、整理した。

①着荷状況（関東）

- ・平成29年7月3日（月）午前8時30分～午前11時30分に、着荷主の㈱キューソー流通システムの栗橋営業所（栗橋DC）を訪問し、本パイロット事業協力へのご挨拶とともに、当日のマルコメ㈱の貨物の荷受け作業を視察した。
- ・当日のマルコメ㈱の分の入庫車両は12台で、年間を通じて平均的な台数とのこと。なお、繁忙期は20台以上になる。
- ・荷受け作業は、午前9時から開始。荷受け作業は、栗橋DCに到着次第受付し、その受け付け順の荷受けとなる。ただし、後述の集積品を積載している車両（当日は入庫車両12台中1台）は、優先的な荷卸しとなる。
- ・別表のとおり、入庫車両の受付時間は、早い車両では前日午後8時、最も遅い車両で当日午前7時であった。
- ・今回のパイロット事業対象の東信運送㈱の車両は、受付時間が午前4時15分で、荷卸し作業の開始が10時45分頃であった。

表 入庫受付用紙

マルコメ様 専用用紙											
7月 3 日 (月)											
※必ず記入して下さい。記入漏れは荷受けいたしません。 ※集積を積んでいる車は、集積の所に○を記入して下さい。											
順番	荷主	集積	積込	運送会社	車番	ドライバー名	携帯番号	受付時間	車種	車両	PL・バラ
例	マルコメ	○	長野	野口	777	野口	090-1111-1111	7:00	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
1	マルコメ							20:48	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
2	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
3	マルコメ							23:50	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
4	マルコメ							22:45	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
5	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
6	マルコメ							3:55	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
7	マルコメ							5:10	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
8	マルコメ							4:05	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
9	マルコメ		長野 長野					4:15	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
10	マルコメ							4:35	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
11	マルコメ	○						6:30	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
12	マルコメ							7:00	W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
13	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
14	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
15	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
16	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
17	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
18	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
19	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ
20	マルコメ								W・ハコ・T	10・4・2T	PL・バラ

車種⇒ウイング=W 箱車(冷凍車含む)=ハコ トレーラー=T
車両⇒納品車両の重量に丸をつけてください。また、つけられない場合は記入してください。

※入庫ラベルは商品の右下に貼ってください

- ・荷卸し作業は、パレット単位で、栗橋DC側の作業員によるフォーク作業で、大型車10トン車1台の所要時間は15分程度である。
- ・ドライバーは、自らの車両の荷卸し作業の前の車両の分について、荷卸しされたパレット単位の貨物に入庫ラベルを貼付する作業等を手伝っている。
- ・一部、パレット単位に満たない貨物は、パレットに積み合せた状態での荷受け（集積品）となり、この貨物は、パレットで荷卸し後、商品毎に仕分ける作業もドライバーが担当する。この作業は、基本的に当日入庫の全ドライバーが手伝うことで、約1時間程度で終わらせることができる。
- ・今後、東信運送㈱の担当ドライバーの運転日報等により、実際の拘束時間等の確認作業を進めるが、当日の東信運送㈱の担当ドライバーは、受付時間から荷卸し開始時間まで約6時間30分の間がある。ドライバー相互での作業協力をしており、午前9時から作業を手伝ったとしても、4時間以上の手待ち時間が発生しているとみられる。



図 栗橋DCの荷受けにおける荷役作業の状況



図 庫内での集積品の商品毎の仕分け作業及び入庫ラベルの貼付作業

②着荷状況（関西）

- ・平成29年9月14日（木）午前6時30分～午前9時に、関西（東大阪市）の着荷主（㈱キューソー流通システムとは異なる）を訪問し、当日のマルコメ㈱の貨物の荷受け作業を調査した。
- ・荷受け作業は、午前7時から開始が原則であるが、数十分であれば荷役作業担当者が早めに対応することも可能。携帯電話等でドライバーからの到着予定時刻を確認し、その時間の順番で荷受け作業を行うので、受付簿などへの記載による受付を行っていない。ただし、関東と同様に、集積品を積載している車両（当日は入庫車両11台中1台）は、優先的な荷卸しとなる。
- ・集積品などの詳細な作業の状況は以下のとおり。

◎トラックの荷役・待機・集積品の仕分け作業時間について

- ・使用可能な荷役バースは6か所であり、待機用のスペースとして大型トラック常時3～4台（乗用車の駐車スペースと共用しているため、変動あり）が確保されている。
- ・基本的には、1台のトラックに対し1台のフォークリフトが作業を行う。
- ・当日、マルコメ㈱のトラックは11台到着となっており、作業時間の一部が把握できた9台の作業時間は、下表のとおりであった。

表 作業時間（分単位の時刻による計測）

	到着	荷役作業開始（接車）	荷役作業終了	仕分け作業終了	待機時間	荷役作業時間	仕分け作業時間
トラック1	未確認	6:28	6:43	—		0:15	
トラック2	6:30	6:46	7:01	—	0:16	0:15	
トラック3	6:40	7:04	未確認	—	0:24		
トラック4	未確認	7:05	7:19	7:36		0:14	0:17
トラック5	6:52	未確認	未確認	—			
トラック6	6:54	7:22	7:33	—	0:28	0:11	
トラック7	7:02	7:39	未確認	—	0:37		
トラック8	未確認	未確認	8:05	—			
トラック9	8:40	8:40	8:51	—	0:00	0:11	
平均 (h:mm:ss)					0:21:00	0:13:12	0:17:00

- ・待機時間は、平均で21分、最長で37分であった。
- ・荷役時間は、平均で約13分、最長で15分であった。
- ・1台の集積品の積載車両での仕分け作業時間は、ドライバーが参加している時間は17分であった。集積品の仕分け作業は、トラックドライバーに加え、着側施設のフォークマン1名＋作業員1名の合計3名での作業を行っていた。なお、パレット単位への仕分け作業が終了した時点で、ドライバーは作業終了となり発車したが、その後も着側施設の作業者が製品の消費期限等のラベル貼り作業を行い、すべての作業が終了したのは7:47（＋11分の作業を実施）であった。

◎集積品の仕分け作業の状況

- ・大きな作業の流れは下記のとおり。なお、調査時に到着したトラックは、集積品が6パレット分であり、仕分け作業後35パレットに仕分けられた。



集積品のトラックへの積載状況（外観）



集積品の積載状況（拡大）



ストレッチフィルムの除去



集積品の仕分け前の状況



仕分け作業の状況（手前：ドライバー、奥：着施設の担当者、右側パレットに手荷役で仕分け）



仕分け作業の状況（3人による作業）



消費期限の貼付状況

③出荷及び保管状況（長野）

- ・平成29年10月13日（金）午前10時00分～正午に長野通運㈱を訪問し、当日のマルコメ㈱の貨物のお荷作業について実態を聞き取り調査した。

◎商品の保管状況について

- ・在庫センターとして、約1万ケースを保管している。
- ・商品が製造（発酵）に時間を要するため、気象状況の変化などを反映した精緻な製造計画とすることが難しい商品で、予測がうまくいかない場合は、在庫が増える傾向にある。今夏は雨が多く、飲料の売り上げが伸びなかったため、現在は少し在庫が多い状況である。

◎出荷の流れについて

○昨年から取組状況の整理

- ・出荷日の当日の13：30までにオーダーが確定。
- ・アイテム数が数百あり数百パレットのお荷量となるため、どの商品をどの車両に積載するか準備が必要となり、積み込みの準備ができているトラックから順番に、そのトラックの輸送ルートに合わせて積載していく。
- ・トラックを確保していくためには、確実に長野で確保できる車両を早めに押さなければならず、積載率を考慮して準備しなければならない集積品を積載するトラックの準備は遅くなってしまうことが多く、夕方以降の作業になってしまう。（午前中に作業が終わって確保した車両を、午前中から午後の積み込み作業まで待機させることは時間の無駄）

○この流れを変更

- ・翌日出荷のオーダーを夕方までに確定してもらうようにした。
- ・その結果、前日から車両の手配ができるようになり、24時間稼働等の対応をすることで、朝から積み込み作業ができるようになり、作業の分散ができ効率化が図れるようになってきている。
- ・また、大きなロットとなる販売先は工場から直送することがあったが、現在は、すべて長野通運㈱の在庫センターを経由して幹線輸送を行い、関東の配送は㈱キューソー流通システムが行うようにして輸送経路の整理を行った。ルートが一元化されたことで、消費期限の管理などがやりやすくなるなどのメリットもあった。

◎今後の改善に向けた要望等

- ・長い目で見てドライバーの作業を平準化できると良い。
- ・将来の希望としては、ドライバーが荷物を触らないで輸送だけ、運転だけするようにしたい。荷物を触って荷役作業などを行うのであれば、作業内容を明確にして作業に対する対価を求めていくことになる。現在のコストが変わらいことを前提としても、誰がどう負担していくかは明確にする必要がある。

④荷受側との意見交換（関東）

- ・上記のような発荷主、着荷主、元請運送事業者への訪問による実態把握の後、再度着荷主側の実態確認と今後の改善に向けた方向性について意見交換を行うために、平成29年11月10日（金）午前10時00分～午前11時00分に㈱キューソー流通システムの栗橋DCを訪問した。

⑤今後の改善に向けて

○実運送事業者からの要望の実現について（朝積み込み・正午前後の荷下ろしの可能性）

- ・積荷明細（紙の伝票が発行されている）の作成が間に合わない可能性があるため、工夫が必要になる。実証事業だけの対応でなく、継続的に実施できるような情報提供の仕組みづくりが必要になる。現時点では、手打ちの明細をFAXで㈱キューソー流通システムに送信する作業が必要となる。

○集積品の検品作業について

- ・キューソー流通㈱では、全ての顧客に対し、荷受け作業は1パレット1アイテムでの入庫を基本としているが、マルコメ㈱では1パレットに複数アイテムを混載しているため、優先して荷下ろしを行うスペースを提供し、ドライバーがアイテムごとに分ける作業が発生している。この作業は、当日入庫の全ドライバーが手伝うことで、約1時間程度で終わらせることができている。この作業の担当者を、全ドライバーから当日の担当者数名を決め、交代制で実施することができれば、ドライバーの荷下ろし後の作業及び待機時間が大幅に削減できる可能性がある。

3 事業場訪問から得られた課題の整理

事業場訪問によれば、今回の出荷対象エリアである関東及び関西の配送センター向けの輸送については、すべてパレット積貨物であり、荷役作業時間は短時間となり全く問題は生じない。

一方で、関東の配送センター向けの輸送では、長時間の手待ち時間が発生しているが、関西の配送センター向けの輸送では大きな手待ち時間が発生していないことから、これらの比較分析等により、改善の方向性が検討できると考えられる。

3. 1 荷下ろし前の手待ち時間の実態の整理

○関東の配送センター向け輸送における手待ち時間の状況

- ・荷受け作業は、午前9時から開始。荷受け作業は、栗橋DCに到着次第受け付けし、その受け付け順の荷受けとなる。ただし、後述の集積品を積載している車両（当日は入庫車両12

台中1台)は、優先的な荷卸しとなる。

- ・入庫車両の受付時間は、早い車両では前日午後8時、最も遅い車両で当日午前7時であった。
- ・調査当日の東信運送側の担当ドライバーは、受付時間（午前4時15分）から荷卸し開始時間（午前10時45分）まで約6時間30分の間がある。ドライバー相互での作業協力をしていることを踏まえて、午前9時から作業を手伝ったとしても、4時間45分の手待ち時間が発生しているとみられ、この待ち時間の短縮が図れる対応策等の検討を進めていくことが必要となる。
- ・なお、一部パレット単位に満たない貨物は、パレットに積み合せた状態での荷受け（集積品）となり、この貨物は、パレットで荷卸し後、商品毎に仕分ける作業もドライバーが担当している。この作業は、当日入庫の全ドライバーが手伝うことで、約1時間程度で終わらせることができている。

3. 2 手待ち時間の違いの分析

①荷受け手待ち時間の分析

- ・関東の配送センターへの便では、到着時間の早い場合で前日の夜20:00に到着している場合も見られる。この場合は、休息時間を確保した後に荷役作業を行うことが可能である。
- ・荷役作業が、到着受け付け順となることから、早めに到着しておきたいという意識が働いていることも推測される。この意識を改善するためには、関西の配送センターで行っている事前に携帯電話などによる到着時刻の連絡の仕組みを参考として、予約ルールなどを構築することも考えられる。
- ・なお、最も早く到着した便の到着時刻である20:00を踏まえると、前日の午後に積み込み後、一旦、家に帰って8時間の休息を確保したうえで、翌日深夜～早朝にかけて出発するスケジュールも考えられるのではないかと。

○仕分け作業時間の比較

仕向地	荷受け作業開始予定時刻	最も早く到着した車両の到着時刻	手待ち時間の例
関東	9:00	20:00（前日）	6時間45分
関西	7:00	6:20	最長37分

②集積品の仕分け作業の分析

- ・前提条件として、仮置き・仕分けスペースの広さが異なるので、単純な比較はできないが、関西の配送センターの荷受け時の仕分け作業時間が短くなっており、フォークマンとの連携などにより、仕分け作業時間が短縮できる可能性があるのではないかと考えられる。

○仕分け作業時間の比較

仕向地	作業時間	延べ作業時間 (人・分)	仕分けパ レット数	1パレットあたり 作業時間 (試算)
関東※	ドライバー1人当たり60分 合計12人	720分	32	22.5分
関西	ドライバー17分 フォークマン28分 専任作業員28分	73分	6	12.2分

※2台の集積品を積載したトラックの仕分け作業について、1台当たり16パレット積載と仮定して、12人のドライバーで作業したことを前提とした試算

4 改善の方向性について

4. 1 昨年度の検討を踏まえた方向性について

①出荷データの早期入手

- ・昨年度の取り組み結果として、発荷主のマルコメ㈱からの在庫補充分の出荷データを1日早く出してもらうことにより、午後の積み込み作業開始までに出荷データの分析・整理が可能となり、積み込み作業が集中していた午後の作業を効率的に行うことが可能となった。その結果、発生していた手待ち時間が削減できる可能性が生じている。

②当日積み込み作業の可能性

- ・在庫補充分の貨物の担当車両（全体の台数の1～2割程度の制限が必要）については、正午前までに栗橋DCに到着すれば、荷受け作業は概ね可能とのことである。
- ・配送スケジュールとしては、当日朝の積み込み作業でも対応可能とのことから、配送センター側の荷受け車両の到着時間のピークをずらすことにより、手待ち時間の削減が期待できる。

4. 2 到着時間帯の指定による手待ち時間の改善について

①受付順から時間帯指定による荷卸し時間の指示

- ・現在の荷卸し作業は、午前中に行われるため、出発時には詳細な到着時間は指示されていなく、実際の荷卸し作業は、到着受け付け順となっているため、手待ち時間が生じている。
- ・そこで、運行指示の際に「荷卸し作業の時間帯を指定（ダイヤグラム化）」することで、手待ち時間の削減が期待できる。
- ・具体的には、実際の荷卸し作業の所要時間は、大型車10トン車1台あたり15分程度であることから、1時間当たりの荷卸しの台数を3～4台と設定し、車両毎に、8時台、9時台、10時台等の荷卸しの目安の時間帯を指定することが考えられる。
- ・なお、荷卸し先での荷卸し時間を予約する「トラック予約受付システム」の導入も選択肢として考えられるが、今回の栗橋DCの荷卸し現場は、マルコメ㈱の専用スペースであり、ここに到着する車両は全て配車側（長野通運㈱）での指示となっているため、配車側で時間帯を指定することが、より現実的ではないかと考えられる。
- ・特に、今回のモデル運行対象の実運送事業者である東信運送㈱の車両（ドライバー）の運行については、前述の「当日の積み込み作業」と、この「荷卸し作業の時間帯の指定」を組み合わせ

わせることで、例えば朝6:00から積込み作業を行い、高速道路利用で午前11:00に栗橋DC到着、最低限の手待ち時間の後に荷卸し作業を行い、正午あたりに終了次第、帰りの運行に。その結果、従来よりも拘束時間の短縮が期待できる。

- ・なお、元請運送事業者においては、積荷明細の作成が間に合わない可能性があるため、実証実験時には、手打ちの明細をFAXでキューソーに送信する作業等が必要となる。将来的には、継続的に実施できるような情報提供の仕組みづくりが必要になる。

②呼び出しシステムの利用

- ・上記のような時間帯指定をしたとしても、他の運行（前後の運行）との関係等により、早めに到着せざるを得ない場合も想定される。その際には、**（株）キューソー**流通システムで整備している「呼び出しシステム」を組み合わせることで、無駄な手待ち時間を減らすことができる可能性がある。例えば前日20:00到着した場合でも、荷卸し時間帯の指定があれば、その時間まで休息期間とすることが可能となる。
- ・この呼び出しシステムは、栗橋DCでの納品時に貼付するラベルの出力と同時に、メールを送信し、ドライバーを呼び出すことができるとのことである。

③集積品担当者のグルーピングとローテーション

- ・現在、集積品の仕分け作業は、当日入庫の全ドライバーが手伝うことで、約1時間程度で終わらせることができている。この作業の担当者を、全ドライバーから当日の担当者数名を決め、交代制で実施することの検討が考えられる。
- ・これにより、集積品担当者以外は、指定された時間帯の自らの車両の荷卸し作業と前の車両のラベルの貼付作業だけを行なうようにすることで、手待ち時間と拘束時間の短縮が期待できる。

4. 3 集積品の必要性の検討を含めた作業効率改善について

- ・集積品という形態で、1パレットに多くのアイテムを混載することが絶対に必要なのかも含めて、検討する必要があると考えられる。出荷頻度を見直すことやアイテムごとの在庫の増加を見込むことで、輸送時に1パレット単位での輸送を行うことができないか、更なる検討が望まれる。
- ・集積品を減らすことができれば、ドライバーの作業時間の削減や、**（株）キューソー**流通システムでの作業負荷および作業コストの軽減も期待できる。

5 トライアル（実証実験）の実施

5. 1 トライアル（実証実験）の目的

- ・本トライアルは、配送日の当日の積み込み作業と荷卸し作業の時間帯の指定により、拘束時間の短縮及びドライバーと車両の生産性向上を図ることを目的とした。
- ・昨年度の本事業において、マルコメ側からの在庫補充分の出荷データを1日早く出してもらうことにより、積み込み作業が集中していた午後の作業を効率的に行うことが可能となった。その結果可能となる当日積み込み作業を利用した。
- ・荷役作業の時間帯指定については、特に栗橋DCでの荷卸し作業を、従来の受付順から時間指定することで、時間と車両の効率化の実効性について検証した。

5. 2 トライアル（実証実験）の実施日

- ・本トライアルは、平成30年1月23日（火）に実施した。

5. 3 トライアル（実証実験）内容の計画

- ・長野の在庫センターでの東信運送側の担当分の積み込みを、前日夕方から当日早朝に変更し、午前6時30分の積込時間指定とする。
- ・積荷は予めパレットに積載し準備しておく。
- ・午前6時30分から積み込みを開始し、30分以内で積み込み完了。午前7時に長野を出発。
- ・全線高速道路利用で栗橋DCまで走行（実験日の走行時間は余裕をもって4時間みる。早めに到着の可能性あり）。
- ・栗橋DCでの荷卸し作業は、従来の受付順から午前11時の時間指定とする。当該車両は、午前11時に到着後直ちに荷卸し作業を開始する。
- ・午前11時30分を目途に荷卸し作業終了予定。
- ・当該車両は、自社にて予定する帰り荷の輸送に。積み込み先まで移動、積み込み終了後、長野へ向け運行。長野で荷卸し作業終了後、帰社し終業の予定。

5. 4 トライアル（実証実験）の実施内容

- ・長野の在庫センターでの東信運送側の担当分の積み込みを、6時30分に時間指定。
- ・積荷は予めパレットに積載し準備しておいた。
- ・6時30分：東信運送のトラックが長野センターに入庫。
- ・6時35分：待ち時間がなく準備された16パレット分の積み込み作業（フォーク荷役）を開始。
- ・6時50分：約15分で積み込み作業終了。長野通運の担当者や伝票等の確認を実施。
- ・7時00分：長野センター出発、更埴ICより高速道路利用。
- ・8時30分：横川SAにて休憩。その後、本庄児玉ICから一般道利用。
※栗橋DCの手前約15kmまでは順調に走行してきたが、前日の降雪の影響による一般道の渋滞等により、残り約15kmに約3時間を要した。
- ・13時30分：栗橋DC到着。待ち時間なく荷卸し作業（フォーク荷役）を開始。約7分で荷卸し作業終了。
- ・13時45分：検品及び伝票等の確認を実施後、マルコメ分の輸送は終了。



長野の在庫センターでの積み込み作業の様子



長野の在庫センターでの
伝票受領の様子



栗橋DCでの荷卸し作業の様子



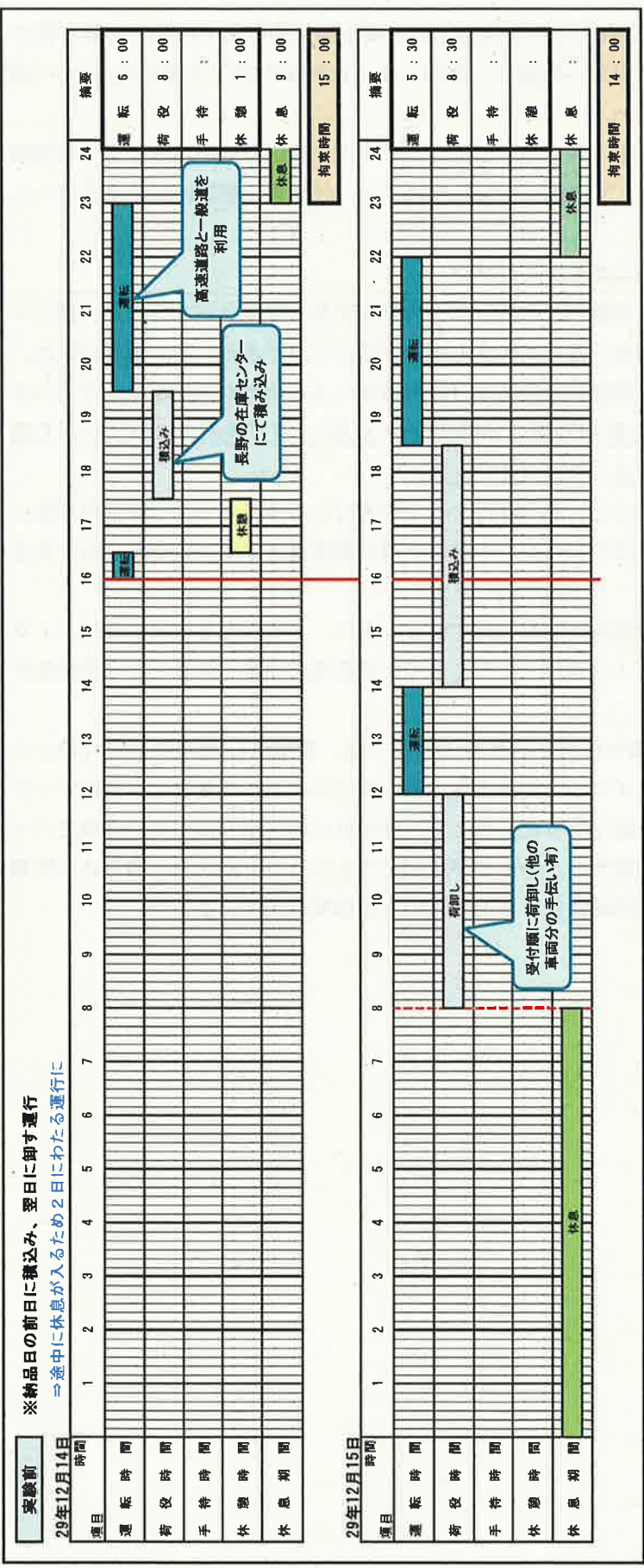
栗橋DCでの
伝票受領の様子

- ・東信運送㈱の車両は、当初、栗橋DCでの作業終了後、埼玉県川島町まで移動し、帰り荷の飲料水を積み込み、高速利用にて長野へ輸送し、荷卸し後、20時頃の終了予定であった。(拘束時間14時間)
- ・実験当日の降雪による遅延の影響から、帰り荷は、上記輸送から伊勢崎から長野までの特積み貨物に変更。長野での運行は、翌1:30に荷卸しを終了し、休憩後、朝7:10に終了となった。

5. 5 トライアル（実証実験）による効果の検証

- ・降雪による渋滞の発生により、実験当日の運行は、大幅な変更を余儀なくされたが、積み込み、荷卸しとも、到着後、待ち時間なく直ちに作業を開始することができたことが検証できた。
- ・これまでも行っている通常運行同様の所要時間（特殊事情による渋滞の発生なく）であれば、拘束時間の短縮（約15時間から約14時間に1時間程度の短縮）、及び現状の2日にわたる運行から、1日で運行が可能となることが確認できた。
- ・トラック運送事業者にとってみると、2日運行から1日運行になることで、生産性は2倍に高まることになる。これは言うまでもなく、トラック運送事業者及び荷主企業にとって大きな効果である。
- ・ドライバーにとっては、1日の拘束時間が短縮するとともに、1日目と2日目の間は、トラックの寝台で休息しているが、1日運行となることで毎日自宅で休息できるという労働条件の改善効果も生じることになる。
- ・長野の在庫センターの出荷作業を担当する長野通運㈱では、従来から24時間対応可能なシフトを組んでおり、今回のトライアルで出荷当日の朝の積み込み作業への変更も、特段のシフト変更等を行うことなく対応可能であった。加えて、昨年度の取り組みにより、発荷主のマルコメ㈱からの在庫補充分の出荷データを1日早く出してもらうことにより、積み込み作業が集中していた午後の作業を効率的に行うことが可能との効果が出ている。

東信運送の担当ドライバーの運行パターン（実験前後の比較）



6 まとめ

6. 1 本パイロット事業における改善の取り組みと成果について

- ・本パイロット事業は、平成28～29年度の2か年をかけて、ドライバーの労働条件の改善やドライバーと車両の生産性の向上を図ることを目的に実施した。
- ・平成28年度は、マルコメ㈱からの在庫補充分の出荷データを1日早く出してもらうことにより、積み込み作業が集中していた午後の作業を効率的に行うことが可能となった。さらに、配送スケジュールとしては、当日朝の積み込み作業でも対応可能となった。
- ・そこで、平成29年度は、栗橋DCへの在庫補充分の貨物の担当車両（全体の台数の1～2割程度の制限が必要）については、当日朝の積み込み作業とし、栗橋DCでの荷卸し作業を、従来の受付順から時間指定することで、拘束時間の短縮（約15時間から約14時間に1時間程度の短縮）、及び現状の2日にわたる運行から、1日で運行が可能となることが確認できた。
- ・この成果は、発荷主、着荷主の理解と協力、元請け運送事業者、実運送事業者の作業対応等の結果である。全ての関係者においてWin-Winの関係が一層強固になったとも考えられる。
- ・今回の取り組みは、同じような貨物特性・作業特性のためにドライバーの労働時間短縮に課題を抱えている輸送において、大いに参考になるものと思われる。

6. 2 本パイロット事業における今後の発展の可能性について

①受付順から時間帯指定による荷卸し時間の指示

- ・今回のトライアルでは、栗橋DCでの荷卸し時間を、指示受付順から時間指定としても作業が実行可能であることが検証できた。
- ・今後は、時間指定の対象台数を増やしていくことで、配送の際に卸す車両の順番待ち等荷主の都合で発生する手待ち時間を削減することができる可能性がある。
- ・具体的には、実際の荷卸し作業の所要時間は、大型車10トン車1台あたり15分程度であることから、1時間当たりの荷卸しの台数を3～4台と設定し、車両毎に、8時台、9時台、10時台等の荷卸しの目安の時間帯を指定することが考えられる。今回の栗橋DCの荷卸し現場は、マルコメ㈱の専用スペースであり、ここに到着する車両は全て配車側（長野通運㈱）での指示となっているため、配車側で時間帯を指定することが、より現実的ではないかと考えられる。

②呼び出しシステムの利用

- ・上記のような時間帯指定をしたとしても、他の運行（前後の運行）との関係等により、早めに到着せざるを得ない場合も想定される。その際には、㈱キューソー流通システムで整備している「呼び出しシステム」を組み合わせることで、無駄な手待ち時間を減らすことができる可能性がある。例えば前日20:00に到着した場合でも、荷卸し時間帯の指定があれば、その時間まで休息期間とすることが可能となる。
- ・この呼び出しシステムは、栗橋DCでの納品時に貼付するラベルの出力と同時に、メールを送信し、ドライバーを呼び出すことができるとのことである。

③検品ルールを検討

- ・現在、元請け運送事業者と着荷主において、検品レスの方向性を検討している。これができれば、更に荷卸し作業の短縮化が可能となる。

④集積品担当者のグルーピングとローテーション

- ・現在、集積品の仕分け作業は、当日入庫の全ドライバーが手伝うことで、約1時間程度で終わらせることができています。このルールは作業の負担を公平にするようドライバー同志で決めたものである。
- ・今後、ドライバーとの協議が必要となるが、この作業の担当者を、全ドライバーから当日の担当者数名を決め、交代制で実施することの検討が考えられる。
- ・これにより、集積品担当者以外は、指定された時間帯の自らの車両の荷卸し作業と前の車両のラベルの貼付作業だけを行なうようにすることで、手待ち時間と拘束時間の短縮が期待できる。

⑤集積品の削減による作業効率改善について

- ・集積品は、出荷のピンキング作業、荷卸し後の仕分け作業、在庫の適正化等、多くの場面で非効率となっている。
- ・現在、マルコメ㈱では、出荷頻度の見直し等を進め、集積品はなくしていく方向で検討している。また、集積品をなくすまでの間も、卸し時に仕分け作業を行わないよう、積み込み時から少量であってもパレット単位とし、パレットを段積みすることも検討している。
- ・それが実現できれば、ドライバーの作業時間の削減や、㈱キューソー流通システムでの作業負担および作業コストの軽減も期待できる。

以上

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	都道府県	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種
北海道	○	○	○	農産物	福井	○	○	—	金属製品
青森	○	○	○	農産物	大阪	○	○	○	食料品
岩手	○	○	○	食料品	京都	○	○	○	印刷フィルム
宮城	○	○	○	食料品	兵庫	○	○	○	機械製品
秋田①	○	○	○	農産物	滋賀	○	○	○	日用品
秋田②	○	○	—	紙・パルプ	奈良	○	○	○	建設資材
山形	○	○	○	食料品	和歌山①	○	○	○	機械製品
福島①	○	○	—	ゴム製品	和歌山②	○	○	○	食料品
福島②	○	○	○	食料品	広島	○	○	○	食料品
茨城	○	○	—	浴槽等	鳥取	○	○	○	食料品、飼料
栃木	○	○	○	精密機器(自走式)	島根	○	○	○	集荷荷物
群馬	○	○	○	機械製品	岡山	○	○	○	機械製品
埼玉	○	○	—	日用品	山口	○	○	○	建設資材
千葉	○	○	○	建設資材	徳島	○	○	○	農産物
東京①	○	○	○	食料品	香川	○	○	○	建設資材
東京②	○	○	○	建設資材	愛媛	○	○	○	日用品
神奈川	○	○	○	化学品	高知	○	○	—	農産物
山梨	○	○	○	食料品	福岡	○	○	—	家具
新潟	○	○	○	農産物	佐賀	○	○	—	生活用品
長野	○	○	○	食料品	長崎	○	○	—	農産物
富山	○	○	—	化学品	熊本	○	○	○	建設資材
石川①	○	○	○	オフィス製品	大分	○	○	—	工業製品
石川②	○	○	—	食料品	宮崎	○	○	○	農産物
愛知①	○	○	○	建設資材	鹿児島	○	○	○	食料品
愛知②	○	○	○	食料品	沖縄	○	○	○	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					

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

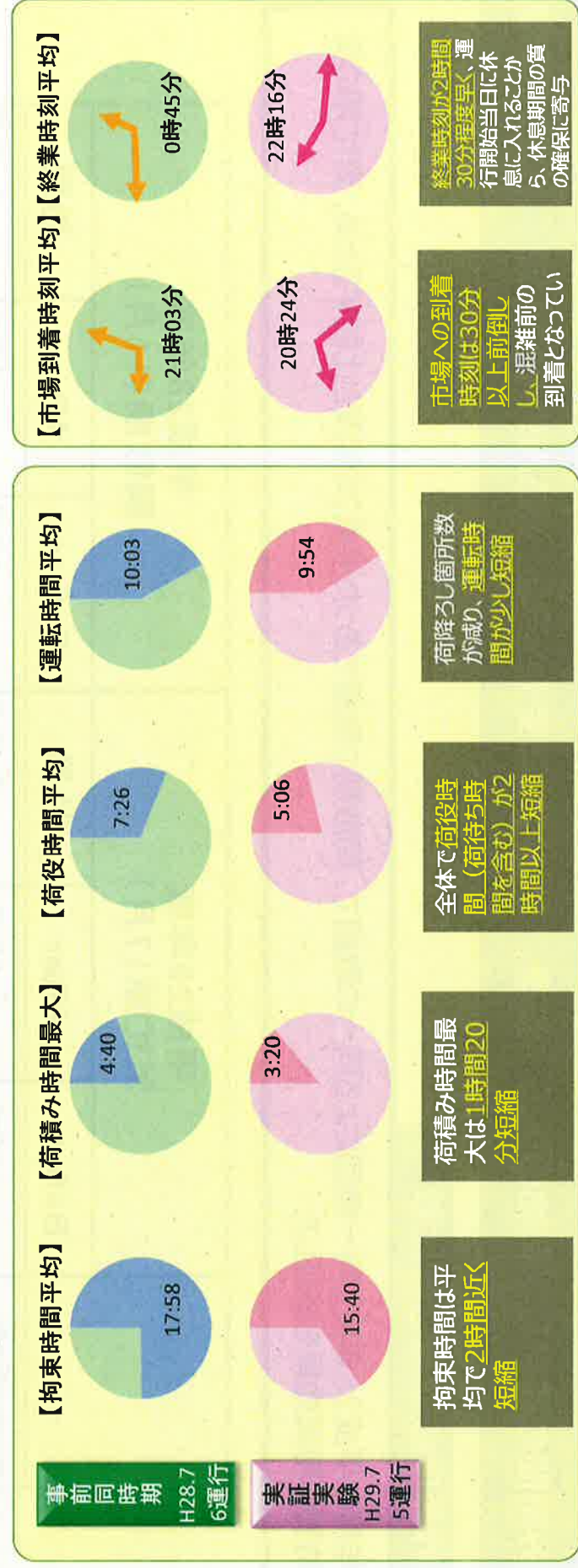
▶ 発荷主：A（農業関係）、運送事業者：ア、着荷主：a（青果卸売業者）、荷種：農産物

課題

- ✓ 荷物の区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、荷積みにより人員・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、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

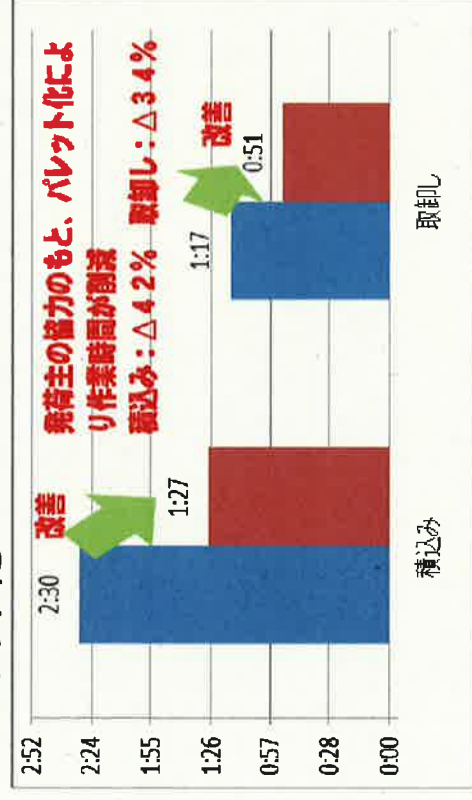
課題

- ✓ 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＞

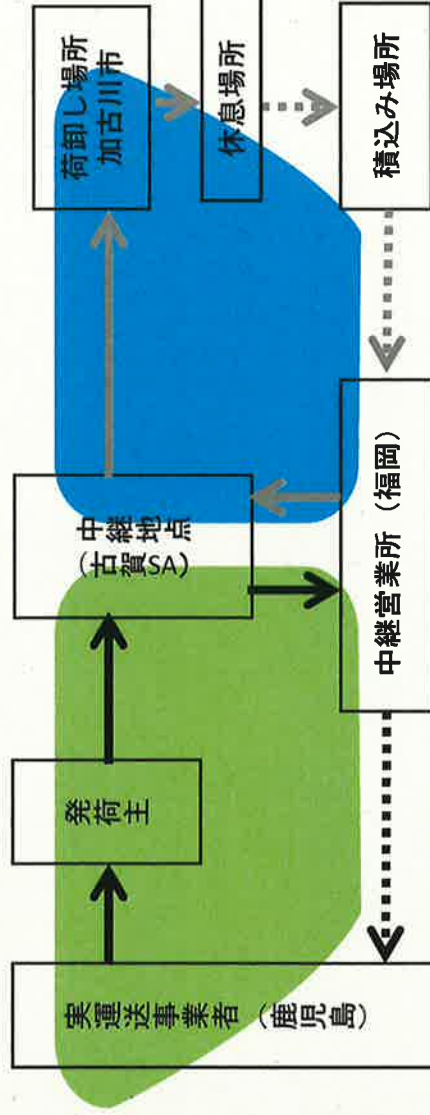
パレット化



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
- 中継ドライバー 約10時間30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

生産性向上国民運動推進協議会について



国土交通省

Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

生産性向上国民運動推進協議会について

概要

- 平成27年6月、官邸で安倍総理出席の下、小売業、飲食業、宿泊業、介護、トラック運送業の5分野の業界団体・事業者等を集め、「サービス業の生産性向上協議会」を開催。
- 製造業等の専門家からの助言を得て、生産性向上に向けて課題解決を図る活動を展開。
- これらの成果をもとに、平成29年5月、総理をヘッドとする「生産性向上国民運動推進協議会」を発足。労働生産性向上の国民運動を展開。

1. 開催日程等

- 第1回 平成29年5月24日(水)
- 第2回 平成29年6月21日(水)
- 第3回 平成30年2月15日(木)

場所：官邸2階大ホール

安倍総理、茂木経済財政政策担当大臣、世耕経済産業大臣、労使団体、10分野の業界団体・事業者等
約300人が出席

2. 各回の開催概要

- ・各分野のこれまでの成果を報告
- ・各業界代表者から横展開の取組みについて宣言
- 【第1回】飲食業、小売業
- 【第2回】トラック運送業、宿泊業、介護
- 【第3回】前回までの業種に加え、医療、建設業、生活衛生業、学習支援業、農業

3. 第2回協議会でのトラック運送業の報告等

・取組事例

- ①(有)早川運輸、②日通長崎運輸(株)

・事業者挨拶

- ①(有)早川運輸 早川 孝雄 社長
- ②日通長崎運輸(株) 本多 正昭 社長

・事業者団体代表宣言

全日本トラック協会 坂本 克己 副会長(現会長)

第2回協議会でのトラック運送業に係る発言

○産業界代表(榊原経団連会長) 挨拶 概要

- ・トラック運送業の生産性向上のためには、**事業者の努力に加えて、発・着双方の荷主の協力が極めて重要である**ということが浮き彫りになった。
- ・経団連としても、今後更に荷主の方々の協力を得て、物流の生産性向上に積極的に取り組んでいきたい。

○安倍総理 締めくくり発言 概要

- ・今日の報告でも、山梨県の早川運輸は荷主の協力の下、なんと44%の労働生産性向上に成功され、ドライバーの1日の拘束時間は、5時間30分も削減された。すばらしい成果だと思う。
- ・**こうした成果を上げるには、荷主の皆さんの協力が必要不可欠。**
- ・荷主の経団連の榊原会長からも、経済界として、積極的に協力して頂けるとの力強い表明もあった。

4. 第3回協議会でのトラック運送業の報告等

・取組報告

- ①全日本トラック協会 坂本 克己 会長
- ②サンスター(株) 荒木 協和 理事

1.「トラック運送業における生産性向上セミナー」(平成29年5月～平成30年2月)

<目的等>

トラック運送事業者の生産性向上に必要不可欠な、取引環境の改善や生産性向上方策、長時間労働の是正対策となる中継輸送の導入方法等の理解・促進を図ることを目的にセミナーを開催。

<主催者>

全日本トラック協会、都道府県トラック協会並びに北海道各地区トラック協会
(国土交通省(地方運輸局・運輸支局)との共催)

<開催地域・参加人数>

44都道府県 52カ所にて開催 (予定)、3,769名 (H30年2月5日現在)

<主な内容>

【テーマ1】適正取引の確保に向けて

内容：取引上問題となる行為や交渉時の留意点、及び取引環境

改善のための行政の取組 (標準貨物自動車運送約款の改正等) の説明

平成29年6月19日、神奈川県



【テーマ2】トラック運送における生産性向上方策について

内容：トラック運送業における生産性向上の考え方や対策を整理し、それに基づく

取組事例の紹介と原価計算の必要性や効果、各社における活用事例の紹介

【テーマ3】中継輸送について

内容：中継輸送の主な方式の紹介と、その中でも特に異なる運送事業者同士で行う

ドライバー交替方式を行うにあたっての検討事項や手順の説明



公益社団法人

全日本トラック協会

Japan Trucking Association



2. その他、生産性向上に資するセミナー（平成29年9月～平成30年3月）

（1）原価意識強化セミナー

<目的等>

中小トラック運送事業者の原価意識の向上、原価管理の徹底による経営体質改善を目的にセミナーを開催。

<開催地域・参加人数>

31都道府県 34カ所にて開催（予定）、1,565名（H30年1月31日現在）

<主な内容>

原価計算の基礎や車両別、輸送特性、業態別の原価計算等の演習のほか、原価管理による生産性の向上、荷主との交渉力強化に向けた内容について説明。



（平成29年11月6日、富山県）

（2）生産性向上のための情報化支援セミナー

<目的等>

中小トラック運送事業者の情報化支援を目的にセミナーを開催。

<開催地域・参加人数>

16都道府県 16カ所にて開催（予定）、433名（H30年1月31日現在）

<主な内容>

ITで何ができるかという初歩のレベルから運行管理のシステム化や物流センターでのIT管理等高度なIT活用まで具体的な導入事例のほか、情報セキュリティエチケットについても紹介。



（平成29年10月17日、宮城県）



公益社団法人

全日本トラック協会
Japan Trucking Association



3. 横展開を受けて取組を始めた具体事例（滋賀県）

各社の役割



実態調査結果 ⇒ 3つの課題（物流センターの効率化のための最少人員化により、ドライバーの負担が増加）

着荷主「あたら」の物流センター到着後、荷卸し開始までの待機時間（240分※） ※ピーク時の平均待機時間

・到着順に卸すため、早く卸して次の仕事をしたいドライバーが、前日の夜から順番取り。



・物流センターの開門時に順番待ち車両が集中し、過剰な待機時間が発生。【課題①】

パレットで荷卸した後も、仕分・検品作業を行い、改めて積替え（100分）

・荷卸し後に、格納場所のシール貼り（あたら）、それを待ってシールに従った仕分け（ジャパンロジコム）

【課題②】



「自動ロケ」⇒
自動倉庫入口に移動

・帳票に照らし合わせた数量検品【課題③】



3. 横展開を受けて取組を始めた具体事例(滋賀県)

対策 ⇒ 課題に適した3つの施策

施策① 荷主・運送事業者・着荷主が連携した**着荷主における格納場所別の事前仕分け**

- ・「サンスター」は「あらた」から受注情報と同時に納品先の物流センターの格納場所情報を入手。名鉄運輸に情報を提供。
- ・名鉄運輸は、格納場所情報に基づいて、格納場所別に仕分けして積み込み。

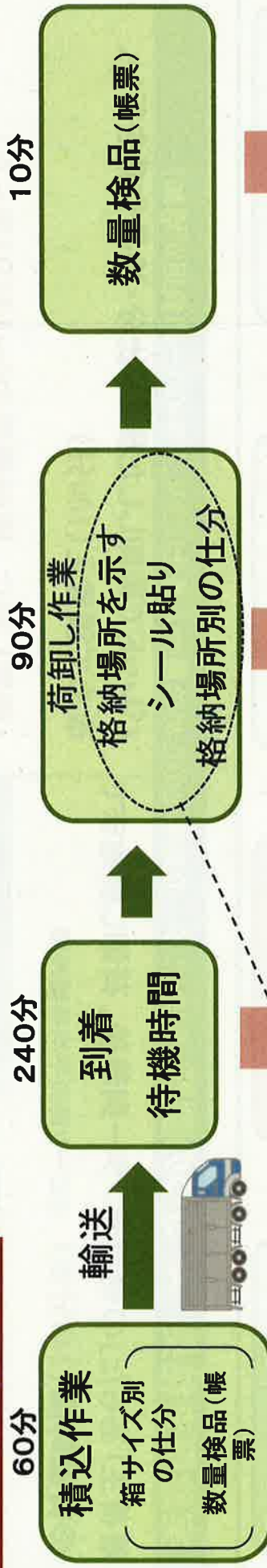
施策② 着荷主が、**施策①**を行った車両用の「**優先荷卸場所**」を設定

施策③ ICTを活用した荷卸し時間の短時間化＝**電子タグ(RFID)**を活用して、「あらた」の検品作業をなくす

- ・輸送前日に名鉄運輸が、輸送品に付けた電子タグに製品明細情報を登録。「あらた」に同情報を送信。

→ 到着時に「あらた」で電子タグを感知し検品完了。

改善前



改善後



3. 横展開を受けて取組を始めた具体事例（滋賀県）

成 果

- 輸送時間を除いたドライバーの労働時間（1日あたり）が、400分から130分に4時間30分縮減（▲68%）
- ドライバーの労働時間短縮とトラック回転率向上（**縮減分の再運行が可能**）
- 「あらた」の物流センターのスペース効率や、荷卸場所の回転率も向上

成果が得られた主な要因

- （1）発荷主である「サンスター」がトラックドライバーの長時間労働の状況を理解し、その改善のための取組を企画立案し、主体的にこの取組を推進したこと。
- （2）着荷主の「あらた」が、この取り組みを理解し、格納場所情報の事前提供や優先荷降場所の設置を行ったこと。
- （3）元請で物流倉庫を管理している「名鉄運輸」が、RFID等のICT機器を活用したこと。

地方協議会の主な取組について

地方協議会での主な取組（パイロット事業以外）

- 委員として参加していただいている荷主団体企業（トヨタ自動車(株)）より、運送事業者の労働条件改善のための取組事例について発表。【愛知】
- 取引環境の改善の取り組みとして、トラック協会、労働局、運輸支局の共催により荷主懇談会を開催。労働局からは、時間外労働の上限規制に係る法律改正、改善基準告示等について、運輸支局からは、貨物自動車運送約款、荷主勧告制度改正等について説明。また、一部の会場では公正取引委員会から下請法等の説明も実施。
【青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島】
- 長時間労働、取引環境の改善について荷主に向けたリーフレットを作成し、商工会等を通じた配布を計画中。【静岡】
- 距離別の高速道路使用状況と荷主からの高速料金収受状況を調査【大阪】

仕入先説明会での展開事例

2017年12月4日

トヨタ自動車(株)
物流管理部
石崎

物流関係 仕入先説明会

日時：2017年9月5日

出席：仕入先296社（デンソー、アイシン等）
輸送会社8社 391名

<議題>

1. ドライバー労働環境改善の取組み 国土交通省
 - ・トヨタの取組み状況（本日ご紹介）
2. 物流経路調査のお願い
3. 調達LT短縮と樹脂パレ化
4. 工場からのお願い



写真：議題1をご説明をされる古橋貨物課長様

「トヨタの工場受入改善と 輸送業者困りごと対応」

2017年9月5日

トヨタ自動車(株)
物流管理部

1. トヨタの受入改善

<活動の経緯：2015年当時の課題>

(1) ドライバー不足問題が深刻化

(2) 厚労省、国交省より通達(‘15.5.11)

「輸送以外の付帯作業を荷主も改善すること」

(3) トヨタのこれまでの取組み (2010～)

多回納入→受入方式の見直しを推進

⇒ トヨタ庭先渡しの基準を再整理

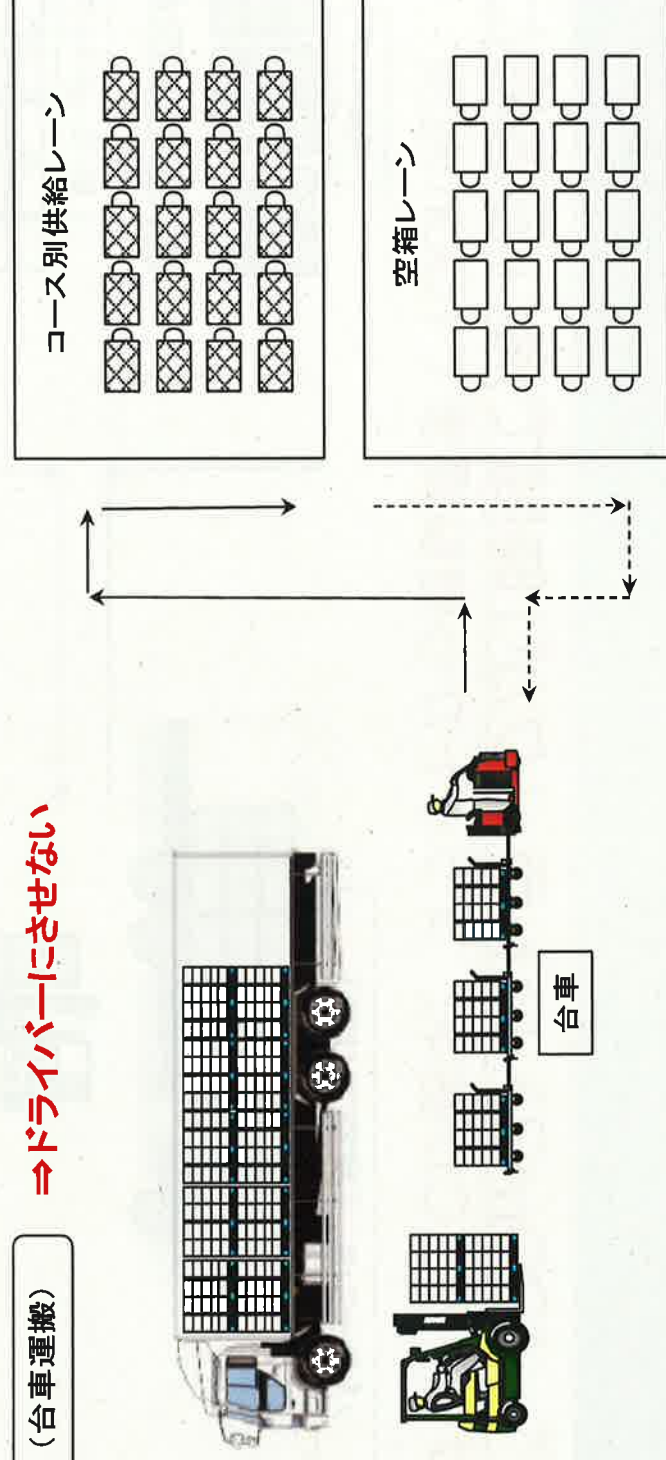
2. トヨタの庭先渡しの基準

＜前提＞

1. 歩車分離等、安全が確保されている事
2. ドライバーは、リフト（手）作業のみ
3. 内製と外注作業エリアの分離が明確な事

①ドライバーに台車牽引はさせない（委託業務は除く）

✕ パターンA（台車運搬） ⇒ドライバーにさせない



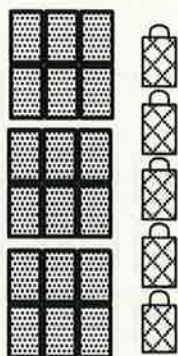
② “満載” (30m³) のトラックが1時間で帰れる環境とする ⇒ パターンB、Cが基本、プラットから荷役場まで100m程度



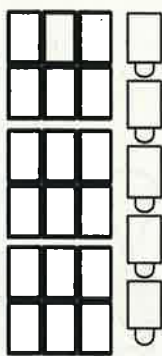
パターンB (実空エリア)



製品ストア



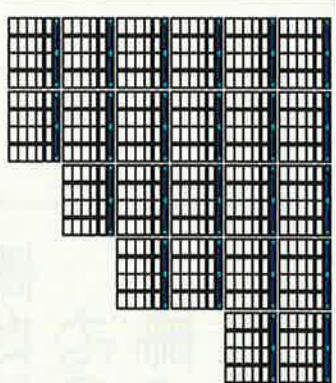
空パレットストア



パターンC (分割・進度レーン)



分割：B (進度：P)レーン



PLレーン投入迄

空箱エリア



3. トヨタの対応

- ◆ トヨタ 全128受入を調査（'15年）

庭先渡し未遵守：28受入

対応済み：23受入（現在）

残り：5受入（計画立案済み）

- ◆ '18年中に全受入で庭先渡し基準を達成予定



グループ会社と同様の対応を提案
→改善計画立案中

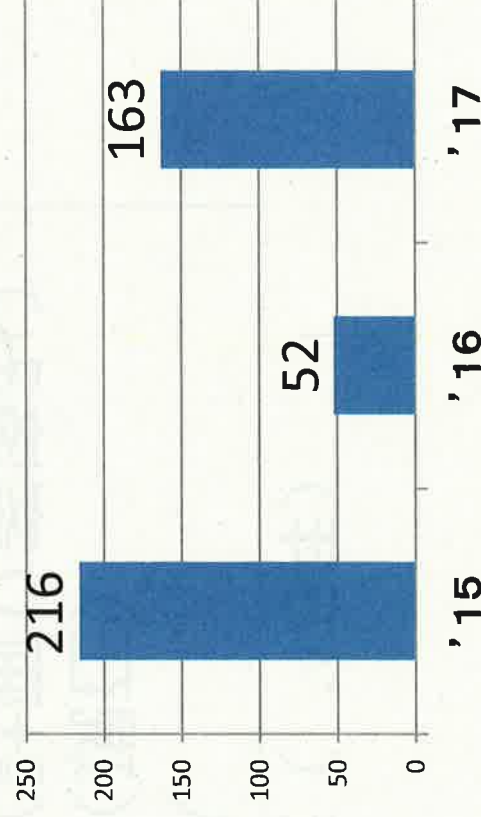


4. 輸送会社の困りごと改善活動

トヨタの基準を押し付けるのではなく、
トヨタ工場受入での困りごとが無いかな？
輸送会社アンケートを実施（2015年～）

	輸送会社	対象
15年	5社	トヨタ全受入
16年	5社	トヨタ内製受入
17年	7社	トヨタ全受入 豊田自動織機 トヨタ車体

困りごと件数



4. 輸送会社の困りごと改善活動 ＜アンケート結果と改善例＞

工場	作業区分	作業内容 (どのような作業でどのような危険や困り事)	体感 ヒヤリ	現在の対応（危険回避の提案）
本社	リフト	余剰品置場のスペースが狭いため、リフトの旋回がやり難い。	有	置場後方の荷物に当りそうなので、奥側で旋回作業をしている。
堤	リフト	2番・6番プラットから納入場所の動線に凹凸が多くパレット（2段積み）がずれる。	有	リフト作業を慎重に行っている。 (リフト動線の補修)
高岡	環境	11番ステーションの枠線の一部が消えていて入庫にくい	有	白線の引いて（現場確認し改善してはい）
田原	リフト	・搬入口シャッターが直ぐに閉まろうとする時がある	有	停まって確認後、作業している



1件ずつ対応をフォロー、
結果は各輸送会社へご連絡

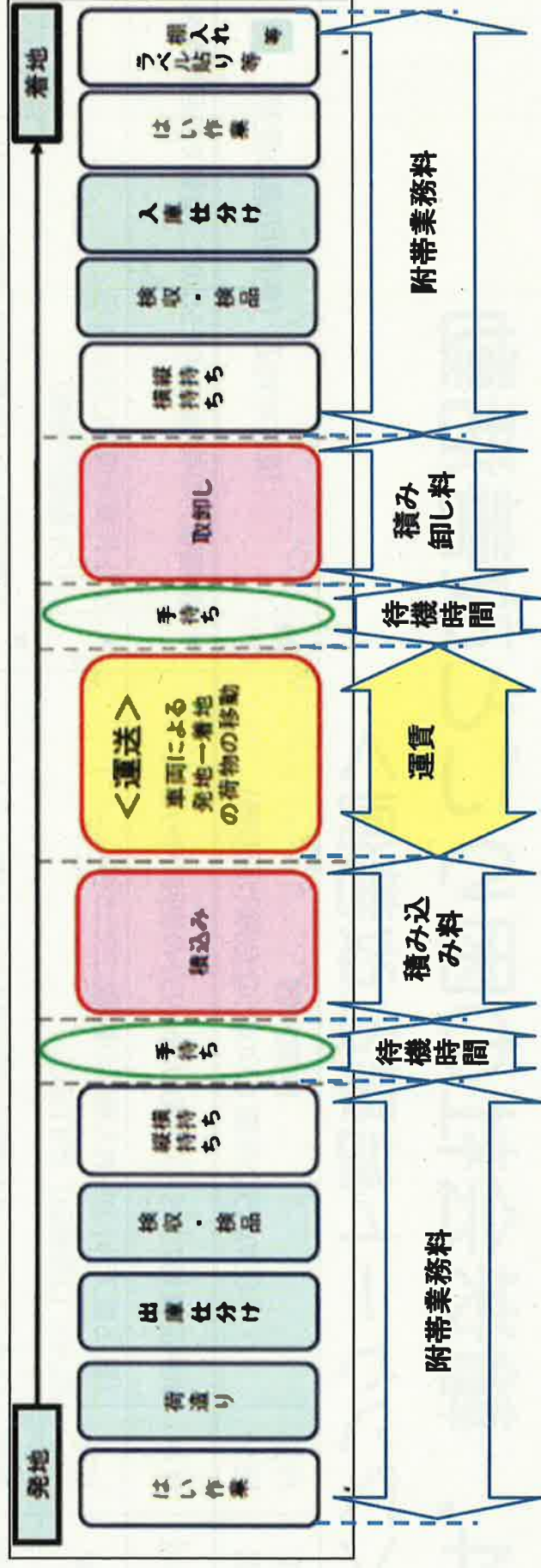
工場	(トヨタ工場) 判断	対策確認	
		△⇒○	対応済み
本社	不要設備を撤去（今週中を目途）し、レイアウトを変更（10月末）	△⇒○	対応済み
堤	予算が確保でき次第、工事実施します。	○	対応済み
高岡	8月連休中に枠線の引き直しを実施済み(ペンキにて) 予算取れ次第、焼き付きにて引き直し予定	○	対応済み
田原	センサー取替修理を予定（工事予定7/18）	○	対応済み

5. 仕入先様へのお願い

トヨタは受け荷主として改善を進めています。

仕入先様も発荷主として運送以外の改善をお願いします

例) 1) 空箱仕分け 2) 上面合わせ 3) 箱数カウント 等は各社で対応



注) 待機時間：輸送会社が計画通り到着しても、手待ちによる待機が発生する時間

ご清聴ありがとうございました

荷主の皆様へ

トラックドライバーの
労働条件改善に
ご協力をお願いします。



荷積み・荷卸しの際の待ち時間、
検品・仕分け等の契約外の付帯作業がドライバーの負担となっています。



荷積み・荷卸しの待ち時間



仕分け作業



検品作業

トラック運送業界では、荷主の皆様、行政（厚生労働省・国土交通省）、
トラック運送事業者などで構成する協議会を中央と全都道府県に設置し、
取引環境の改善と長時間労働の抑制のための
取り組みを積極的に進めています。

荷積み・荷卸しの際の待ち時間や付帯作業を効率化するためには、
トラック運送事業者自らの努力はもちろんですが、
荷主の皆様のご理解や効率的、計画的な発注などの
ご協力が欠かせません。

トラックドライバーの労働条件の改善に向けて、
ぜひとも荷主の皆様のご理解・ご協力のほどよろしくお願いいたします。

荷主勧告制度

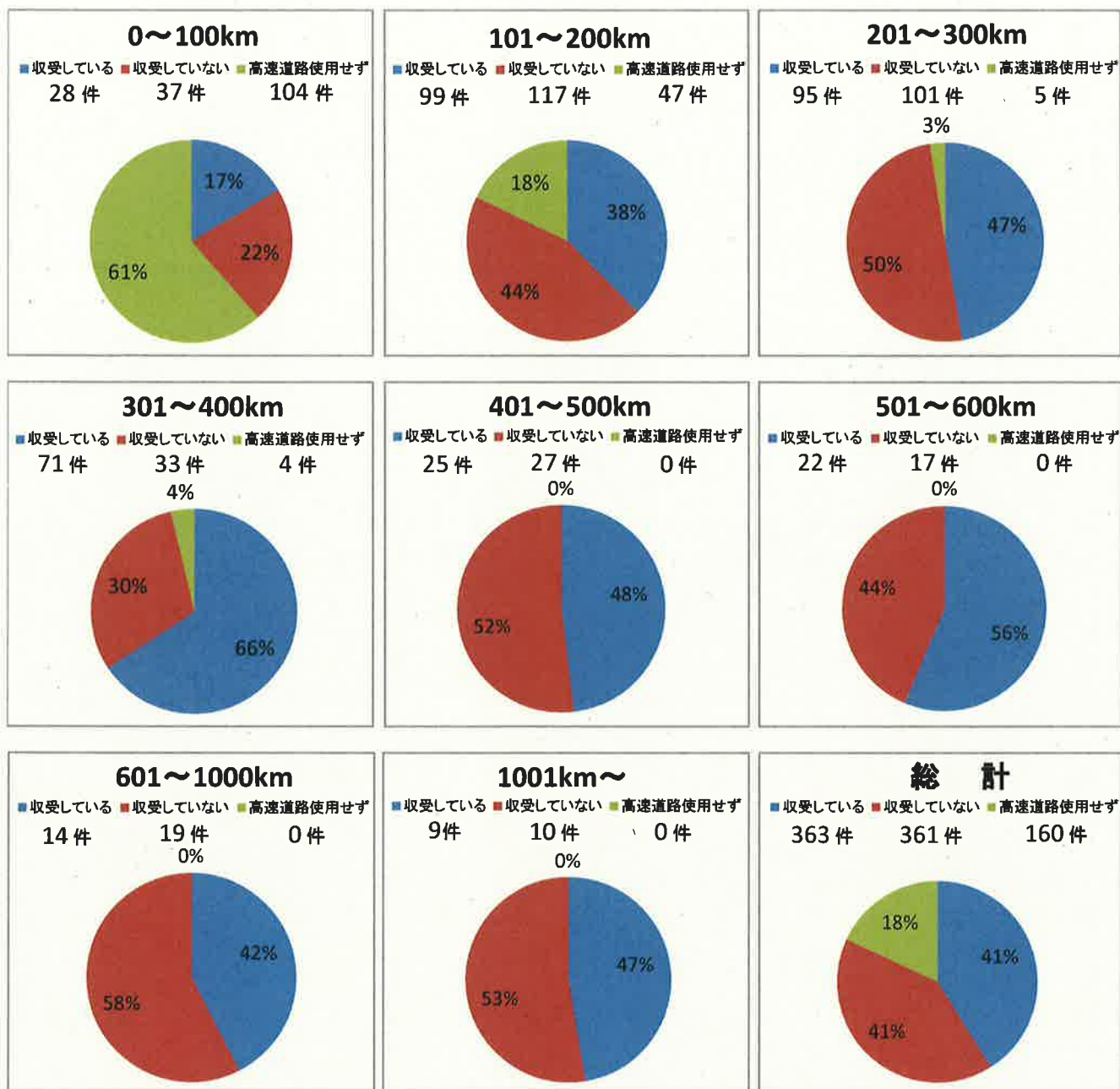
過労運転への
荷主の関与が判明すると
荷主名が公表されます。

一般社団法人
静岡県トラック協会

後 援
静岡労働局 中部運輸局 静岡運輸支局
関東農政局 関東経済産業局 静岡県

高速道路料金 走行キロ別收受状況

調査票総数 884件 うち高速道路使用 724件



プレガイドライン(素案)
～平成28年度パイロット事業事例集～

目 次

1. 予約受付システムの導入による荷待ち時間の削減	・・・P2
2. パレットの活用等による荷役時間の削減	・・・P8
3. 発荷主からの入出荷情報等の事前提供による拘束時間の削減	・・・P20
(1) 発荷主から運送事業者への情報提供	
(2) 発荷主から着荷主への情報提供	
4. (1) 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離による拘束時間の削減	・・・P38
(2) 集荷先や配送先の集約による拘束時間の削減	
(3) 軽易な作業部分の分離による拘束時間の削減	
5. 出荷に合わせた生産・荷造り等による拘束時間の削減	・・・P62
6. 荷主側の施設面の改善による拘束時間の削減	・・・P72
7. 十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保	・・・P86
8. 高速道路の利用による拘束時間の削減	・・・P96
9. その他	・・・P108
(1) 混雑時を避けた配送による荷待ち時間の削減	
(2) 発注量の平準化による拘束時間の削減	
(3) モーダルシフトによる拘束時間の削減	

1. 予約受付システムの導入による荷待ち時間の削減

1. 予約受付システムの導入による荷待ち時間の削減

- 先に到着したトラックから順番に荷積み・荷卸しが行われる場合には、早い順番を取るために多くのトラックが必要以上に早く到着することとなる一方で、荷受けについては処理能力の制約があるため一定のペースでしか行えず、結果として、長時間の荷待ちが発生する可能性が高くなります。
- **予約受付システムを導入・活用**して、バース毎での荷役予定時間をあらかじめ決めることにより、①運送事業者が到着時間を見越した運行計画を組むことが可能になるとともに、②着荷主側も庫内作業の準備が可能となり、**荷待ち時間を減らす**ことができます。

事例① 山梨県の事例

- 着荷主で試験導入中であった予約受付システム(Webサービス)を運送事業者に開放し、着床時間を事前予約した上で運行を行うことにより、荷待ち時間を削減。

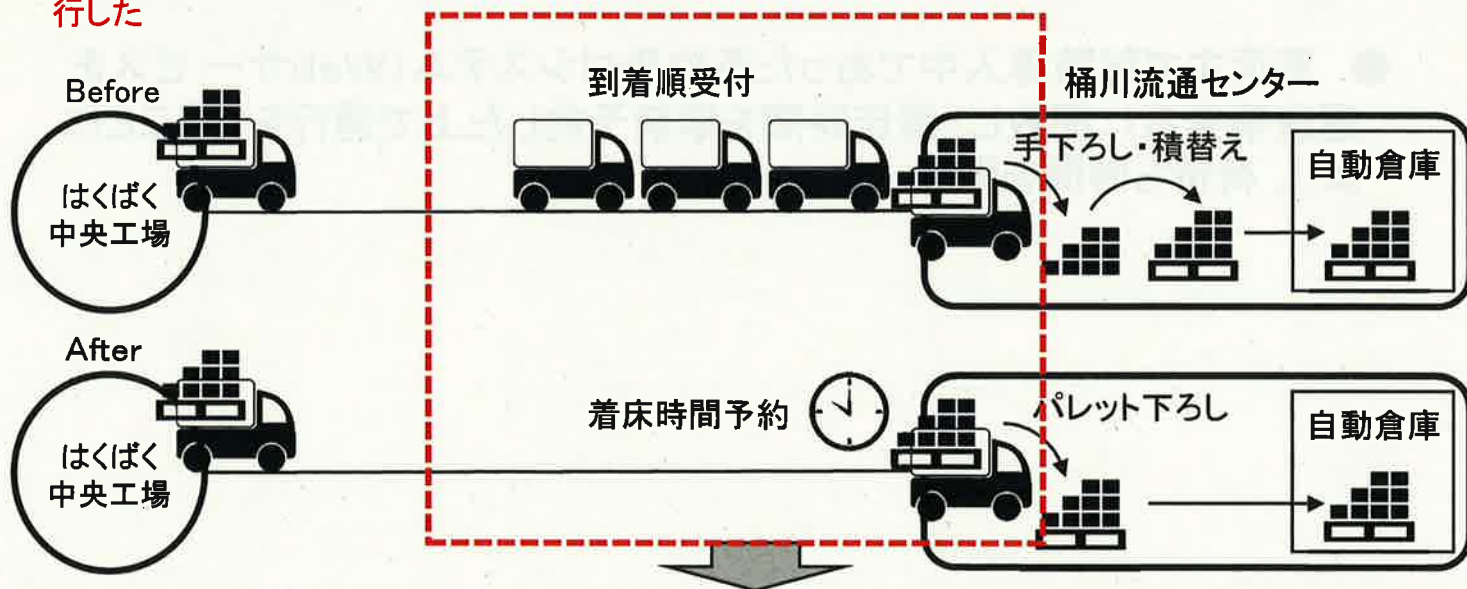
一貫パレチゼーションと受付予約で着荷主滞在時間を短縮 山梨県

1. 実施者の概要

- 発荷主企業 : 株式会社はくばく(食品製造業)
山梨県中央市に本社・中央工場を持ち穀物食品を製造販売している
- 着荷主企業 : 日本生活協同組合連合会／株式会社シーエックスカーゴ(CXカーゴ)
物流業務を荷生協の100%子会社のCXカーゴが受け持つ。CXカーゴの桶川流通センター(埼玉県)が着荷場所である
- 運送事業者 : 有限会社早川運輸
山梨県笛吹市に営業所を持つ。はくばく中央工場から山梨・東海・関東地区の配送を請け負っている
- 荷種 : 穀物食品

2. 事業概要

- 一般に、量販店の流通センターにおいては到着順の受付への対応で待ち時間が長く、また手下ろしの荷役時間で滞在時間が長時間化していた
- 一方、CXカーゴの桶川流通センターでは一貫パレチゼーションを推進していたため、はくばく側で配数・段数を相手規定に合わせて、パレット下ろしに切り替えた。また、桶川流通センターの社内車両に試験導入中であった受付予約システムを実験期間中開放し、1時間幅の着床時間予約を行った上で運行した



- 早川運輸ドライバーの拘束時間が5h30m短縮した。フォーク荷役で疲労が軽減された。更に予約で運行計画の精度が高まり、帰り荷などの業務組合せの自由度が高まった
- 納品時のパレット積み替えがなくなり、はくばく側の商品事故リスクが低下した
- 桶川流通センターのバースの回転率が高まった。荷下後すぐに自動倉庫に格納できるようになった

3. 課題

- 流通センターへの納品では到着順受付が基本ルールであるため、順番を取るためにドライバーは必要以上に早く到着する傾向にあった
- また手下ろしを行っている場合は荷役時間もかかるため、桶川流通センターの場合には、到着してから荷下ろし完了までに約6時間を要していた

4. 事業内容

- 以下により、荷役時間と手待ち時間の削減による流通センター滞在時間削減、拘束時間削減の実験を行った
- ①パレットの配数・段数をはくばくが桶川流通センターの自動倉庫仕様に合わせて、パレット下ろしを実現し荷役時間の削減をはかった
- ②桶川流通センターで試験導入中であった受付予約システム(Webサービス)を実験期間中早川運輸車両に開放し、着床時間を事前予約した上での運行を行った

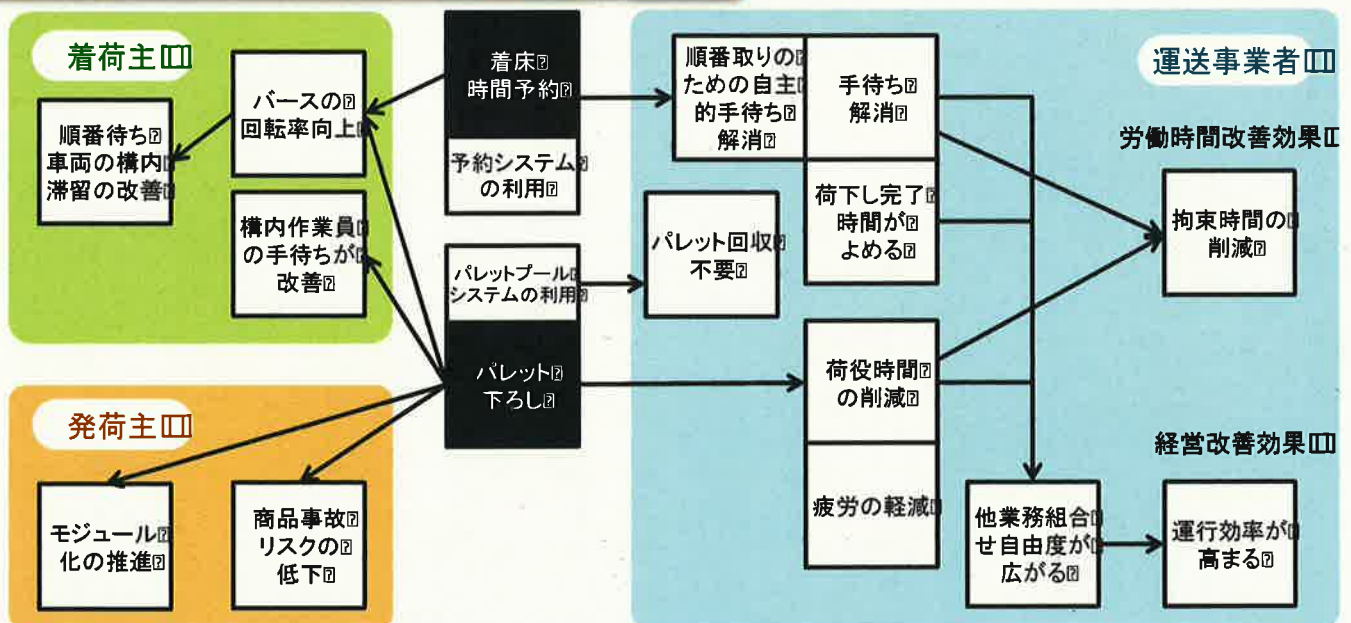
5. 結果

- ① 従来運行：手待ち4h00m + 荷役2h00m = 6h00m
② 実験運行：手待ち0h53m + 荷役0h27m = 1h20m
＜削減時間＞ ▲3h07m ▲1h33m ▲4h40m

(参考)
拘束時間18h
拘束時間12h30m
▲ 5h30m

※ 拘束時間については
帰り荷が異なるため
参考

6. 荷主企業・運送事業者のメリット



7. 結果に結びついたポイント／今後の展開

- 発・着荷主共に一貫パレチゼーションを推進中であったこと
- 発荷主側で、商品のパレット積み付け方法を着荷主の条件に適合させたこと
- パイロット事業を通じて三者が話し合うことで、パレット下ろしをお互いが望んでいることと、そのための課題が明確になった
- 運行計画の精度向上、帰り荷などの業務の選択肢拡大などの副次的な効果に加え、発荷主では荷姿のモジュール化の推進にもつなげる予定

2. パレットの活用等による荷役時間の削減

2. パレットの活用等による荷役時間の削減

- 手卸しの荷役作業となっている場合、荷主と調整して、**パレット卸し**とすること等により、**荷役時間を削減**することができます。
- **ラック(カゴ台車等)の活用**によっても、同様の効果が得られます。

事例① 山梨県の事例

- 発荷主が使用するパレットの規格と、着荷主が使用するパレットの規格が異なっていたが、着荷主の倉庫で使用されているパレットに合わせてパレットの規格を統一化することにより、異なる規格のパレット間の積替えのための手荷役が不要となった。これにより、発荷主から着荷主まで一貫でパレット輸送が可能になり、大幅に荷役時間を削減。

事例② 群馬県の実例

- 手荷役で積卸しを行い、最終的に着荷主のラックに荷入れされていたが、着荷主からあらかじめ着荷主が使用するラックを借り受けて発荷主の予冷库に運び、当該予冷库において荷役作業員がラックに積みつけることにより、ドライバーはラックごとトラックの荷台に積み込み・取卸しができるようになり、荷役時間が削減された。

事例③ 静岡県・鹿児島県の実例

- パレット(静岡県はボックスパレット)の活用により、荷役時間を削減。

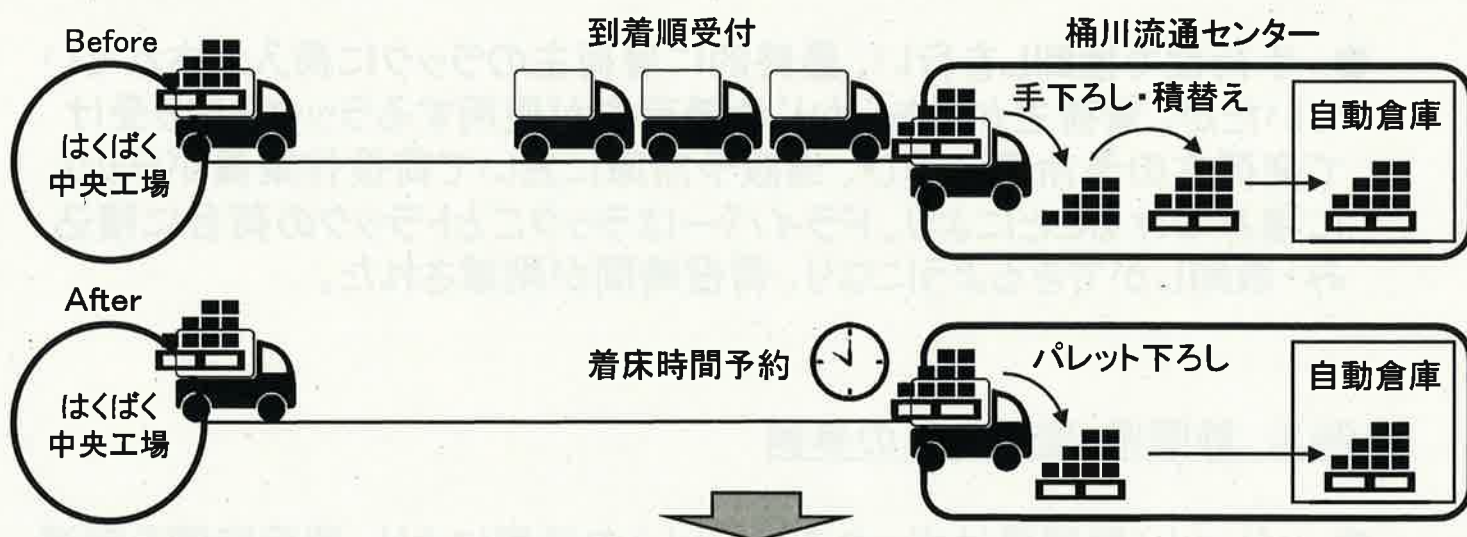
一貫パレチゼーションと受付予約で着荷主滞在時間を短縮 山梨県

1. 実施者の概要

- 発荷主企業 : 株式会社はくばく(食品製造業)
山梨県中央市に本社・中央工場を持ち穀物食品を製造販売している
- 着荷主企業 : 日本生活協同組合連合会／株式会社シーエックスカーゴ(CXカーゴ)
物流業務を荷生協の100%子会社のCXカーゴが受け持つ。CXカーゴの桶川流通センター(埼玉県)が着荷場所である
- 運送事業者 : 有限会社早川運輸
山梨県笛吹市に営業所を持つ。はくばく中央工場から山梨・東海・関東地区の配送を請け負っている
- 荷種 : 穀物食品

2. 事業概要

- 一般に、量販店の流通センター便においては到着順の受付への対応で待ち時間が長く、また手下ろしの荷役時間で滞在時間が長時間化していた
- 一方、CXカーゴの桶川流通センターでは一貫パレチゼーションを推進していたため、はくばく側で配数・段数を相手規定に合わせて、パレット下ろしに切り替えた。また、桶川流通センターの社内車両に試験導入中であった受付予約システムを実験期間中開放し、1時間幅の着床時間予約を行った上で運行した



- 早川運輸ドライバーの拘束時間が5h30m短縮した。フォーク荷役で疲労が軽減された。更に予約で運行計画の精度が高まり、帰り荷などの業務組合せの自由度が高まった
- 納品時のパレット積み替えがなくなり、はくばく側の商品事故リスクが低下した
- 桶川流通センターのバースの回転率が高まった。荷下後すぐに自動倉庫に格納できるようになった

3. 課題

- 流通センターへの納品では到着順受付が基本ルールであるため、順番を取るためにドライバーは必要以上に早く到着する傾向にあった
- また手下ろしを行っている場合は荷役時間もかかるため、桶川流通センターの場合には、到着してから荷下ろし完了までに約6時間を要していた

4. 事業内容

- 以下により、荷役時間と手待ち時間の削減による流通センター滞在時間削減、拘束時間削減の実験を行った
- ①パレットの配数・段数をはくばくが桶川流通センターの自動倉庫仕様に合わせて、パレット下ろしを実現し荷役時間の削減をはかった
- ②桶川流通センターで試験導入中であった受付予約システム(Webサービス)を実験期間中早川運輸車両に開放し、着床時間を事前予約した上での運行を行った

5. 結果

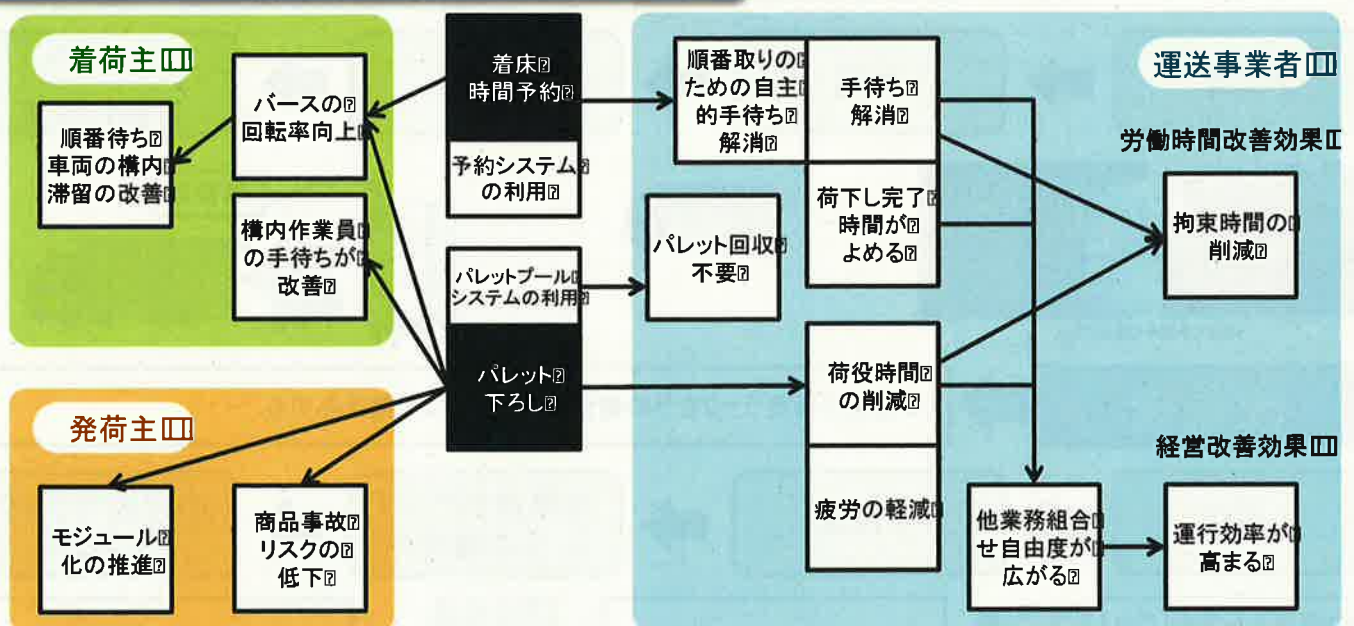
- ① 従来運行：手待ち4h00m + 荷役2h00m = 6h00m
② 実験運行：手待ち0h53m + 荷役0h27m = 1h20m
<削減時間> ▲3h07m ▲1h33m ▲4h40m

(参考)

拘束時間18h
拘束時間12h30m
▲ 5h30m

※ 拘束時間については
帰り荷が異なるため
参考

6. 荷主企業・運送事業者のメリット



7. 結果に結びついたポイント／今後の展開

- 発・着荷主共に一貫パレチゼーションを推進中であったこと
- 発荷主側で、商品のパレット積み付け方法を着荷主の条件に適合させたこと
- パイロット事業を通じて三者が話し合うことで、パレット下ろしをお互いが望んでいることと、そのための課題が明確になった
- 運行計画の精度向上、帰り荷などの業務の選択肢拡大などの副次的な効果に加え、発荷主では荷姿のモジュール化の推進にもつなげる予定

小売店直送における取卸し作業の時間短縮への取組 群馬県

1. 実施者の概要

- 発荷主: JA孺恋村、着荷主: 参加なし
 - ・農産品の販売事業、購買事業、共済事業等
- 実運送事業者: 株式会社群馬グリーン配送(吾妻高原野菜共同輸送所)
- 荷種: 農産品(キャベツ)

2. 事業概要

- 本事業の取組方策は3点があるが、小売店直送における取組について以下の通り整理する。

小売店直送の輸送における取卸し作業効率化

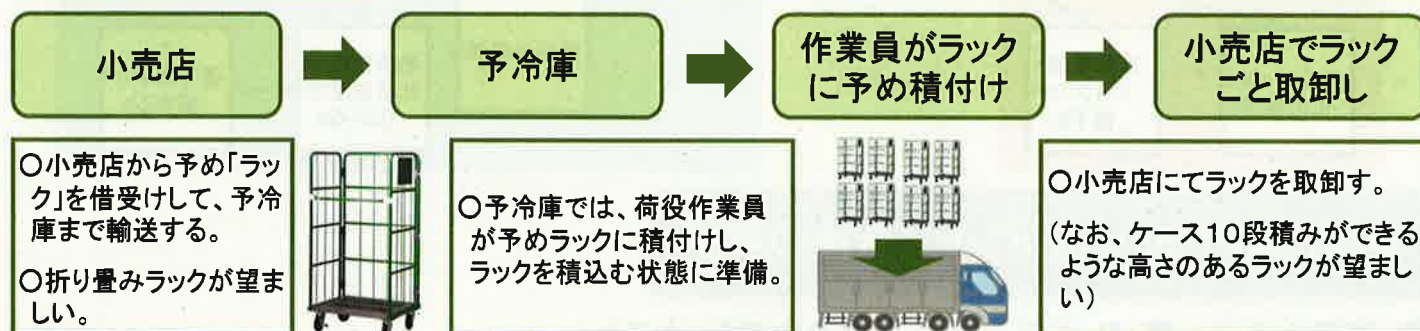
改善前

小売店到着後、指定ラックに取卸し作業を実施するため、90～120分程度の時間を要し、運転者の長時間労働の原因となっている



改善後

小売店の指定ラックを予め借受け、予冷库にて積込みする



結果

- 積み込み作業時間は▲45分、取卸し作業時間は▲70～100分の短縮化が図られる見込み

3. 課題

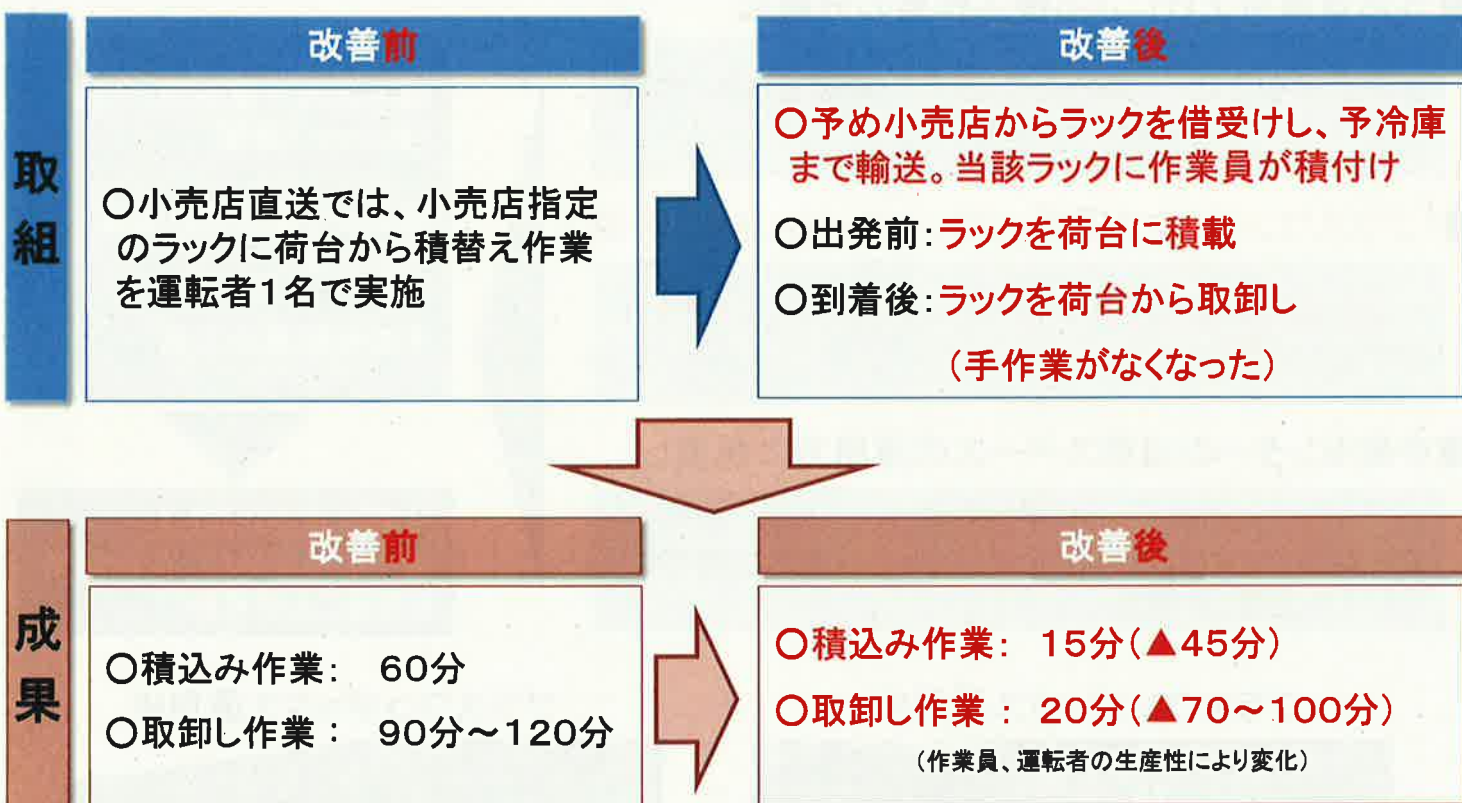
- ① 着荷主における課題が確認されたところであるが、まずは着荷主とのパートナーシップ(話合いの場の設定等)を構築していく必要がある。
- ② 小売店指示のラックへの積付け作業、冷蔵庫のない市場での待機等の問題があり、労働時間短縮化、有償化に向けた取組を行う必要がある。
- ③ 発荷主と運送事業者のパートナーシップを基礎とした優良な取組事例を整理する。
(本概要版は主に上記②の一部について整理。①②は報告書に記載)

4. 事業内容

- 着荷主である「市場」では冷蔵庫を保有していない場合、待機時間が発生する。さらに、小売直送では指定ラックへの積込み作業を指示されるケースがあり、業務改善だけでなく、書面化内容の見直しとともに、附帯作業料、車両留置料の収受ができないか等、課題を深掘りする。

5. 結果

- 本概要版は、上記「3. 課題」②の一部について整理。①②は報告書に記載)



6. 荷主企業のメリット

- 特に着荷主においては、短時間で取卸し作業が完了するため、スペースの有効活用、他車両の待機時間の削減に寄与

7. 結果に結びついたポイント

- 平成28年度は試行的に他事例にて効果検証したものであるが、効果が認められるため、次年度検証予定である

手待ち時間の削減等関係者間の協力による拘束時間短縮 静岡県

1. 実施者の概要

- 発荷主企業
東京が本社の化学製品製造業。
- 元請運送事業者
発荷主企業の物流子会社。本パイロット事業の対象の中部センター
200km)の計2社
- 実運送事業者
静岡県に本社を置く物流事業者2社
- 荷種
フィルム関係(中部から関東への輸送)

2. 事業概要

●外部倉庫引上げによる積込作業の分離化

外部倉庫引上げ(一時的避難)により、中部センターの積み込みスペースに余裕を持たせる

●「プラスワンボックス運用」(ボックスパレット化)の導入

一部試験的に導入していたボックスパレットを、「プラスワンボックス運用」として本格的に活用

●中部センターの出荷スペースの運用方の見直し

余裕ができた中部センターでの出荷スペースを、出荷作業を行いやすくなるように、レイアウトや作業の順番等についても見直しを実施

積み込み作業時間の短縮
(約1～1.5時間)

荷卸し作業時間の短縮
(約1時間)

その他配車の工夫

分割休息を利用した
適切な拘束時間、休息期間
を取ることが可能に

プラスワンボックス運用前



プラスワンボックス運用後



3. 課題

- ① 出荷作業時の手待ち時間の発生。積込み場所でほぼ毎日発生。
- ② 出荷場所(積込場所)での積込み完了の遅れの発生。当日荷当日締めによる追加、キャンセル対応のため積込み完了に遅れが出る。
- ③ 発荷主の要求する輸送時間が短い。
- ④ 発荷主からの出荷指示が遅く、計画的配車ができない。ほぼ毎日積込み当日の連絡。
- ⑤ 積込み作業の運用における乗務員への労働負荷。積込みバースの不足、積込車両までの導線が長い等。
- ⑥ 外部倉庫と場内の出荷優先順位が統一されておらず、遠方地向け等積込みを優先したい車両に待ち時間が発生。

4. 事業内容

【ファーストステップ】積込み作業の適正化

- ① 現状の出荷オーダーをもとに、出荷の順番を輸送条件等をベースに計画化。現在休息が不十分な運行について積込みの順番調整等を行う。

【セカンドステップ】

- ① 在庫の適正配置
- ② 取引条件の見直し
- ③ 積込み作業の軽減＝パレット化の推進

5. 結果

- ① 外部倉庫引上げによる積込作業の分離化
外部倉庫引上げ(一時的避難)により、中部センターの積み込みスペースに余裕を持たせる。
- ② 「プラスワンボックス運用」(ボックスパレット化)の導入
一部試験的に導入していたボックスパレットを、「プラスワンボックス運用」として本格的に活用。
- ③ 中部センターの出荷スペースの運用方の見直し
余裕ができた中部センターでの出荷スペースを、出荷作業を行いやすくなるように、レイアウトや作業の順番等についても見直しを実施
- これらの取り組みにより、車両の積込待機時間及び積み込み作業時間が約1～1.5時間短縮、荷卸し作業時間も約1時間短縮。さらに配車の工夫により、分割休息を利用した適切な拘束時間、休息期間を取ることが可能になった。

6. 荷主企業及び実運送事業者のメリット

- ① 輸送と荷役の効率化(短時間化)を図ることができ、その結果、ドライバーの拘束時間の短縮につながった。
- ② 今後も在庫の適正配置等により、出荷作業の更なる時間短縮が期待できる。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 現在、各事業者の、自社の領域での改善が、それぞれの輸送・荷役の改善につながり、ひいてはドライバーの拘束時間短縮につながっている。改善の一つ一つを積み重ねることにより、「自社最適」から企業活動の「全体最適」に連なっていくことが期待される。

待機時間、荷卸し時間の短縮等による拘束時間削減 鹿児島県

1. 実施者の概要

- 荷主企業：鹿児島くみあいチキンフーズ株式会社川内工場
鹿児島県に生産拠点を持つ食肉メーカー。九州圏内をはじめ、全国に出荷している。関西以西の遠方への出荷についてはフェリーを利用している。
- 運送事業者：元請：株式会社JA物流かごしま、実運送事業者：牧迫運輸株式会社
鹿児島県に本社を置く。食肉の輸送経験は長い。
- 荷種
食肉

2. 事業概要

鹿児島発中国地方向けの2ルートについて、下記の①～④の取組を行い、拘束時間の短縮を行った。（※Beforeの「時間」は実績の平均値である）

	ルートA			ルートB		
	Before	After	結果	Before	After	結果
①待機時間の短縮	4時間	0	▲4時間	4時間	0	▲4時間
②荷卸し時間の短縮	1.3時間	1時間	▲0.3時間	2.3時間	1時間	▲1.3時間
③走行時間の短縮	9時間	9時間	—	10.5時間	10時間	▲0.5時間
④休息期間の確保	—	—	—	4時間 (分割)	(8時間)	▲4時間
(積込み)	2時間	2時間	—	2時間	2時間	—
拘束時間	16.3時間	12時間	▲4.3時間	22.8時間	13時間	▲9.8時間

③走行時間短縮のため、他の車両により事前に転送を実施



3. 課題

- ① (ルートAB共通)到着順の積込となっていたため、ドライバーが早めに来て順番待ちをしたり、他の車両と時間が重なることによって、待機時間が長くなることがあった。
- ② (ルートAB共通)途中経由地での荷卸しに時間がかかっていた。
- ③ (ルートB)走行距離が長く、拘束時間が長くなっていた。
- ④ (ルートB)届け地での時間指定により、適切な休息がとりにくくなっていた。

4. 事業内容

- ① (ルートAB共通)納品先の時刻指定状況から逆算し、実験車両の積込み開始時刻を15時と決定。他の車両については、実験車両の積込みに影響を与えないよう、別の時間帯を指定した。
- ② (ルートAB共通)経由地で卸す分について、バラ積みを変えてパレット積みに変更した。
- ③ (ルートB)発地からルートの途中までを別車両で運ぶことにより、実験車両の走行距離、走行時間を短縮した。
- ④ (ルートB)届け先の時間指定を後ろにずらしてもらい、納品前に休息8時間を確保した。

5. 結果

- ① 待機時間が平均4時間から「ゼロ」へ短縮された。
- ② 経由地での荷卸しはルートAで平均1.3時間から1時間に短縮された。ルートBでは荷卸し2回で2.3時間であったが、8時間の休息期間取得により荷卸し1回は別運行となるため、ルートBの荷卸しは1回1時間に短縮された。
- ③ ルートBの走行時間は平均10.5時間から10時間に短縮された。
- ④ ルートAの拘束時間は4.3時間短縮、ルートBの拘束時間は9.8時間短縮された。

6. 荷主企業のメリット

- ① 出荷車両について、およその時間指定はしていたものの、改めて行き先を考慮した時間指定を行うことにより、全体的に待機時間が削減された。
- ② トラック運送事業者とのコミュニケーションの深化・信頼関係の増強が図れた。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業から届け先への協力依頼により、納品時間指定を変更してもらえたこと。
- ② 荷主企業において、新たな手間・コストが発生する可能性があるものの、経由地で卸す分について、パレット積みの意思決定があったこと。
- ③ 走行時間を短縮するため、コストをかけて転送するというアイデアを実行したこと。

3. 発荷主からの入出荷情報等の事前提供による拘束時間の削減

(1) 発荷主から運送事業者への情報提供

(2) 発荷主から着荷主への情報提供

3. 発荷主からの入出荷情報等の事前提供による拘束時間の削減

(1) 発荷主から運送事業者への情報提供

(2) 発荷主から着荷主への情報提供

- ・**発荷主の協力により、早めに入出荷情報等を共有**することによって、
 - (1) 運送事業者については、事前に発側で荷造り等の準備ができること
 - (2) 着荷主については、事前に仕分けラベル等の準備ができることにより、**荷役時間や待機時間のかからない最適な運行が可能**となります。

(1) 発荷主から運送事業者への情報提供

事例① 滋賀県の事例

- 受注締切時間前に、確定前の受注情報を発荷主から実運送事業者に共有することで、配車のタイミング調整が可能となり、これにより着荷主側で待機が生じないよう最適な時間に入荷することが可能となり、待機時間を削減。

事例② 岩手県の事例

- 発荷主から運送事業者への配送先の決定連絡のタイミングについて、運行当日の朝までに連絡するルールとしていたところを、運行前日の16時までに行うようタイミングの繰上げを行うことにより、前日の夕方にトラックへの荷物の積込みをあらかじめ行い準備を整え、当日はすぐにトラックを出発させることが可能となり、ドライバーの拘束時間の削減が可能となった。

事例③ 長野県の事例

- 発荷主から運送事業者(=発荷主の出荷在庫管理も行っている)に対する出荷データの連絡について、「当日午後渡し」から1日早い「前日午後渡し」としてもらうことにより、当日午前中からトラックが出荷待ちをするとともに、当日午後から積み込んだ後に出発していたものが、当日朝からの積み込みが可能となり、出荷倉庫での荷待ち時間がなくなるとともに、倉庫内のピッキング作業も前日夕方までに完了させることができるようになった。積み込み作業も余裕をもって効率的に行え、荷待ち時間も削減。

事例④ 香川県の事例

- 製造された商品の出荷前検査が遅延する場合に、遅延情報をあらかじめ発荷主から実運送事業者へ送付し、情報共有を図るとともに、出荷前検査が終わるタイミングに合わせた入門時間を指定することで、荷待ち時間を削減。

事例⑤ 福島県の事例

- 集荷当日に出荷していた青果物を一晩予冷库に保管することにより、出荷量をあらかじめ把握することができようになり、出荷量に見合ったサイズの効率的なトラックの手配が可能となる。また、集荷が終わるまでトラックは出発できなかったのが、集荷当日は予冷库に入っている青果物をすぐに積み込むことが可能となり、荷待ち時間も削減可能となった。

(2) 発荷主から着荷主への情報提供

事例① 北海道の事例

- 発荷主から着荷主に対し、積荷明細を事前にFAXで送信してもらうことにより、着荷主側ではトラック到着前に仕分けラベルをあらかじめ作成することができるようになった。これにより、着荷主が仕分けラベルを作成し終わるまでは、トラックからの荷卸しを待たなければならなかったものが、すぐに荷卸できるようになり、着荷主側での荷待ち時間を削減することが可能となった。

受注締切時間前に受注状況を共有化し待機時間を削減 滋賀県

1. 実施者の概要

- 発荷主:A(日用品製造業)、着荷主:D(卸売業)
- 元請事業者:B
- 実運送事業者:D
- 荷種
 - ・日用品の輸送

2. 事業概要

- 受注締切時間前に、確定前の受注情報を実運送事業者と共有化することで、実運送事業者は配車調整をし、指定時間に入門・積込作業を開始でき、待機時間の削減となった。

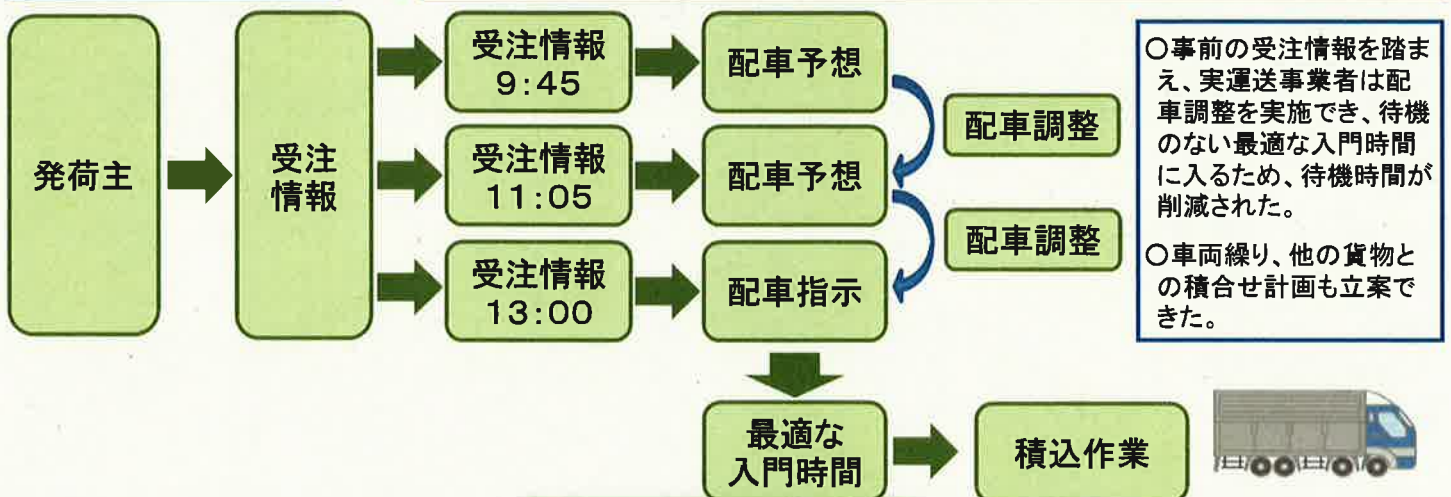
改善前

○受注締切時間13時から配車したため、積み込み時間、待機時間が発生



改善後

○締切13時前に、9:45、11:05に受注データを確認し、配車を指示することで、実運送事業者は配車準備を実施する時間を提供でき、待機時間を削減することが可能となった



成果

- 実運送事業者における最適な入門時間を指示することができ、待機時間がほぼゼロとなり、運転者の拘束時間が削減

3. 課題

- 【着荷主の課題】特に繁忙期(特に3・12月期)において、着荷主において待機時間が発生する傾向がある。受付開始時間直後、受付順にバース接車等が許可されるため、早朝時間帯に車両が集中することが待機時間の原因となっている。
- 【発荷主の課題】発荷主・元請事業者においては受注の締切時間が13時であり、その後配車指示をするため、待機時間が発生するケースがある。

4. 事業内容

- 平成28年度パイロット事業として、発荷主における課題を解決するために取組を実施した。なお、着荷主における課題に対する取組は平成29年度に実施する予定である。
- 【発荷主における取組】受注締切時間13時をもって配車指示してきたが、9時45分、11時5分に途中段階の受注情報を踏まえ、実運送事業者に受注情報を踏まえた配車予想を伝達することで、実運送事業者では配車調整が可能となり、指定時間に入門できるよう準備することが可能となった。また、予め入門時間、積込作業開始時間を指示することができたため、待機時間の削減につなげることができた。

5. 結果

改善方策

改善前

○受注締切13時から、配車依頼を実施したため、実運送事業者において配車調整ができず、入門時間を指定できず、待機時間が発生

改善後

○受注締切13時までに、2回の途中段階の受注情報について、実運送事業者と共有化し、配車調整を実施させることができ、待機時間をゼロ化することが可能となった

成果

改善前

○待機時間: 約30~120分

改善後

○待機時間: 約0分(▲30~120分)

6. 元請事業者のメリット

- 元請事業者にとってのメリットは、待機時間の削減によるスペースの有効活用、構内の混雑を緩和することができ、効率的な作業環境が得られた

7. 結果に結びついたポイント

- 受注確定前に受注情報を共有化するなど、発荷主、元請事業者、実運送事業者のパートナーシップが有効に機能し、改善への取組が円滑に実施することができた

「運行依頼の前倒し」によるドライバー等の負荷軽減と
「出勤時間の後倒し」による拘束時間の短縮

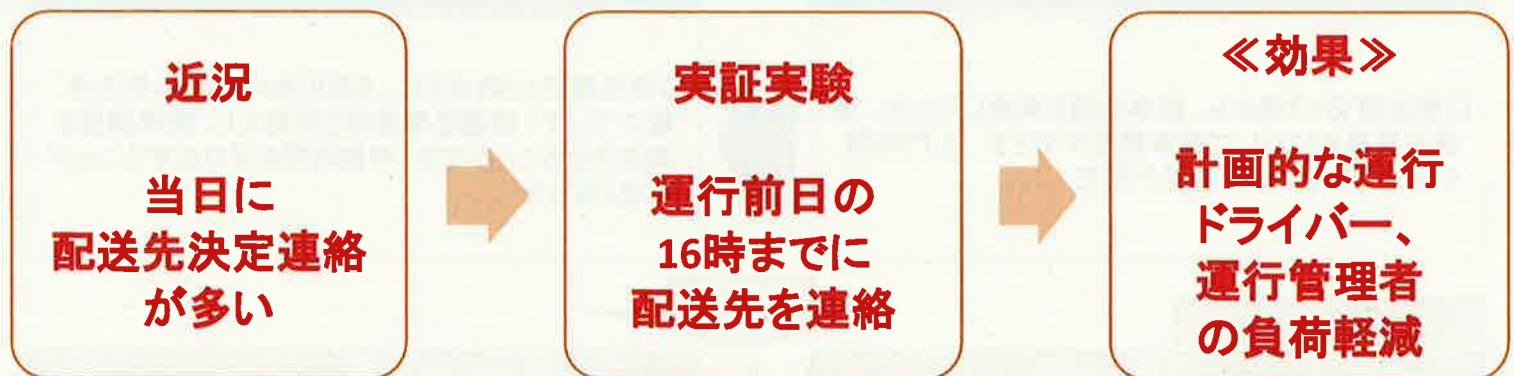
岩手県

1. 実施者の概要

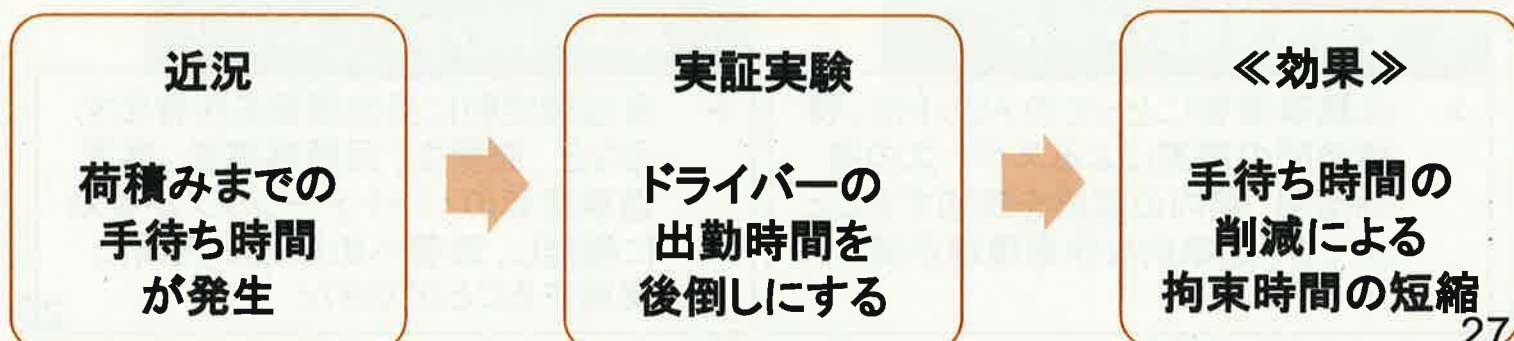
- 発荷主企業：A社
宮古市に工場を置き、国内合板の製造、販売を行っており、着荷主は建材問屋、プレカット工場、住宅メーカー等である。
- 運送事業者：B-1者
盛岡市に事業所を置き、主に大手メーカーの製品輸送等を行っている。
- 運送事業者：B-2者
宮古市に事業所を置き、主に一般・合板・フローリング等の輸送を行っている。
- 運送事業者：B-3者
宮古市に事業所を置き、主に合板、フローリング等の輸送を行っている。
- 荷種：合板

2. 事業概要

➤ 運行依頼の前倒し(B-1者)



➤ 出勤時間の後倒し(B-2者、B-3者)



3. 課題

- ① 近況は発注依頼が好調で在庫不足が慢性化している。
⇒荷積みまでの手待ち時間が発生する。
- ② 近況は配送先の決定連絡が当日の朝になることが多い。
⇒運行計画が立てづらい。
- ③ 高速道路を利用しても料金の収受ができていない。
- ④ 配送先に着いてからの手待ち時間が長いことが多い。

4. 事業内容

- ① 荷主企業と運送事業者の事前調査を実施し、その結果を踏まえ、さらに聞き取り調査や荷積みの実態調査等を実施した。
- ② 調査結果から具体的な対応策を荷主企業、運送事業者とともに検討した。

5. (1)「運行依頼の前倒し」結果

- ① 1日の拘束時間が14.2時間から12.4時間と2時間程度短縮した。
- ② 「積み置き」による運行も可能となり、翌日からの運行負荷が軽減された。
- ③ 運行計画が立てやすくなり、ドライバーの肉体的疲労と精神的疲労が軽減できた。

5. (2)「出勤時間の後倒し」結果

- ① B-2者はすでに出勤時間の後倒しを実施しており、さらなる後倒しには効果は見られなかった。
- ② B-3者は1日の拘束時間が13.6時間から12.4時間、手待ち時間が1.7時間から0.3時間と1時間以上短縮し、手待ち時間の削減が拘束時間の削減につながった。
- ③ B-3者は実証実験後も継続して出勤時間の後倒しを行っており、最適な時間を探索している。

6. 荷主企業のメリット

- ① ドライバーの肉体的疲労と精神的疲労が軽減することで、輸送品質の維持・向上につながる。
- ② ドライバーの拘束時間の削減等の改善は、運行の効率化にもつながり、安定した運送の確保につながる。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業、運送事業者間で、課題を共有することで、荷主企業は「できることはしていかなければならない」ということや「効率化につながる有効的なものを提案してほしい」等、意識変容があった。
- ② 荷主企業の協力により、運行依頼が以前より早めになる等の変化が見られた。

トラック便の手待ち時間と積込み時間の削減

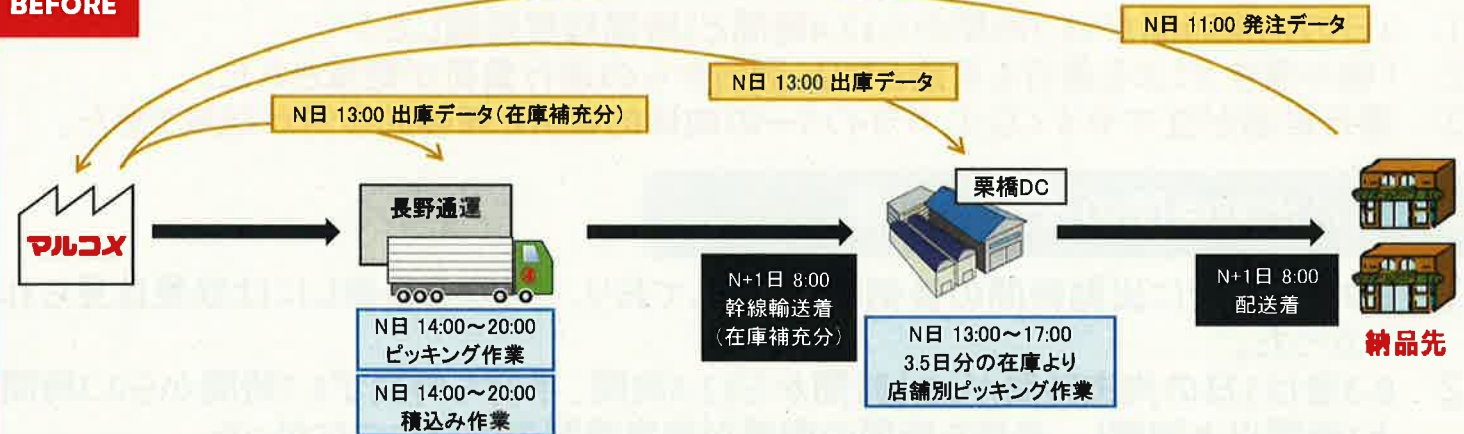
長野県

1. 実施者の概要

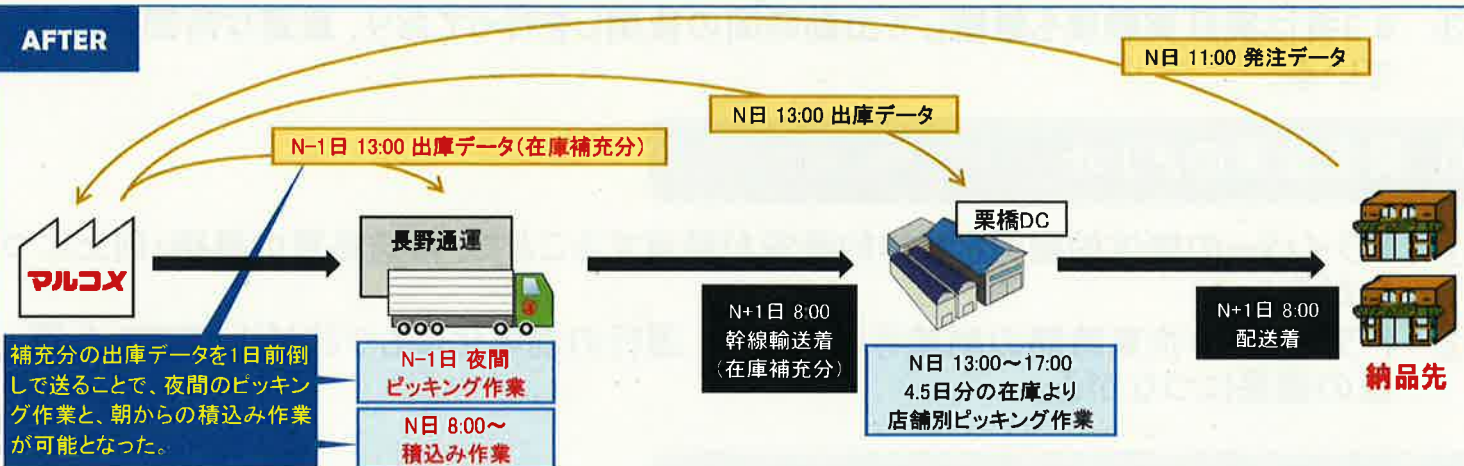
- 荷主企業：マルコメ
長野県で味噌などの発酵食品の製造・販売を行う。
- 運送事業者：元請 長野通運
長野県長野市に本社を置く。マルコメの物流を一括して請け負う。独自の配送システムで、安全で効率の良い庫内作業を行う。
- 荷種
家庭用・業務用の味噌などの食品。

2. 事業概要

BEFORE



AFTER



改善前

- ① 早く到着しても、手待ち時間が発生。
- ② 15時以降、ピッキング作業と積込み作業が重なり、1台当たり174分かかっている。
- ③ フォークリフト40台必要

改善後

- ① 朝から積込み作業が可能となり、いつ来ても手待ちなく積込みが可能。
- ② ピッキング作業を前日に完了させることで、積込み作業時間が短縮。
- ③ フォークリフト 5台削減。

3. 課題

荷主から運送業者への出庫データが、当日の午後にならないと出てこない。そのため、午前中にトラックが到着しても、積込み開始の14時以降まで手待ち時間となってしてしまう。

4. 事業内容

- ① 長野通運にて、ピッキング作業と積込み作業の状況を確認。トラック便が長野通運に到着後、受付をしてから積込み完了までの時間を調査。
- ② 調査結果から、手待ち時間の削減について具体的な対応を、荷主企業、元請運送事業者、下請運送業者と一緒に検討。
- ③ 荷主のマルコメより、出荷データを1日早く出してもらうことにより、朝から積込み作業が可能になる。発荷側での手待ち時間がほぼゼロに。
- ④ 夕方に集中していたトラック便が平準化され、積込み時間も削減。

5. 結果

- ① 朝から積込みができるようになった。手待ちなく積込みが可能。
- ② 積込み時間、1日105分削減。
- ③ フォークリフト 5台削減。

6. 荷主企業のメリット

- ① 運行計画が組みやすくなることで、トラック便が確保がしやすくなる。
- ② 栗橋DCの在庫量が増えることにより、BCP対策ができる。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業と運送事業者で現場の問題点を確認。
- ② 荷主企業の協力により、出荷データの1日前倒しが実現。
- ③ 荷主企業と運送事業者の、日ごろからの信頼関係による。

8. 今後の課題

今後は、着荷主側での改善を進め、さらなるドライバーの手待ち時間の削減を進めていく。

「検査待ち」情報の早期共有化による待機時間削減の取組 香川県

1. 実施者の概要

- 荷主企業：発荷主A(食品製造業)、着荷主a(元請事業者)
 - ・発荷主は、食料品を製造し、卸売業、小売業等に対して販売。
 - ・着荷主は、グループ会社となる元請事業者である。
- 元請事業者：物流子会社(着荷主と同じ)
- 運送事業者：実運送事業者1者
 - ・発荷主における積込み作業(検品作業を含む)、輸送業務、着荷主における取卸し作業(検品作業を含む)を実施
- 荷種：食品

2. 事業概要

改善前

- 製造された商品の出荷前検査が遅延する情報等を予め共有化されていないため、待機時間が発生
- 手作業による積込み作業を運転者1名が実施

○待機時間 : 1～3時間

○積込作業時間 : 90分間

改善後

- 製造された商品の出荷前検査が遅延する情報等を予め実運送事業者と共有化し、運転者の出勤時間をコントロールし、待機時間、拘束時間の削減を実施
- 手作業による積込み作業において補助作業員1名を配置し、作業時間を短縮化

○待機時間 : 10分前後
(最大▲3時間程度)○積込作業時間 : 45分間
(最大▲45分程度)

費用と成果の配分

- 「検査待ち」情報の早期共有化による待機時間削減の取組は、発荷主側での新たな費用負担を必要としないため、運送事業者への運賃引下げとなっていない。
- 補助作業員追加による附帯作業時間の削減では、実運送事業者が費用負担しているため、運賃引下げとなっていない。

3. 課題

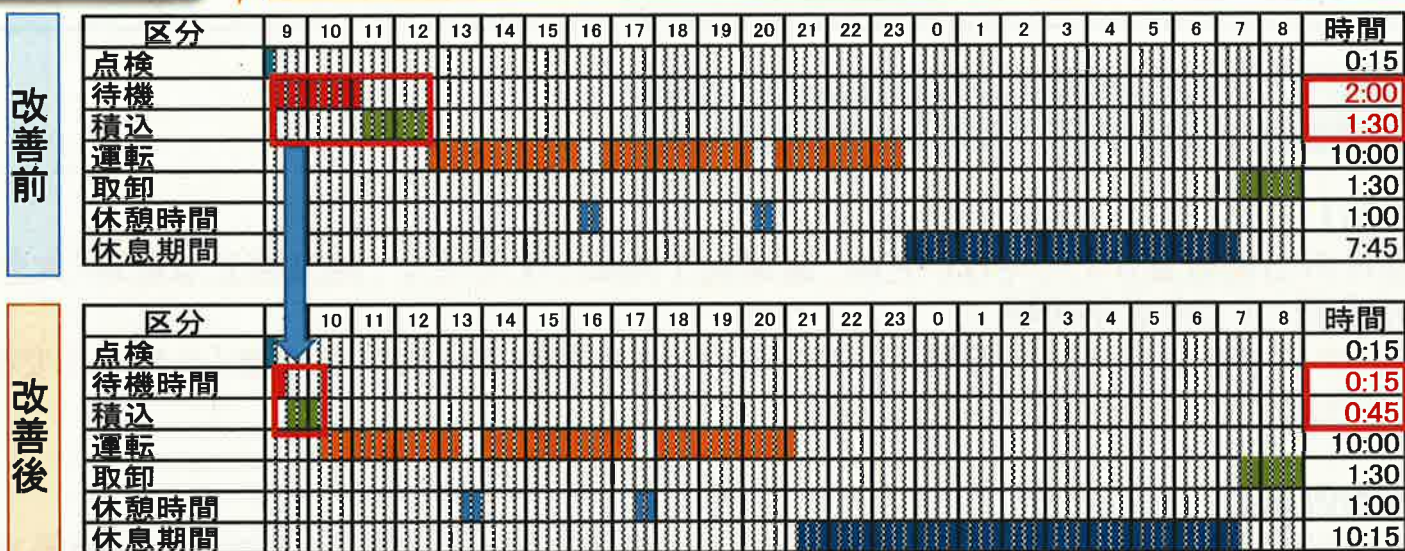
- ① 製造直後の商品は品質検査を実施するが、検査結果が得られる時間が長時間化するケースがあり、待機時間の発生原因となっていた。
- ② 商品積み込み作業は、運転者1名が実施する体制となっているため、標準作業時間として90分要していた。

4. 事業内容

- ① 製造された商品の出荷前検査が遅延する場合には、配車指示前の段階において、当該情報等について予め実運送事業者と共有化し、待機時間を削減する取組を実施。
- ② 手作業による積み込み作業において、運転者1名で積み込み作業をしている状況にあるが、積み込み作業に補助作業員1名を実運送事業者側で配置し、作業時間を短縮化する取組を実施。

5. 結果

○待機時間: ▲2~3時間程度、積み込み作業時間: 最大▲45分程度の短縮化



6. 荷主企業のメリット

【発荷主のメリット】

- ・検査遅延情報を予め共有化することで、積み込み作業の順番を設定し、構内入門時間を指定でき、構内待機する車両数を削減でき、スペースの有効活用が可能となった。

【着荷主のメリット】

- ・着荷主と元請事業者は同じであるが、着荷主としてのメリットよりも、元請事業者として実運送事業者に改善基準を遵守した運行が可能となった。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 入門時間、附帯作業開始時間、待機時間、出門時間等の基礎データが蓄積され、日頃から、発荷主と実運送事業者において共有化され、解決の方向性の共有化がなされていたこと。
- ② 発荷主、実運送事業者等における定期的な話合いの場が設定され、パートナーシップが構築されていたこと。

予冷倉庫活用による拘束時間の削減 福島県

1. 実施者の概要

- 荷主企業：
 - 発荷主Aは福島県の青果物生産者団体。
 - 着荷主a・bは関東の青果卸売業者であり、納入先はそれぞれ別の卸売市場。
- 運送事業者：
 - 元請運送事業者ア 発荷主Aのグループ企業。
 - 実運送事業者イ 県内に本社を置く運送会社。
- 荷種
 - 農産品(トマト)

2. 事業概要

【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
- ・1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時間がかかり出発時間が遅れる。

【改善内容】

予冷設備を試験的に活用。これまで集荷当日に出荷していた青果物(トマト)を一晩予冷倉庫にて保管し翌日出荷に変更。事前に出荷量を把握することが可能になり、待ち時間が削減された。

＜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

拘束時間(推定) ➡ 各々約2～3時間短縮

※運送事業者イ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

3. 課題

- ① 当日の貨物量が事前に把握できないため、日々荷揃えに要する時間が増加し、積み込み可能となる時間が把握できず、効率的な配車ができない。
- ② 青果物によっては箱の等級表示が判別しにくい場合があり、それによって誤出荷・誤納品が発生する懸念がある。誤出荷による誤納品が発生すると、納品先でドライバーによる対応が必要となり、拘束時間の延長につながっている。
- ③ 納入先の市場にて納品が集中する時間などは待ち時間が発生している。
(本事業の対象着荷主では対象期間に長時間の待ち時間の実態がつかめなかったが他の着荷主では長時間の待ち時間の実態が見受けられた)

4. 事業内容

- ① 青果品の集荷拠点における集荷の状況や出荷作業を把握し、その状況について聞き取り調査を行った。
- ② 集荷場での作業改善を提案し実証試験を行った。具体的にはキュウリの箱の等級表示を色分けし、検品作業の効率化を検討。
- ③ 当日集荷された青果物(トマト)を一晩予冷し翌日出荷することにより、出荷量の事前把握を可能にし、出荷時の待機時間を削減する実証試験を実施した。

5. 結果

- ① 等級の色分け表示実験では、誤出荷防止に期待されたほどの効果は認められなかった。
- ② 予冷設備の活用は非常に効果的であり、2～3時間の拘束時間短縮効果が見られた
- ③ 今後、発荷主の予冷設備が完成予定であり、本事業終了後も引き続き待ち時間が削減された状態が維持される予定である。

6. 荷主企業のメリット

- ① 長時間の拘束時間の実態がありドライバー確保が難しい状況であったが、今回の改善によりドライバーの確保が容易になると推測される。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 発荷主と運送会社の協力体制
- ② 発荷主によるドライバー労働時間短縮への十分な理解

手待ち時間の削減等関係者間の協力による拘束時間短縮 北海道

1. 実施者の概要

- 発荷主企業:水産物加工会社、水産物販売会社
道東地区(水産物加工会社1社)、道南地区(水産物加工会社1社、水産物販売会社1社)の計3社
- 実運送事業者
道東地区1社(札幌市中央卸売市場まで片道約400km、道南地区1社(同じく片道約200km)の計2社
- 着荷主企業:卸売市場荷受会社(卸売業者)
札幌市中央卸売市場の荷受会社(大卸)2社
- 卸売市場荷受作業(小揚)会社
市場内の物流を担当する運送会社 2社
- 荷種
水産物(道東地区と道南地区から札幌市中央卸売市場への水産物輸送)

2. 事業概要

●荷受会社あて積荷明細の事前にFAX送信による手待ち時間の短縮

手待ち時間の発生要因	事前の FAX送信率	改善への取り組み	事後の FAX送信率
事前に積荷明細をFAXしないと仕分けラベル作成のための待機時間が発生(約30分)	約30%	事前の積荷明細FAX送信の協力を依頼	約40% (約10%の車両が30分の待機時間を短縮)

●運送事業者の自助努力による運行計画の見直し

道東～札幌市の往復運行の返路貨物がない2日運行では、途中の休息期間が確保できず、拘束時間をオーバーするケースが。	札幌発道東向けの返路貨物(雑貨)を確保することにより、3日運行に変更し、休息期間が確保できるように改善。
--	--

●発荷主と運送事業者の連携による出発時刻のルール化(2015年末に実施)

道南地区からの輸送の一部で道外への中継輸送に間に合わせるために無理な運行のケースが。	運送事業者が各荷主を訪問し、締切時間の厳守を文書で要請、荷主側の協力を得られ安定した輸送に。
--	--

●札幌市中央卸売市場側での荷卸し時間の延長(2017年3月20日夜以降)

水産棟内の施設が狭隘で、トラックが集中する深夜時間以降は、水産棟内で荷受作業が行えず、廃道等の外部を利用。約1時間の手待ち時間が発生する要因に。	水産棟内のレイアウト変更による荷卸し時間の拡大(2時締切→3時30分締切)が実施予定。トラックの荷卸し時間の短縮、運転者の拘束時間の削減が期待。
--	--

3. 課題

- ① 長距離運行等による運行計画の難しさから拘束時間が長時間化している。
- ② 道外向け貨物を途中で積み替える中継輸送が必要なことにより拘束時間が長時間化している。
- ③ **市場での手待ち時間の発生が拘束時間に影響を及ぼしている。**
- ④ 施設が狭いために、施設内で荷卸し作業ができず、労力と時間を要している。
- ⑤ 水揚げや生産の時間から輸送までの時間的な余裕がない。
- ⑥ 輸送計画・輸送需要が天候に左右される。

4. 事業内容

- ① 発荷主と運送事業者の連携による出発時刻のルール化
- ② 運送事業者の自助努力による運行計画の見直し
- ③ **荷受作業の効率化に向けた協力体制の構築**
 - 1) 発荷主からの事前出荷情報の徹底
 - 2) 荷役設備の改良
- ④ 札幌市中央卸売市場における施設改善
 - 1) 市場内あるいは隣接地等における中継貨物スペースの確保
 - 2) 廃道における上屋等の設置による荷受けスペースの拡大
- ⑤ その他(契約の書面化の推進)

5. 結果

- ① **荷受会社あて積荷明細の事前にFAX送信による手待ち時間の短縮**
FAX受信の割合は、事前事後で約30%から約40%と10%向上。従前に比べ10%の車両(ドライバー)が、荷札の作成のために要する手待ち時間である約30分を短縮。
- ② 運送事業者の自助努力による運行計画の見直し
札幌発道東向けの返路貨物(雑貨)を確保することにより、3日運行に変更し、休息期間が確保できるように改善
- ③ 発荷主と運送事業者の連携による出発時刻のルール化(2015年末に実施)
運送事業者が各荷主を訪問し、締切時間の厳守を文書で要請、荷主側の協力を得られ安定した輸送に。
- ④ 札幌市中央卸売市場側での荷卸し時間の延長(2017年3月20日夜以降)
水産棟内のレイアウト変更による荷卸し時間の拡大(2時締切→3時30分締切)を実施予定。トラックの荷卸し時間の短縮、運転者の拘束時間の削減が期待。

6. 荷主企業及び実運送事業者のメリット

- ① 水産物輸送の貨物特性・時間特性・作業特性等から、この種の「市場向け輸送」については、拘束時間の長時間化は止むを得ないこととされていた。しかし現在では、コンプライアンスや安全を重視し、改善基準を順守して運転者の拘束時間を短縮化するため、各輸送事業者の運行の見直しや、荷卸しの待機時間の短縮に取り組んだ結果、水産物の安定した輸送に寄与している。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 発着地とも、荷主である出荷業者・荷受業者が改善の取り組みに積極的であったことが大きい。特に、到着地では、前述したように多くの関係事業者がある。その調整・協議を進めながら水産棟内での荷卸し時間の拡大を推進した大卸業者のリーダーシップにより、今後も運転者の待機時間・荷役時間の短縮に成果が出ることを期待する。

4. (1) 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離による拘束時間の削減

(2) 集荷先や配送先の集約による拘束時間の削減

(3) 軽易な作業部分の分離による拘束時間の削減

4. (1) 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離による拘束時間の削減

- ・①集荷担当と②幹線輸送担当や、①幹線輸送担当と②地域内配送担当を分離すること等により、拘束時間を短縮できます。

事例① 長崎県の事例

- 積込み担当のドライバーを集荷先に配置し、集荷部分と運送部分を分離することにより、運転手の作業負担を軽減し、拘束時間を削減。

事例② 熊本県の事例

- 複数ある着地で、それぞれ荷役時間が発生しているため、一部の着地への配送を外部委託することにより、拘束時間を削減。

事例③ 静岡県の事例(福岡県・佐賀県・鹿児島県も類似事例)

- 荷役・荷待ち時間を要する複数箇所での集荷について、外部委託(又は集荷担当を分離)することにより、拘束時間を削減。

4. (2) 集荷先や配送先の集約による拘束時間の削減

- ・集荷先や配送先が複数にわたり、荷待ち時間や荷役時間が長くなっている場合は、集配先を集約することにより、拘束時間を短縮できます。

事例① 愛媛県の事例

- 荷待ち時間の長くなっている着地が複数あるため、比較的荷待ち時間の少ない複数の発地側の荷物を1台のトラックで集荷し、1箇所の着地での荷卸しとすることにより、拘束時間を削減。

事例② 山形県の事例

- スtockポイントを活用し、集荷先を集約することにより、拘束時間を削減。

4. (3) 軽易な作業部分の分離による拘束時間の削減

・一人のドライバーの拘束時間が長くなっている場合に、他のドライバーでも代替可能な軽易な作業を分離することにより、拘束時間の短縮が可能に。

事例① 埼玉県の実例

- ノウハウを要する作業部分については本来のドライバーに残しつつ、比較的ノウハウの要さない作業部分を別のドライバーに担当させることにより、拘束時間を削減。

業務工程の変更と高速利用拡大で拘束時間削減

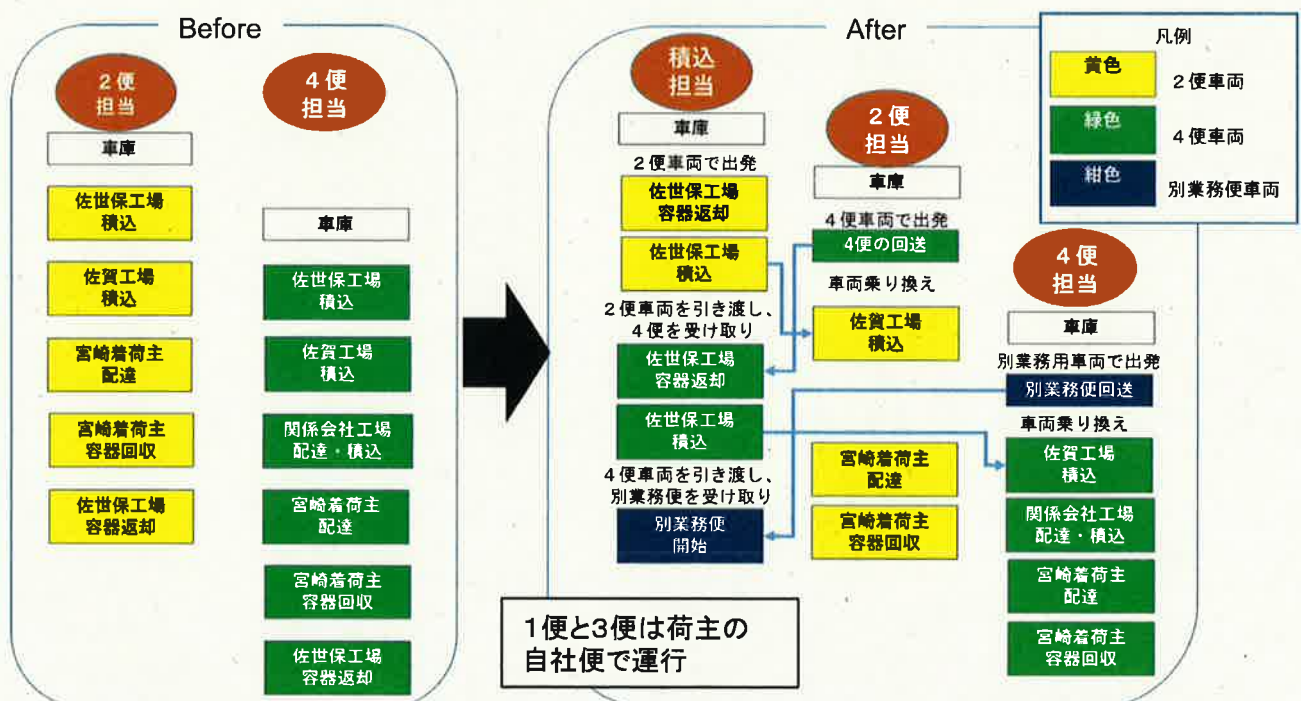
長崎県

1. 実施者の概要

- 荷主企業： 発荷主A(食品製造業)
福岡県に本社を置く食品製造業で九州一円から山口県へパンやケーキ等を提供。佐世保工場から各地拠点へ自社便、運送業者を使って配送
着荷主a(食品製造業)
本社宮崎県宮崎市
- 運送事業者：日通長崎運輸株式会社
長崎県に本社を置く。佐世保営業所が本事業に参加
- 荷種：パン等

2. 事業概要

- 佐世保から長崎までの往復輸送を毎日2便で運行し、これを繰り返すため、シフトが組みづらく長時間労働となっていた
- 実証実験では、佐世保工場において積込担当の運転手が大型2台の積込みと空容器返却の業務を行う。佐世保工場出発以降は別の運転手が引き継ぐ。積込担当の運転手は最後に短時間の別業務を実施して作業終了とする
- 高速道路の利用区間についても、従来通り利用した場合と拡大した場合で労働時間を比較する
 - ① 2便・4便とも従来運行ルートの場合(2便の利用距離437.4km、4便の利用距離 579.8km)
 - ② 2便・4便とも628.3km(利用できる区間全て)を高速道路利用する場合



拘束時間を40分～2時間10分短縮 運行の安全性も向上

3. 課題

- 宮崎県の下ろし先では、当該荷物を受けてさらに県下への配送があるため、定められた時間に到着しなければならず、全体的に厳しい運行計画であった
- 15時間を超える拘束を短縮するため、深夜早朝作業となる空容器の返却に、応援の作業員を派遣していた

4. 事業内容

- 走行距離が増大しても時間的なメリットを享受できるのであれば、利用可能な高速道路の区間は全て利用（往路は柳川～田野→武雄北方～田野、復路は田野～柳川を田野～佐世保三川内へ）
- 荷主の協力を得て、空容器の返却を集荷前の日中に行えるようにし、2名で行っていた業務を3名で行えるように、短時間の別業務と組み合わせて、シフトを変更

5. 結果

- 拘束時間が最大で2時間10分短縮
- 運転手の荷扱いによる作業負荷が軽減され、疲労感の軽減を実現
- 運転に集中できるため、デジタコでの運転手の安全運転評価も向上
- 運転手の感想としても、一般道の走行に比べて、高速道路での運行の方がヒヤリハットの経験が減少

	2便	全線高速道路使用		一般道と高速道路使用			4便	全線高速道路使用		一般道と高速道路使用	
	従来	実験時	効果	実験時	効果		従来	実験時	効果	実験時	効果
運転時間	11:27	10:12	▲1:15	11:04	▲0:23	運転時間	11:17	10:40	▲0:37	11:16	▲0:01
荷役時間	2:33	1:58	▲0:35	1:56	▲0:37	荷役時間	3:23	1:50	▲1:33	1:58	▲1:25
休憩時間	0:40	0:40	0:00	1:00	0:20	休憩時間	0:30	0:30	0:00	0:30	0:00
その他時間	0:20	0:15	▲0:05	0:20	0:00	その他時間	0:30	0:30	0:00	0:30	0:00
拘束時間	15:00	13:05	▲1:55	14:20	▲0:40	拘束時間	15:40	13:30	▲2:10	14:14	▲1:26

6. 荷主企業のメリット

- 出荷形態を変えることなく、運行の安定性を強化

7. 結果に結びついたポイント

- 日通長崎運輸では以前より他顧客の近距離の短時間業務を有しており、約半日で終了する発荷主佐世保工場での積込み作業とその業務を組み合わせることができたため効率の良い操配ができた
- 容器返却の為の日中の接車場所確保については混雑が予想されるが、発荷主佐世保工場の協力を得られたことも大きい
- 容器返却時刻の変更には、労働時間短縮以外の効果もある。以前は空容器の返却を夜間・早朝に行っていたため冬場は真っ暗で作業性が低かったが、この作業を昼間明るい場所で行えるようになったことから、作業性は向上したと推察される

下ろし地域内配送の外部委託による労働時間削減

熊本県

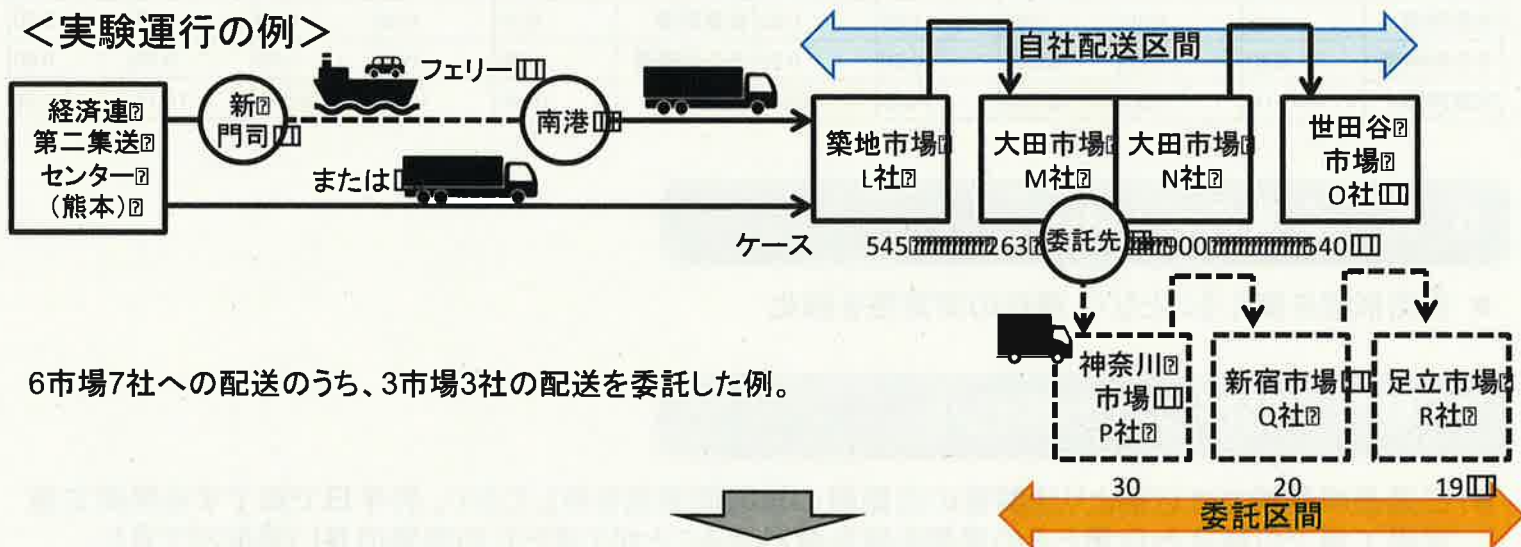
1. 実施者の概要

- 発荷主企業：熊本県経済農業協同組合連合会(経済連)
- 運送事業者：有限会社国際急送、一般貨物自動車運送事業者(78台)
宇城農産輸送株式会社、一般貨物自動車運送事業者(20台)
熊本交通運輸株式会、一般貨物自動車運送事業者(116台)
- 荷種：青果物

2. 事業概要

- 熊本県から大消費地である関西、関東向けの長距離運行では、青果物という特性上、遅くとも出荷翌々日着が求められるため、拘束時間、運転時間等の改善基準告示の遵守が極めて困難な状況にある
- このため、積み込み作業体制の強化、フェリーの活用など、従来から改善対策を講じている。しかし、多点下ろしによる配送地域内の運転時間、荷役時間に関しては、有効な手立てが打てていなかった
- そこで、関東地方において市場配送を請け負う運送会社に、一部の市場への配送を現地で委託する「配達分離」の実験を行い、下ろし箇所数の削減による労働時間の削減効果と発生するコストを検証した

<実験運行の例>



6市場7社への配送のうち、3市場3社の配送を委託した例。

<3社平均>

- 運転時間は2時間00分短縮できた
- 拘束時間を全体としては1時間50分短縮できた
- 下ろし地での荷役時間は、下ろし時間の削減と積替え時間発生が相殺し、目立った効果には至らなかった
- 小ロット下ろし先を委託する場合には、発生するコストに対してある程度の改善効果を得ることができた

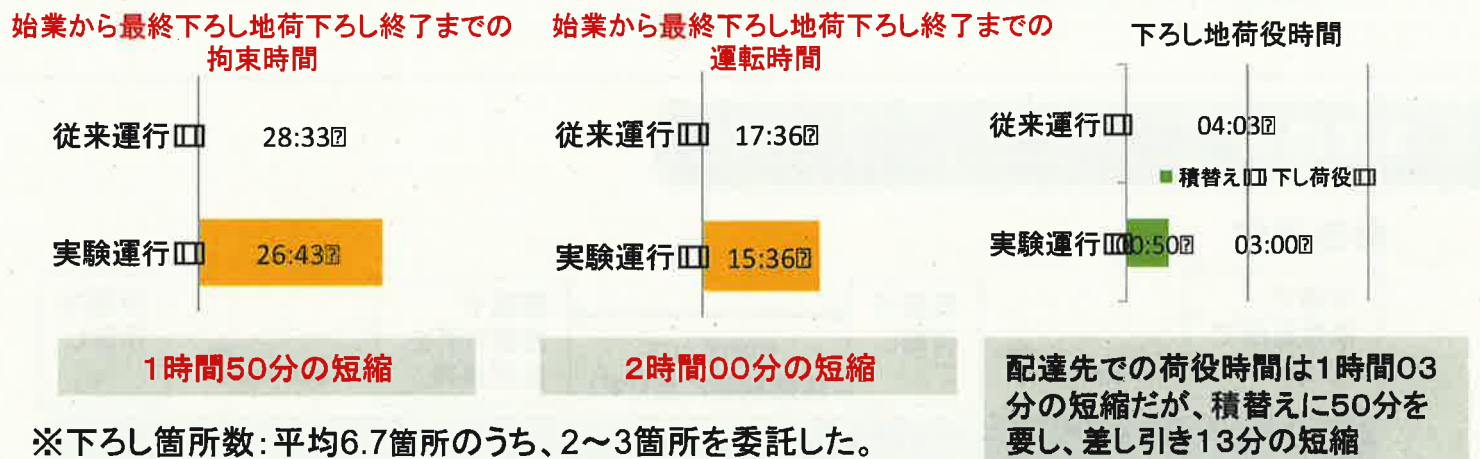
3. 課題

- 熊本県から青果物を関東地方までの複数の市場に、選果後翌々日早朝のセリに間に合うよう配送する必要があるため、休憩時間・休息期間を充分に取れない運行が常態化している。特に初日から2日目の運行において、改善基準告示の遵守が困難な状況にある
- 岡山を境に関西以遠の運行便には新門司港～大阪南港間のフェリーを活用するなどの対策を講じてきたが、多点下ろしとなる配送地域での運転時間、荷役時間の削減には有効な対策がとれていなかった

4. 事業内容

- 関東地方で市場配送を請け負う運送会社に一部の市場への配送を現地で委託する「配達分離」の実験を行い、下ろし箇所数の削減による労働時間の削減効果と発生するコストについて検証した
- 全配達先のうち、原則として100ケース未満の小ロット下ろし地を委託対象とした

5. 結果（3社平均）



※下ろし箇所数：平均6.7箇所のうち、2～3箇所を委託した。

※委託費：効果的なケースでは3箇所69ケースの配送を、約5千円で委託し切り離すことができた

6. 荷主企業・運送事業者のメリット

発荷主

- ルートの早い地点で委託先に積替える場合は、自社便と並行して配達されるため、市場納品時間を全体として早めることができる

運送事業者

- 拘束時間、運転時間が短縮された。ただし荷役時間は積替え時間との相殺で効果小
- 小ロット先のみを委託できたケースでは、費用対効果を得ることができた

7. 課題

- 配送エリアに小ロットの下ろし先が複数ある場合に効果的な改善策である。しかし、ロット数が大きい場合は委託費が高額となり利益を圧迫する

<課題>・ 配送委託コストの負担について、負担者・負担額等の検討、協議が必要である(契約明示)

- ・ 委託先輸送能力の判断(農産物への対応力、冷蔵施設の能力等)
- ・ 納入ロットの拡大、下ろし箇所数の集約に向けた発荷主の一層の協力
- ・ 納品地域のための配達委託では出発初日の運転時間、拘束時間が削減されない
- ・ 長距離輸送では、高速道路の速度制限の見直し、高速道路料金の低減等が必要

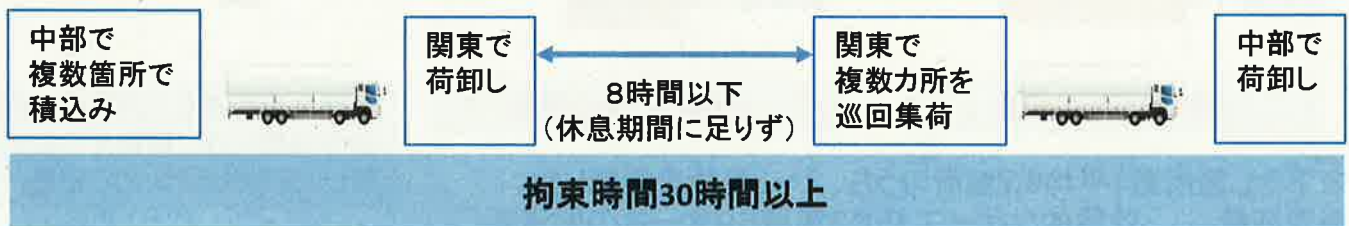
巡回集荷を外部委託することで拘束時間を短縮 静岡②

1. 実施者の概要

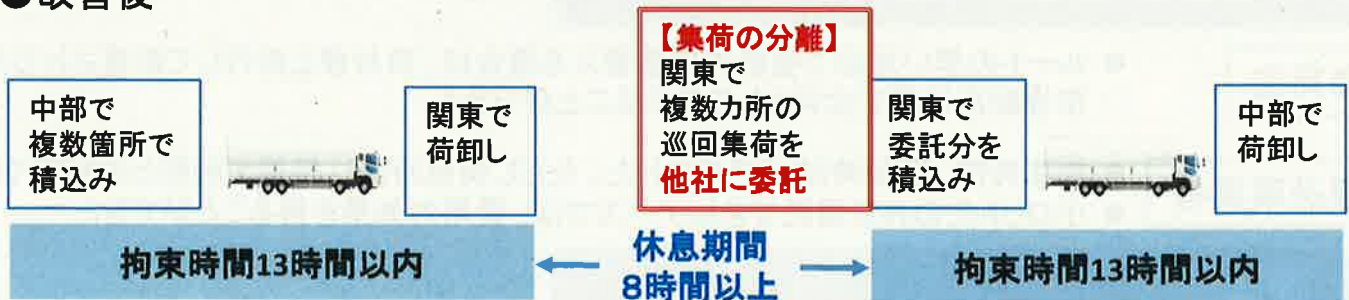
- 発荷主企業
冷凍食品製造業の物流子会社
- 元請運送事業者
東京に本社を置く物流事業者
- 実運送事業者
静岡県に本社を置く物流事業者
- 荷種
冷凍食品関係(中部と関東間の輸送)

2. 事業概要

●改善前



●改善後



➡ 関東での巡回集荷を外部に委託(集荷の分離)したことで、運行の間に休息期間が適切に取れるようになり、改善基準告示が遵守できる運行に。

3. 課題

- ① 関東での複数力所で巡回集荷に時間を要する
中部を出発し関東まで輸送した後の集荷が、複数の冷凍施設を巡回集荷するため、時間を要する作業に。
- ② 休息期間がとれない運行計画
中部を出発し関東まで輸送した後、休憩時間をとってはいるものの、8時間に満たないため、休息期間とならず、その後関東の複数の冷凍施設を巡回集荷し、集荷終了後、そのまま中部の本社事業所まで運行を行っていた。

4. 事業内容

- ① 関東での巡回集荷を外部に委託(集荷の分離)
関東での複数力所での巡回集荷を、荷主企業、元請物流事業者側で担い、実運送事業者は、別途集荷された冷凍食品が一時保管されている物流センターから中部への輸送のみを担当するといった、集荷と幹線輸送を分離する仕組みに変更。
- ② 運賃アップの交渉と成約
集荷を分離する(外部に委託する)分の経費について、実運送事業者から荷主企業に運賃アップを交渉し、それを受け入れてもらえたことで実現。

5. 結果

- ① 今回の改善により、運行の間に休息期間が適切に取れるようになり、改善基準告示が遵守できる運行となった。
- ② 拘束時間は、改善前は平均30時間16分に対し、改善後は、平均8時間29分で、最長が13時間45分、最短が2時間14分となった。

6. 荷主企業及び実運送事業者のメリット

- ① 改善基準告示が遵守出来る運行となった。
- ② 荷主企業にとってもコンプライアンス遵守の輸送システムとなった。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 実運送事業者がコンプライアンスとドライバーの労働条件改善の必要性を認識し、条件が整わなければ取引を止めることも辞さないとの意識を持って、今回の改善に取り組んだこと。
- ② 関東での複数力所での巡回集荷を、既に集荷サービスを実施していた元請物流事業者に委託できたこと。
- ③ 集荷の外部によりアップする経費分について、荷主企業が運賃アップを受け入れてもらえたこと。荷主企業もその運賃アップ分を顧客に対して負担の交渉を行い、一部の顧客を除いて理解してもらえたこと。

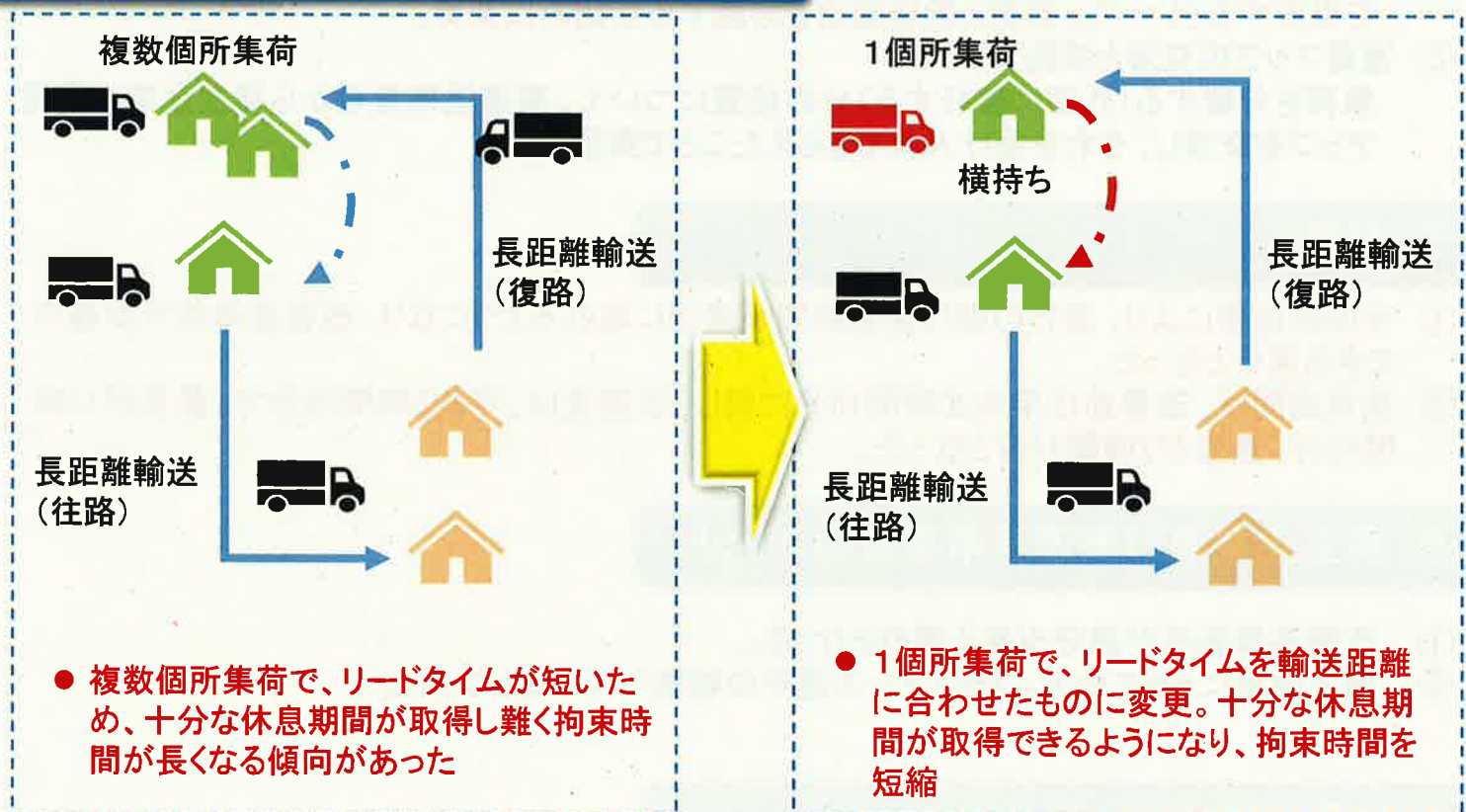
積み込み場所の集約と発着時刻調整による改善

福岡県

1. 実施者の概要

- 荷主企業：発荷主A(工業製品製造業物流子会社)
荷主企業の概要・業務内容
- 運送事業者：運送事業者ア、運送事業者イ、運送事業者ウ
近畿、中部、関東、東北までの製品輸送業務
- 荷種：工業製品

2. 事業概要



- 最も時間管理が難しい福岡県から愛知県までの輸送では、輸送距離が800km以上あり、荷役や休憩時間、休息期間を加味すると、21時間の輸送リードタイムが必要である
- 発荷主では、品目によって倉庫が分かれているため、複数個所での集荷が必要であり、出発が遅くなる傾向があった
- 着荷主では、多数のトラックによる入庫作業があり、比較的バースの混み合わない深夜・早朝を到着時刻として指定してくるため、十分な休息期間が取りづらい状況であった
- このため、発での荷役作業時間を短縮するよう横持ち便を別途設定し、1個所で積み込み作業ができるようにし、着の拠点でも到着時刻を午前中の早い時間とし、深夜・早朝での荷下ろしを改めた
- その結果、荷下ろし前に休息期間をとれるようになり、拘束時間を大幅に削減することに成功した

3. 課題

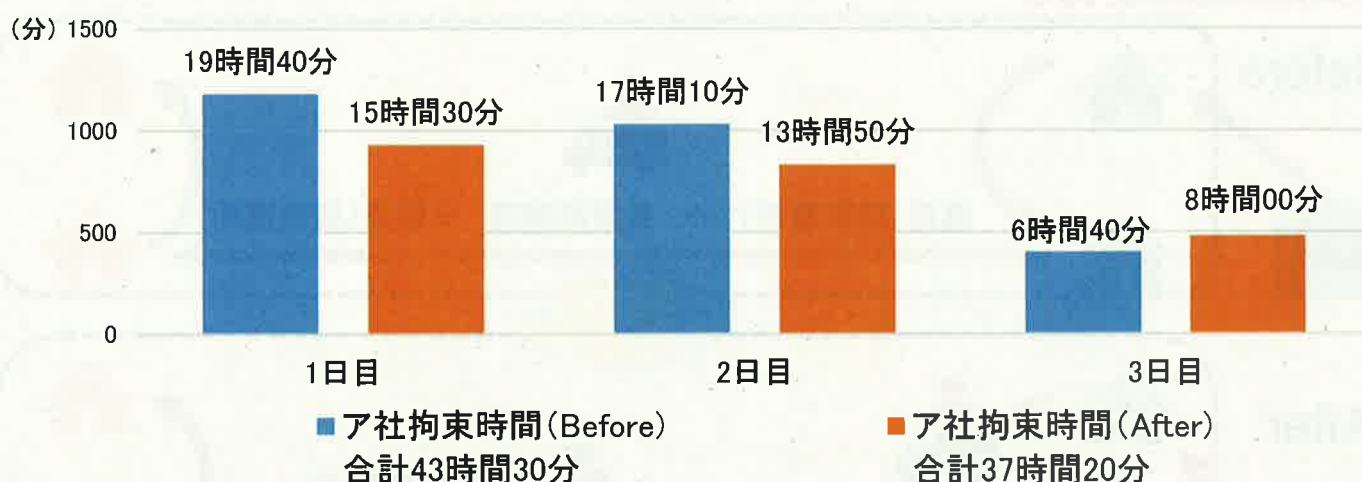
- 発荷主Aは福岡県内に品目毎に複数個所の倉庫を保有しているため、複数個所での積み込み作業が発生し、荷役時間や移動時間が長くなる傾向があった
- 着荷主の到着時刻指定が深夜・早朝となっており、休憩時間や休息期間を適切にとることができなかった
- 出発時間・到着時間は発荷主の指定であり、これを遵守するために無理な運行になっていた

4. 実証実験内容

- 荷主企業において出荷オーダーを精査し、複数個所集荷となる貨物を事前の在庫調整や事前の横持ちによって1個所で積み込みできるようにする
- 時間管理が厳しい愛知県行きの積み込み時間を早くし、到着拠点に依頼して荷下ろし時間を7時以降とすることで輸送リードタイムを確保する

5. 結果

- 輸送リードタイムが適正化され、荷下ろし前や復路の集荷後に十分な休息期間が確保できるようになった
- 特に厳しかった1日目の拘束時間が2時間～4時間短縮された



6. 荷主企業のメリット

- 運送事業者への指示のあり方、在庫政策の在り方を見直すことができ、物流子会社としてのコンプライアンス遵守の姿勢をさらに強めることができた

7. 結果に結びついたポイント

- 荷主企業では、十数年来「トラックを待たせない活動」を展開し、トラック事業者に自社拠点において待ち時間を発生させないための活動を継続しており、トラック事業者の立場に立った思考が企業文化となっていた
- 荷主企業の負担において、実験に先だった在庫移動を含む調整や、出荷前の横持ち便の運行を行うなど、運転手の労働環境改善に対する意欲が旺盛であった
- 運送事業者と荷主企業の間において、活発な意見交換がなされ、長時間労働の原因究明が高いレベルで行われた

集荷と幹線輸送のドライバー分離による拘束時間削減

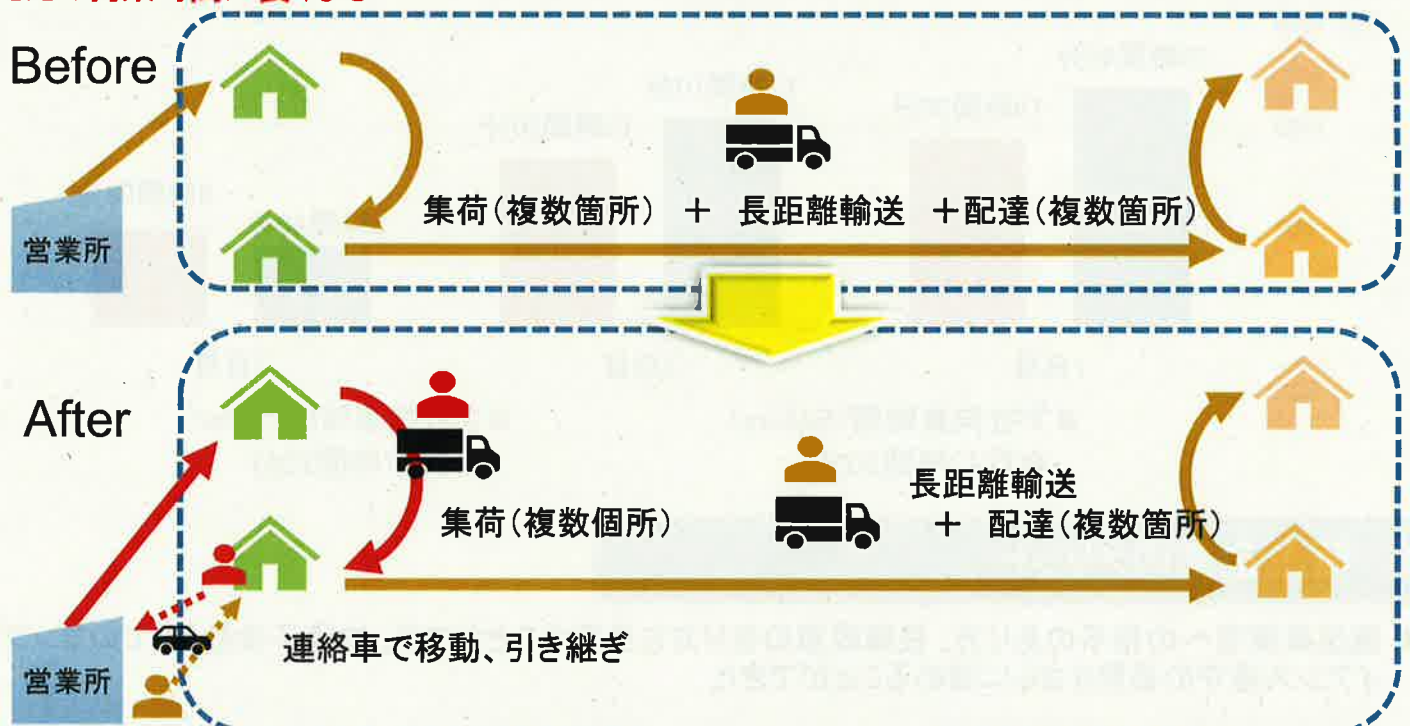
佐賀県

1. 実施者の概要

- 荷主企業 : 発荷主A(食品メーカー)
佐賀県に本社を置く食品加工業で、関西や首都圏を中心に冷凍食品や食肉類を提供している
- 運送事業者: 運送事業者ア
佐賀県に本社を置くトラック運送事業者。低温食品輸送の他、倉庫や物流システムの開発も行う
- 荷種 : 冷凍食品

2. 事業概要

- 1人のドライバーが複数箇所集荷の後、関西・関東方面等の長距離を運転し、複数箇所配達していたため拘束時間が長くなる



- 集荷担当と長距離幹線輸送・配達担当を分けることで、ドライバー1人あたりの拘束時間を大幅に短縮

変化の一例	7H	8H	4H	19H拘束
	集荷	輸送	配達	
	7H	8H	4H	8H拘束
	集荷	輸送	配達	
	1H	1H		13H拘束
	移動	移動		

3. 課題

- 集荷も配達も複数個所で、さらに配達が午前中指定であるケースが多いため拘束時間が長かった。特に運行1日目の拘束時間は19時間を超えることもあった

4. 事業内容

- 対象となる運行便を下表のように設定。それぞれの便につき、集荷担当運転手、長距離運行運転手を別々に設定し、集荷終了後、車両を引き継いで長距離の運行を開始させた

集荷日	方面	集荷地	荷下地	荷下日
1月10日	関東	佐賀県佐賀市	神奈川県中井町	1月12日
		佐賀県伊万里市	神奈川県伊勢原市	1月12日
1月11日	関西	佐賀県伊万里市	大阪市港区	1月12日
		佐賀県佐賀市		
1月12日	関西経由関東	佐賀県伊万里市	大阪市此花区	1月13日
		佐賀県佐賀市	大阪市港区	1月13日
			神奈川県川崎市	1月14日

5. 結果

- 幹線便(関東)の運転手の拘束時間は運行3日間合計で6時間減少した

	Before 関東便(作業分離なし)		After 関東便(作業分離)		幹線便の 時間増減 (Aft-Bef)
	集荷・幹線便 (始業～配達終了)		集荷便	幹線便 (配達終了)	
始業時刻	10日 7:30		10日 7:30	10日 13:30	—
運転時間	19時間30分		3時間20分	16時間10分	△3時間20分
荷役時間	4時間00分		3時間10分	50分	△3時間10分
休憩時間	2時間30分		1時間00分	1時間30分	△1時間00分
その他時間	30分		2時間30分	2時間00分	1時間30分
拘束時間	26時間30分		10時間00分	20時間30分	△6時間00分
休息期間	24時間00分			24時間00分	—
合計	50時間30分		10時間00分	44時間30分	△6時間00分

6. 荷主企業のメリット

- 出荷形態を変えることなく、安定した運行を確保できた

7. 結果に結びついたポイント／課題

- 実験にあたっては、引き継ぎを受ける長距離運行の運転手が自分の積んでいない荷物を間違えずに下ろすことができるか、という点が懸念されたが、これについては運送事業者Aがマニュアルを整備し、工夫をこらした帳票(車両引継用積み付け表、貼りつけ表など)を用意したことで解決した
- さらなる効果拡大に向けた課題として、①集荷専門の運転手の確保 ②2日目以降の時間短縮、③運行計画を厳しくする着荷主の時間指定等の解決 ④ドライバー2名体制となることによるコスト増への対応 など

待機時間、荷卸し時間の短縮等による拘束時間削減 鹿児島県

1. 実施者の概要

- 荷主企業：鹿児島くみあいチキンフーズ株式会社川内工場
鹿児島県に生産拠点を持つ食肉メーカー。九州圏内をはじめ、全国に出荷している。関西以西の遠方への出荷についてはフェリーを利用している。
- 運送事業者：元請：株式会社JA物流かごしま、実運送事業者：牧迫運輸株式会社
鹿児島県に本社を置く。食肉の輸送経験は長い。
- 荷種
食肉

2. 事業概要

鹿児島発中国地方面向けの2ルートについて、下記の①～④の取組を行い、拘束時間の短縮を行った。（※Beforeの「時間」は実績の平均値である）

	ルートA			ルートB		
	Before	After	結果	Before	After	結果
①待機時間の短縮	4時間	0	▲4時間	4時間	0	▲4時間
②荷卸し時間の短縮	1.3時間	1時間	▲0.3時間	2.3時間	1時間	▲1.3時間
③走行時間の短縮	9時間	9時間	—	10.5時間	10時間	▲0.5時間
④休息期間の確保	—	—	—	4時間 (分割)	(8時間)	▲4時間
(積込み)	2時間	2時間	—	2時間	2時間	—
拘束時間	16.3時間	12時間	▲4.3時間	22.8時間	13時間	▲9.8時間

③走行時間短縮のため、
他の車両により事前に転送
を実施



3. 課題

- ① (ルートAB共通)到着順の積込となっていたため、ドライバーが早めに来て順番待ちをしたり、他の車両と時間が重なることによって、待機時間が長くなることがあった。
- ② (ルートAB共通)途中経由地での荷卸しに時間がかかっていた。
- ③ (ルートB) **走行距離が長く、拘束時間が長くなっていた。**
- ④ (ルートB)届け地での時間指定により、適切な休息がとりにくくなっていた。

4. 事業内容

- ① (ルートAB共通)納品先の時刻指定状況から逆算し、実験車両の積込み開始時刻を15時と決定。他の車両については、実験車両の積込みに影響を与えないよう、別の時間帯を指定した。
- ② (ルートAB共通)経由地で卸す分について、バラ積みを変えてパレット積みに変更した。
- ③ (ルートB) **発地からルートの途中までを別車両で運ぶことにより、実験車両の走行距離、走行時間を短縮した。**
- ④ (ルートB)届け先の時間指定を後ろにずらしてもらい、納品前に休息8時間を確保した。

5. 結果

- ① 待機時間が平均4時間から「ゼロ」へ短縮された。
- ② 経由地での荷卸しはルートAで平均1.3時間から1時間に短縮された。ルートBでは荷卸し2回で2.3時間であったが、8時間の休息期間取得により荷卸し1回は別運行となるため、ルートBの荷卸しは1回1時間に短縮された。
- ③ **ルートBの走行時間は平均10.5時間から10時間に短縮された。**
- ④ ルートAの拘束時間は4.3時間短縮、ルートBの拘束時間は9.8時間短縮された。

6. 荷主企業のメリット

- ① 出荷車両について、およその時間指定はしていたものの、改めて行き先を考慮した時間指定を行うことにより、全体的に待機時間が削減された。
- ② トラック運送事業者とのコミュニケーションの深化・信頼関係の増強が図れた。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業から届け先への協力依頼により、納品時間指定を変更してもらえたこと。
- ② 荷主企業において、新たな手間・コストが発生する可能性があるものの、経由地で卸す分について、パレット積みの意思決定があったこと。
- ③ 走行時間を短縮するため、コストをかけて転送するというアイデアを実行したこと。

複数卸しから1カ所卸しへの配車計画による拘束時間の削減 愛媛県

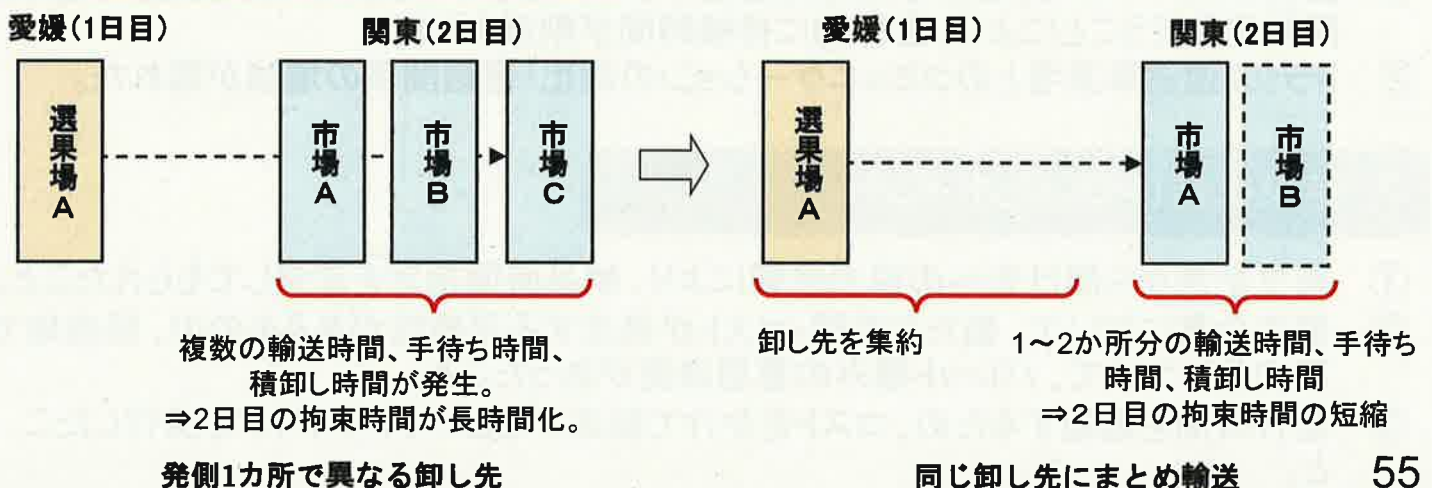
1. 実施者の概要

- 発荷主企業：R農業協同組合
中心産品は温州みかんを主とする柑橘類で、関東を中心として全国へ出荷を行う。
- 元請運送事業者：R－a社
愛媛県松山市に営業所を持ち、従業員約91名の物流企業である。保有車両台数は計30台。自社と協力会社の車両比率は、自社2割、協力会社8割で、R農業協同組合の配車台数のうち2、3台は自社、その他は協力会社からの配車となる。
- 下請運送事業者：R－b社
愛媛県松山市に営業所を持ち、従業員106人（うちトラック運転者数90人）の一般貨物自動車運送事業者である。当該元請運送事業者から受託する輸送については、1日あたり2台が従事。
- 下請運送事業者：R－c社
愛媛県松山市に営業所を持ち、従業員8人（うちトラック運転者数7人）の一般貨物自動車運送事業者である。製品輸送が主に担当で、10月～12月頃に当該元請運送事業者からの輸送を受託する。
- 荷種
愛媛県から出荷されたみかんの関東卸し先（東京都内A）の輸送

2. 事業概要

●複数卸しから1カ所卸しへの配車計画による拘束時間の削減

手待ち時間の発生要因	事前の2日目の拘束時間	改善への取り組み	事後の2日目の拘束時間
現状、卸し先で数カ所まわるため、その分の輸送時間、手待ち時間、積卸し時間がかかり、拘束時間が長くなっている。	約15時間10分	発側で卸し先を集約するような配車へ見直すことで、着側でかかる時間を短縮。	約12時間50分 （▲2時間20分）



3. 課題

- ① R農業協同組合では、現状、発側の積込みで数力所の選果場、着側である関東の卸し先で数力所の市場まわるため、それぞれ集荷先、卸し先の分、輸送時間、手待ち時間、積卸し時間がかかり、拘束時間が長くなっている。
- ② 特に着側である卸し先の市場における手待ち時間・荷役時間がかかっており、2日目における拘束時間が長時間化している。

4. 事業内容

- ① 複数卸しから1カ所卸しへの配車計画による拘束時間の削減
昨年度、R農業協同組合が定期的に行っている運送会社との輸送会議（運賃の確認や配車、お互いの要望の確認等）において、**運送会社側から『発側で1カ所積込み⇒卸し先複数個所よりも、発側で同じ卸し先のを2～3カ所の選果場分をまとめ1カ所卸しにする配車計画』への要望があったため、今期から輸配送の仕組みの見直しを行った。**
これにより、現状、複数の卸し先をまわることでかかっている輸送時間、手待ち時間、積卸し時間を1カ所分にする事で、着側でかかる拘束時間を短縮。
着側で卸し先が複数個所となる場合も、東京都内A、東京都内Bのように、近くの卸し先となるよう、配車を組むように配慮されている。
また、発側の集荷においても、複数個所の選果場を回る場合は、集荷した箇所分の運転時間・荷待ち時間・積込み時間がかかるが、10km圏内の近くにある選果場をまわるように配車することによる拘束時間の短縮化を進めている。

5. 結果

- ① 具体的には2ヶ所卸しから1ヶ所卸しに変更することにより、2日目の拘束時間が平均2時間20分短縮した。
- ② 未だ全ての運行が1ヶ所卸しではないが、昨年度と比べて、1ヶ所卸しの運行の割合が増えている分、1カ月の拘束時間が短縮している。

6. 荷主企業及び実運送事業者のメリット

- ① 今回のパイロット事業では、対象選果場が1ヶ所であり、できる運行から配車の工夫が実行された。今後は、当該選果場での運行の範囲を拡大するとともに、他の選果場、ひいては県内全ての選果場で、このような工夫が行われることが期待される。
- ② また、一つの選果場では1ヶ所卸しにまとまらない場合などは、発側で同じ卸し先のを2～3カ所の選果場分をまとめ1カ所卸しにする配車計画の実現についても検討されることが望まれる。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 定期的に行っている運送会社との輸送会議で、運送会社から改善策の要望があり、実施したこと。
- ② また、荷主が改善の取り組みに積極的であったことが大きい。特に荷主自らが配車計画を行い、計画を徐々に拡大しながら、運転者の待機時間・荷役時間の短縮を実現している。

ストックポイント活用による拘束時間削減

山形県

1. 実施者の概要

- 荷主企業: 団体Cは、単位農協を組合員とする連合組織であり、県全域の各単位農協が県外に出荷する青果等を取りまとめ加工・販売・輸送する機能を担っている。品目毎に事業を分けており、本検討対象は、青果物を取り扱っている園芸事業を対象とする。
- 運送事業者: 元請運送事業者C-a社は、荷主である団体Cの関連会社である。利用運送が中心であるが、大型3台、小型20台保有し、実運送も行っている。実運送事業者C-b社は、青果センター、単協などからの関東等への遠距離輸送の一部を担っている。その他積み合せ貨物等、幅広い種類の貨物を対象に運送事業を行っている。
- 着荷主: 着荷主C-c社は、青果卸売会社であり、複数の市場に事業所を設けている。
- 荷種
青果物

2. 事業概要

●青果物輸送に関するドライバー拘束時間削減

- ①青果物は、取扱い期間が短く、期間が限定される。
- ②当初課題が多いとされていた青果物Aのみだけではなく、青果物全般を対象とする。
- ③青果物の生産者、単協、団体、輸送業者、仲卸、購買者と流通構造が複雑。
- ④配達先での荷受け方法が区々。
- ⑤ドライバーが、配荷先で荷受け方法に対する習熟度が必要。

◎ストックポイントの活用

単協⇒ステーション



ステーション内仕分け



ステーション⇒市場



3. 課題

- ① 青果物は、生産期間が限定され、一品種の輸送時期も短い。
- ② 青果物の流通形態が複雑。
- ③ 集荷、配荷先が複数あるとそれぞれで手待ち時間が発生。
- ④ 市場での待機時間が長く、拘束時間の短縮が困難。
- ⑤ 市場での荷受け方法が異なり、ドライバーの習熟が必要。

4. 事業内容

- ① 集荷、配荷先を集約することにより、拘束時間の短縮を図る。
- ② まずは、集荷先の集約方法である、ストックポイントの機能検証を行う。
- ③ 市場での取扱いについては、同様の課題を共有する他県との協調の中すすめる。
- ④ 着荷主C-c社の取扱いに課題は見られない。
- ⑤ パレット化の推進。

5. 結果

- ① スtockポイントを活用した場合と、各単協毎に集荷に回った場合の走行時間及び積込み時間短縮の効果検証を行った。
調査対象期間を10~12月とし、検証した結果、走行時間と積込み回数の削減から、平均して1台あたり約1時間の拘束時間短縮が見込まれた。
- ② 関係者全体の経済性は、ストックポイントを活用した場合、11月の運行を検証した結果、全体で約7%のコスト削減が見込まれた。(状況により変化)
- ③ パレット化については、検証対象作業がすでにパレット化されており一定の効果は見込まれているが、更に推進する。

6. 荷主企業のメリット

- ① ドライバーの拘束時間が短縮され、実運送事業者C-b社の要員確保がなされることは、
団体Cの輸送力確保につながる。
ストックポイントまでの労働力は、配達先での熟練度は必要なく、かつ女性ドライバーの活用で対応可能。
- ② ただし、ストックポイントまでの単協からの集約費用の負担をどのように軽減、消化し

7. 結果に結びついたポイント

- ① 団体Cの協力の下、ストックポイントの活用、効果を確認できた。
- ② 着荷主の取組について、着荷主C-c社が、荷受け方法を改善し、ドライバーが対応しやすい仕組みを確立していることから、荷受け方法を統一して、ドライバーの対応習熟度に係らない方法の必要性を確認できた。

総合的な運行操配で、長時間勤務を改善

埼玉県

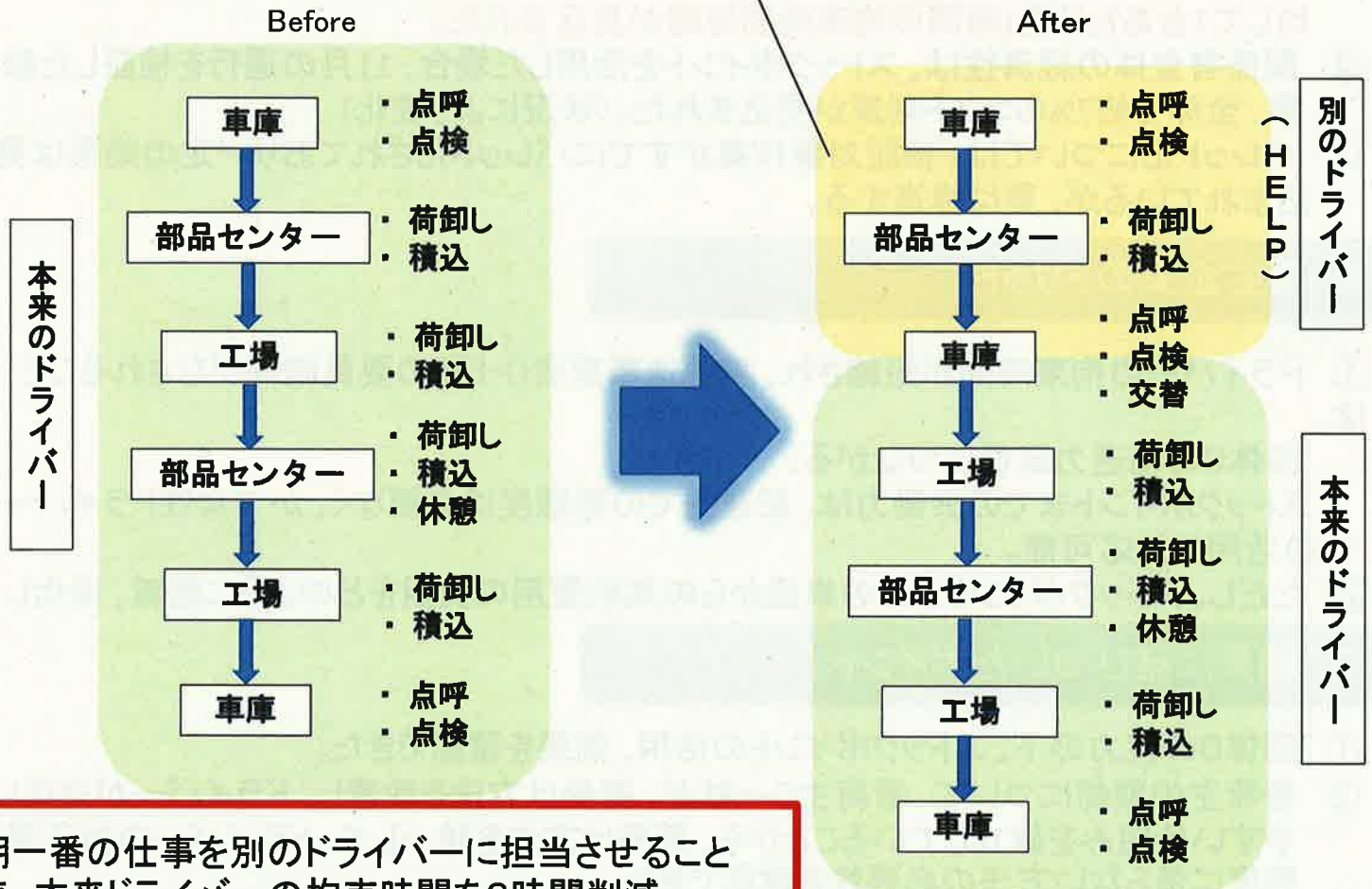
1. 実施者の概要

- 発荷主A : 機械製造販売業。埼玉県に本社と工場を置くメーカーで、工場と群馬県所在の部品センターとの間の定期便を運行している
- 運送事業者ア : 一般貨物自動車運送事業者。埼玉県に本社を置く
- 荷種 : 部品(大型のものや小さなものまで様々)

2. 事業概要

- 朝一番の運行を別のドライバーに担当させ、部品センターから工場への途上にて車庫に立ち寄り、ドライバーを交替
- 本来のドライバーは交替時間に合わせて出勤、一日の労働時間の削減を図った

- ・工場内での積み下ろし箇所は複数あり、滞留時間が長く作業のノウハウも必要
- ・部品センターは1カ所下ろし1カ所積みで比較的簡単



3. 課題

- 1日の拘束時間は12～13時間、労働時間は11～12時間。そのため月間の残業時間は70時間超（1カ月（30日）/7日×5日×3.5時間）、月間拘束時間は268時間（1カ月（30日）/7日×5日×12.5時間）となる。拘束時間は改善基準告示内に収まるが、恒常的な残業状態
- 当該業務の実務上の注意点、約束事等のノウハウを、トータルで把握しているのは、運送事業者の担当ドライバーのみであるため、ドライバーの代替が効かない状況となっている

4. 事業内容

- ドライバーへのヒアリング等の調査から、業務の中では、朝一番の車庫から部品センターへの運行が比較的難易度が低いことが判明
- 車庫が工場と部品センターの経路上に位置することから、朝一番の上記運行を、他のドライバーに担当させ、部品センターから工場への途上にて、車庫に立ち寄り、ドライバーを交替させた
- 本来のドライバーは交替時間に合わせて出勤させ、一日の労働時間の削減を図った

5. 結果

①本来ドライバーの1日の労働時間

- 拘束時間は初日で2時間56分、2日目で3時間04分短縮、2日平均で3時間短縮

実験日	Before 1月13日	After 2月21日				
		本人	HELP	合計	本人への効果	合計での差異
運転時間	7:25	5:28	2:17	7:45	▲1:57	+0:20
その他時間	4:38	4:08	1:20	5:28	▲0:30	+0:50
労働時間	12:03	9:36	3:37	13:13	▲2:27	+1:10
休憩時間	0:55	0:26	0:00	0:26	▲0:29	▲0:29
拘束時間	12:58	10:02	3:37	13:39	▲2:56	+0:41

②2人のドライバーの労働時間合計

- 拘束時間は実験2日間の平均で24分の増加
- 要領の掴めた2日目では、時間増を抑えることができた

実験日	Before 1月13日	After 2月22日				
		本人	HELP	合計	本人への効果	合計での差異
運転時間	7:25	5:09	2:09	7:18	▲2:16	▲0:07
その他時間	4:38	4:03	1:02	5:05	▲0:35	+0:27
労働時間	12:03	9:12	3:11	12:23	▲2:51	+0:20
休憩時間	0:55	0:42	0:00	0:42	▲0:13	▲0:13
拘束時間	12:58	9:54	3:11	13:05	▲3:04	+0:07

実験日	Before 1月13日	After 平均				
		本人	HELP	合計	本人への効果	合計での差異
運転時間	7:25	5:18	2:13	7:31	▲2:06	+0:06
その他時間	4:38	4:05	1:11	5:16	▲0:32	+0:38
労働時間	12:03	9:24	3:24	12:48	▲2:39	+0:45
休憩時間	0:55	0:34	0:00	0:34	▲0:21	▲0:21
拘束時間	12:58	9:58	3:24	13:22	▲3:00	+0:24

6. 荷主企業・物流事業者のメリット

- 業務の標準化、ノウハウの共有化の端緒となる

7. 結果に結びついたポイント

- 交替のドライバーが行う作業は、部品センターでの1箇所荷下ろし1箇所積込みという、比較的ノウハウを必要としない部分であった。このため、ドライバーが不慣れであるためのトラブルや運行時間の乱れを避けつつ、長時間労働ドライバーの時間短縮に取り組むことができた
- 運送事業者Aでは荷主のベンダーを顧客として持っていた。対象部品には異形のものが多くあり、取り扱いには一定の知識が求められたが、当該のドライバー以外にも荷主の貨物特性等を理解したドライバーが複数いた
- 車庫が工場と部品センターの経路上に存在したため、迂回によるロスが発生しなかった

5. 出荷に合わせた生産・荷造り等による拘束時間の削減

5. 出荷に合わせた生産・荷造り等による拘束時間の削減

- 出荷の際の荷姿やタイミングに関係なく、製造できたものを順番に出荷スペースに積んでいたため、出荷時にはトラック1台ごとにピッキングや荷造りが必要となっていたものを、**出荷順や出荷時の荷姿を考慮して製造順や荷置きを行うことにより、ピッキングや製品の無駄な移動を不要とし、積込み時間等を短縮**することができます。

事例① 石川県の事例

- 出荷情報を見える化し、出荷日に合わせて生産を実施するとともに、出荷順や出荷時の荷姿を踏まえてあらかじめ荷まとめを行うことにより、積込み時間等を削減。(トラックごとに荷積みする荷物をまとめて置いておく等)

事例② 京都府の事例

- 出荷(=トラックへの積込み)のタイミングに合わせた生産工程の管理を行うとともに、荷造りと出荷の実施日を分け、出荷前日にトラックへの積込みを念頭においてあらかじめ仕分けを終えておくことにより、出荷当日は、荷分けされた荷物をそのまま積込むことが可能となった。これにより、生産工程の遅れに伴う荷待ちや荷物の仕分けを待っていた待機時間を削減。

事例③ 青森県の事例

- 配送先に関係なく出荷予定の青果物を空いているスペースに置いていたが、出荷先ごとに積み荷をあらかじめ仕分けして置くことにより、積込み時間を削減。

集荷、荷纏め体制の見直しによる積み込み時間の削減

石川県

1. 実施者の概要

- 荷主企業：コマニー株式会社
石川県に本社を置くパーティション（間仕切り）の設計・製造・販売・施工をおこなう
- 運送事業者：上田運輸株式会社
石川県に本社を置く一般貨物運送のほか、倉庫保管事業、第二種貨物利用運送事業を展開
- 荷種
建設資材（パーティション（間仕切り）・ドア、その他必要部材）

2. 事業概要（積み込み時間の改善事例）

BEFORE



出荷にあわせた生産体制ではないためピッキング作業が多く、集荷品の取り纏めが複雑となり積み込み作業に時間を要していた

AFTER



荷室の高さ



出荷に合わせた生産体制を確立、ピッキング作業の減少と車両にあわせた取り纏めにより積み込み作業時間が削減された

トラック1両あたりの積み込みにかかる時間

改善前

90分

改善後

積み込み時間が大幅に削減！

50分

3. 課題

出荷に合わせた生産体制でないため、部品が完成のたびにピッキングが発生している。ピッキング回数が多くピッキング作業と荷纏め作業が分業となっており、積み込み作業において荷纏めを伴う作業が発生し作業時間が長くなる。

- ① 集荷場所は、できあがった製品から積み上げ
- ② パレット数も多くサイズがバラバラ
- ③ ピッキングはできあがったモノ順
- ④ 出荷の荷姿がわからない

4. 事業内容

- ① 出荷に合わせた生産体制の確立
 - ・ 出荷情報の見える化、出荷日から逆算しリードタイムを考慮し生産を行う
- ② 出荷の平準化
 - ・ 午前・午後と平準化して出荷を行う
- ③ トラックに積み込む順番でピッキング・荷纏めを行う
 - ・ ピッキング作業～荷纏め作業のワンオペレータ化
 - ・ トラックに積む荷姿を決めてピッキング パレットサイズ・荷の高さ・順番を考慮
 - ・ パレット数を少なくし積み込み回数を減少

5. 結果

- ① 積み込み作業の実証結果 改善前 90分 → 改善後 50分
 ▲40分 (▲44%)
 - ・ 出荷順番・高さも含めた荷姿でのパレット積みにより積み込み時の負担軽減
 - ・ 積み込む順番のパレット配置による作業効率化
 - ・ パレット数の減少による積み込み時間削減
- ② 調査事業実施による入庫時間から出庫時間の改善
2016年 8月平均 106分/車 → 2017年 2月平均 68分/車
 ▲38分/車 (▲36%)

6. 荷主企業のメリット

- ① 製品在庫削減によるキャッシュフロー向上
- ② 倉庫管理費減少

7. 結果に結びついたポイント

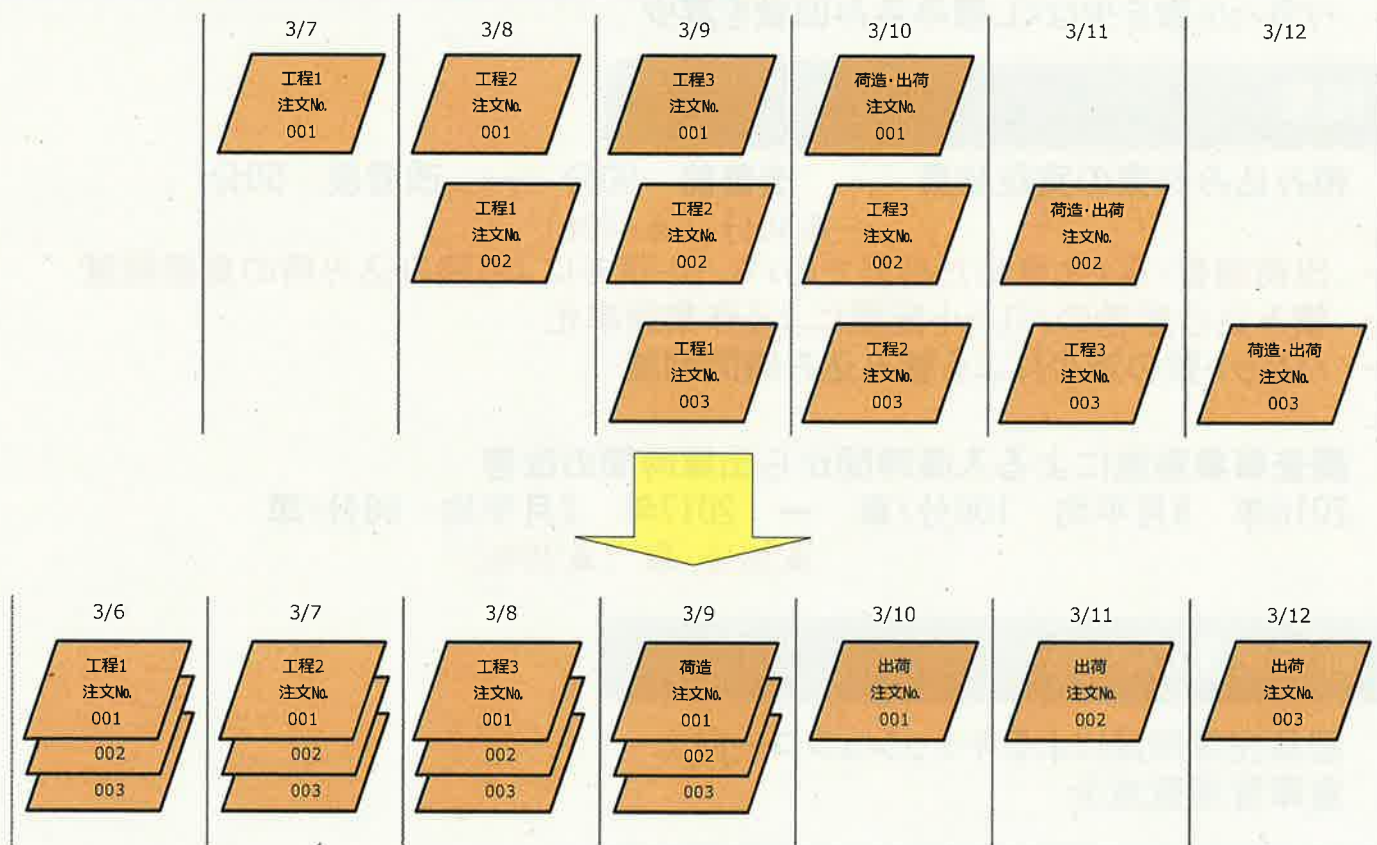
- ① 荷主企業と運送事業者で現場の問題点を確認・改善実施。
- ② 荷主企業の協力により、出荷に合わせたモノ作りが実現。
- ③ 荷主企業と運送事業者の、日ごろからの信頼関係による。

生産・出荷工程の見直しにより車両待機を抑制 京都府

1. 実施集団の概要

- 荷主企業：発荷主A(製造業)、着荷主a(製造業)
 - 発荷主Aは、石川県に本社を置く鋼材加工メーカー。県内に2ヶ所の製造工場を有する。
 - 着荷主aは、京都府に本社を置く荷役機械メーカー。本社に隣接した主力工場を有している。
- 運送事業者：運送事業者ア、運送事業者イ
 - 運送事業者アは、石川県に本社を置く運送事業者。パイロット事業の対象となった発荷主Aから着荷主aまでの製品輸送を担っている。
 - 運送事業者イは、大阪府に本社を置く運送事業者。パイロット事業の対象となった着荷主aの出荷製品(フォークリフト)の全国輸送のほか、部品等の保管とJIT納品、K工場出荷センターの構内作業等を担当している。
- 荷種：鋼材

2. 事業概要



生産・出荷工程の見直しを行い、荷造りと出荷の工程日を分割したことで出荷予定時間の遅れやこれに伴うトラックの待機を抑制できるようになった。

3. 課題

- ① 出荷のための荷造りが出荷順ではなく生産できたものから順次行われており、出荷時間に当日出荷するための荷造りが終わっていないケースがあった。
- ② 集荷に行った際に必要な荷造りが終わっていないことで、荷積みまでの待機時間が発生するケースがあった。
- ③ 着側でのスペースが狭隘なことで積卸し時の待機時間が発生、周辺道路でのトラック待機に対して地域住民からの苦情がくるケースがあった。

4. 事業内容

- ① 発側では生産・出荷工程の見直しを行い、積込みに合わせた出荷作業工程の変更、出荷作業工程に合わせた生産の着手に変更した。
- ② 行程見直しの結果、社内リードタイムを1日増やし、出荷のための荷造りを出荷前日に終えることとした。
- ③ 着荷主の事前了解を得て、先行納品（納入期限は未だ先であるものの、積載効率を考慮し、時期を早めて納品するもの）を実施した。

5. 結果

- ① 荷造りと出荷の工程日を分割したことで出荷予定時間の遅れやこれに伴うトラックの待機を抑制できるようになった。
- ② 待機時間が解消されることにより荷積みから出発までの間に8時間の休息期間が取れるようになった。
- ③ 先行納品の実施により積載効率が向上した。

6. 荷主企業のメリット

- ① 出荷作業工程の変更により、工程異常が生じた場合でも出荷納期遅れを抑制できるようになった。
- ② 運送事業者が改善基準告示の遵守が困難な運行を行わざるを得なくなるリスクが低減した。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 発荷主、着荷主ともに「運転者の労働時間の短縮に荷主としても取り組む」という積極的な姿勢があった。
- ② 荷主と運送事業者との間で、日頃から意思疎通が十分に図られていた。

「朝積み時間の前倒し」と「荷物の区分け・整理する」ことによる 荷積み時間削減 青森県

1. 実施者の概要

- 発荷主企業: 十和田おいらせ農業協同組合
2010年に複数の農業協同組合と合併し、青森県内2市5町3村、本店と9支店を持ち、主に野菜の販売、流通を行っている。
- 運送事業者: 中長運送株式会社
中長距離輸送では関東・関西方面に野菜や冷凍食品の輸送を行い、その他短距離輸送、貸倉庫等の事業を展開している。
- 着荷主企業: 東京都所在の市場
青果卸売
- 荷種
野菜(対象荷主)



市場内の混雑状況

2. 事業概要

運行開始日の朝積みの作業開始時間の前倒し及び荷役時間の縮減により、着荷主の市場の混雑ピーク前に到着することで1日の拘束時間を削減する。

- 朝積み時間の前倒し

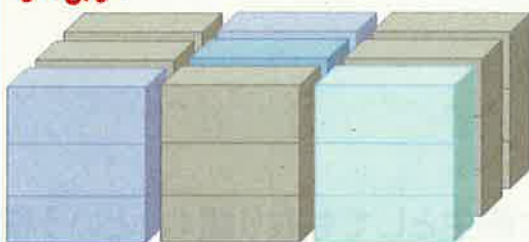
現状
朝8時～荷積み開始



《実証実験》
朝7時～荷積み開始

- 配送先別の荷積みの区分け・整理

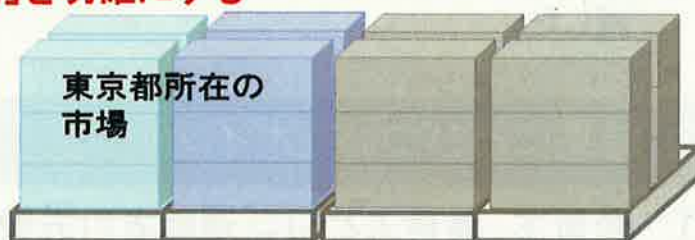
現状
配送先ごとの仕分けができていない



荷積み前の状態(改善前)



《実証実験》
配送先ごとに積み荷を仕分けして、「配送先」を明確にする



荷積み前の状態(改善後)

- 結果

	Before	After	結果
1日の拘束時間	17.7時間	15.5時間	▲2.2時間
荷積み時間(最大)	3.9時間	2.9時間	▲1時間

3. 課題

- ① 東京所在の市場への運行は、野菜を複数の配送先へ運送することを主としており、配送先を減らすことは困難のため荷役に時間を要している。
- ② 荷積みには複数の支社を回って集荷することが多く、集荷先によっては荷物の区分けや整理ができていないため荷役に時間を要している。
- ③ 青果品であり、荷崩れ防止のため丁寧な扱いが必要なこと、さらに**配送先別に荷積みをするため時間を要している。**
- ④ 東京都所在の市場では、特に繁忙期は大変混雑しており、到着してから「市場に入るまで」「フォークリフト待ち」「荷役検査待ち」の手待ち時間が発生している。

4. 事業内容

- ① 1日の拘束時間を削減するために、市場の混雑ピーク前に到着することが可能となるよう、朝の荷積み時間の前倒しを実施した。
- ② **荷積みにかかる荷役時間を削減するために、配送先別の荷積みの区分け・整理を実施した。**

5. 結果

- ① 1日の拘束時間が17.7時間から15.5時間と2時間以上短縮した。
- ② **荷積みの最大時間が3.8時間から2.9時間と1時間程度短縮した。**

6. (1) 荷主企業のメリット

- ① 荷積み時間の労力を軽減することで、ドライバーの負荷が軽減し、さらなる安全・安心な運行となり商品の確実な配送が可能となる。
- ② 信頼関係の維持により安定した輸送力の確保につながる。
- ③ 本パイロット事業を通じて、運送事業者から荷積み要員の出勤時間の前倒し(ドライバーより早く出勤して積み荷を整理)やパレット運用について提案があり、今後検討のうえ、実施を予定する。

6. (2) 運送事業者のメリット

- ① 荷積み箇所の削減により荷役時間が短縮し、ドライバーの身体的・精神的負担が軽減する。
- ② 労働環境が改善していくことでドライバー不足の解消が期待される。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業から荷積み時間の前倒しについて協力が得られたこと。
- ② 荷主企業は取引環境改善に対し積極的であり、配送先ごとの積み荷の仕分けを実施したこと。
- ③ 荷主企業、運送事業者間の歩み寄りによって、改善に向け様々な提案がなされるなど、良好な協力関係が築けたこと。

6. 荷主側の施設面の改善による拘束時間の削減

6. 荷主側の施設面の改善による拘束時間の削減

- ・複数の倉庫を経由して集荷を行わなければならない場合や、倉庫のバース数が不足している場合には、**倉庫を集約したり、バース数の多い倉庫を増設**することにより、**荷待ち時間を削減**できます。
- ・また、**作業場が狭い場合**には、**外部倉庫や運送事業者のスペースを活用**することで、**作業時間を削減**できます。

事例① 新潟県の事例

- 複数倉庫を経由して集荷を行わなければならなかったが、小規模な倉庫を廃止するとともに、バース数の多い新倉庫を増設することによって倉庫を集約し、荷待ち時間を削減。

事例② 栃木県の事例

- 入荷専用バースの不足に対応し、入荷専用バースを増設することにより、拘束時間を削減。

事例③ 岡山県の事例

- 積込み倉庫が6箇所あったため、倉庫を集約化し、5箇所に削減することにより、拘束時間を削減。

事例④ 静岡県の事例

- 外部倉庫を利用することで積込みスペースに余裕を持たせるとともに、作業が行いやすくなるよう、レイアウト等についても見直しを行うことにより、荷役時間を削減。

事例⑤ 福井県の事例

- 発荷主の倉庫から製品を出荷する際に、狭隘な場所で梱包作業を行いトラックへの積込みを行っていたため、梱包・荷役の作業効率が悪く、荷役作業に時間がかかるとともにトラックの荷待ち時間も長くなっていたが、発荷主の倉庫のすぐ近くにある運送事業者の敷地まで一旦製品を横持ちし、梱包作業を行うことにより、荷役時間及び荷待ち時間を削減。

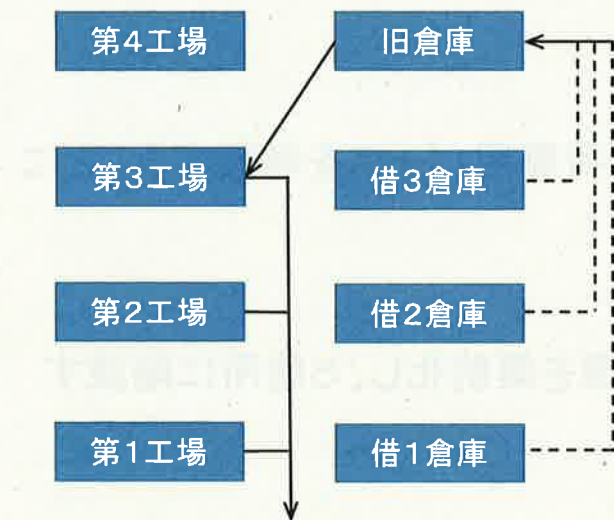
倉庫集約による積込待ち時間の短縮 新潟県

1. 実施者の概要

- 荷主企業:発荷主A(食品メーカー)
新潟県に本社のある食品メーカーで全国の物流センター、卸・小売店に出荷
- 運送事業者:運送事業者ア
新潟県に本社を置く。発荷主Aの工場から倉庫への運送・入庫、倉庫から出荷・運送を担当。
- 荷種:食品(菓子)

2. 事業概要

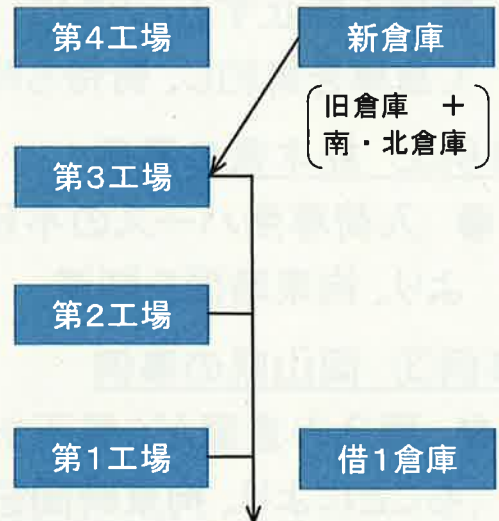
【before】



＜旧倉庫＞
出荷・倉庫入
兼用:5バース

＜昨年度に実施された内容＞

【after】



＜新倉庫＞
旧倉庫に加えて
出荷:8バース
倉庫入:2バース
増設

【成果】

	借3倉庫	借1倉庫	旧倉庫	各工場
バース数(出荷)	2	2	5	
指示有無	有	有	運転手判断	運転手判断
待機時間	40'	30'	5'	40'

	新倉庫 (旧倉庫 + 北・南倉庫)	各工場
バース数(出荷)	13	
指示有無	有	運転手判断
待機時間	0'	0'

1台当り
短縮時間

△115'

3. 課題

- ① 従来は、各倉庫を経由しなければならなかったが、バースが少ないことにより待機時間が発生していた。
- ② 複数拠点運送の場合は、荷卸順の関係で、複数回倉庫を回るか、または積み直し作業をする必要があった。
- ③ ①、②の状況であったことと、荷量の変動が大きいことにより、積込時間の基準が守られない状況にあった。
- ④ 優先される出荷作業の終了時間が読めず、大幅に遅れ、倉庫入れ作業はさらに遅れる状況となっていた。
- ⑤ 以上により、電話での情報取得、指示等、管理工数も大。

4. 事業内容

- ① 新倉庫を増設し、借り倉庫を廃止した。
- ② 増設倉庫で、新たに出荷：8バース、倉庫入れ：2バースを設置した。

5. 結果

- ① 工場及び借倉庫での待ち時間が大幅に減少した。
1台当りの待ち時間 $\triangle 115'$ 削減
- ② 電話での情報のやり取り等、管理コストが軽減された。

6. 荷主企業のメリット

- ① 倉庫入れ・出荷作業の生産性向上、倉庫間横持ちの削減。
- ② 待機時間を含むドライバーの作業時間短縮。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 発荷主と運送事業者が、一体となって待ち時間低減に取り組んでいる。
- ② コストダウン効果も併せて企画している。

入荷専用バスと取り下ろし体制の改善による手待ちの削減

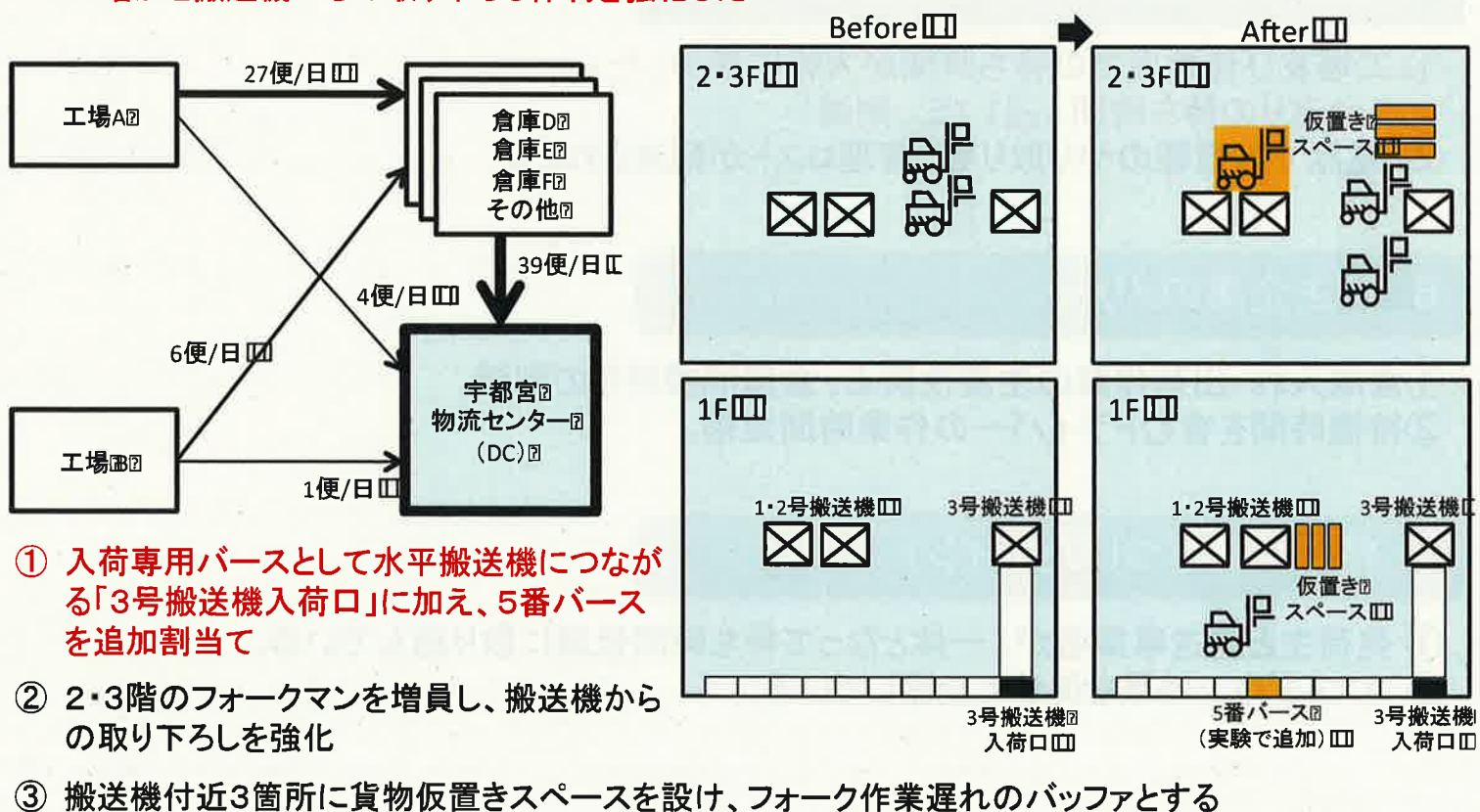
栃木県

1. 実施者の概要

- 発荷主企業：スナックフード・サービス株式会社(菓子運送、菓子受注、菓子倉庫内荷役業)
- 運送事業者：高野総合運輸株式会社、一般貨物自動車運送事業者(121台)
有限会社仲野運輸、一般貨物自動車運送事業者(33台)
株式会社星川産業、一般貨物自動車運送事業者(145台)
株式会社アクティチャレンジ、一般貨物自動車運送事業者(68台)
- 荷種：スナック菓子、煎餅 等

2. 事業概要

- スナックフード・サービスの宇都宮センターには、市内工場および外部倉庫からの横持ち入荷(ピストン輸送)が1日平均44便あるが、入荷専用バスの不足、センター内搬送機からの取り下ろし能力不足(停止の発生)により、最大2時間の手待ちが恒常的に発生している
- このため横持ち運行便の拘束時間が原則時間を超えていた。この改善のため、入荷専用バス割当ての増加と搬送機からの取り下ろし体制を強化した



- 1運行あたりの拘束時間が、全ての横持ち運行便の平均で154分から145分へと9分短縮された
- うち、宇都宮センターに入荷のある便に関しては163分から143分へと20分短縮された

3. 課題

- 宇都宮市内の拠点間における横持ち運行のうち、宇都宮センターへの入荷は、入荷専用バースの不足、搬送機からの取り下ろし能力の不足(停止の発生)により、最大2時間の手待ちが発生している。このため横持ち運行便の拘束時間が原則時間を超えていた
- また、横持ち運行の契約は、初回積込開始から最終下ろし終了までの時間と回数の上限が定められている。このため運びきれない分は、スポット輸送として別途運賃が支払われていた

4. 事業内容

- 宇都宮センターの入荷専用バースの割り当て増加と、搬送機からの取り下ろしの改善により、ドライバーの手待ちを改善し、車両あたりの運行回数を向上させる。改善点は次の3点
- ① 入荷専用バースの増加(1バース→2バース)
 - ② 在庫保管フロアである2・3階にフォークマンを1名増員し、垂直搬送機からの貨物取り下ろし体制を強化
 - ③ バッファ機能として、搬送機横3箇所には貨物の仮置きスペースを設ける

5. 結果

- ① 横持ち便ドライバーの拘束時間と運行回数 : 1運行(ピストン)あたりの拘束時間が9分短縮された

(注) 宇都宮センターへの横持ち、工場からSPへの横持ち等すべての横持ちデータの平均値
カッコ内は宇都宮センター入荷のあるデータのみ平均値

	従来運行	実験運行	差異
1日の拘束時間	11時間57分/人 (12時間21分)	11時間53分/人 (12時間02分)	ほぼ変わらず (▲19分)
1日の運行回数(ピストン回数)	4.89回/人 (4.77回)	5.28回/人 (5.24回)	+0.39回/人 (+0.47回/人)
運行効率指標 (拘束時間/運行回数)	154分/回 (163分/回)	145分/回 (143分/回)	▲9分/回 (▲20分/回)

- ② フォークマン増員分の工数 : 5時間26分/日

6. 荷主企業・運送事業者のメリット

発荷主

- 入荷専用バースの増加で、3号搬送機の負荷が分散される
- 貨物の仮置きスペースを設けたことで、搬送機のスループットが向上する
- 横持ち運行の回転率が1台あたり0.39回高まることで、上限時間内の運行回数が上昇し、スポット運賃を削減できる

運送事業者

- 現状の回転数を前提とした場合、横持ち運行のドライバー拘束時間を44分短縮することが可能(現状4.89回×9分/回の短縮効果)

7. 結果に結びついたポイント

- 2・3階の搬送機からの取り下ろし体制の強化により、詰まりによる搬送機の停止が改善されたこと
- 搬送機近くに設けた仮置きスペースが、搬送機の搬送能力と、フォーク搬送能力との差を補うバッファとして機能したこと

受付車両の平準化等構内滞留時間削減に向けた取組 岡山県

1. 実施者の概要

- 発荷主・元請事業者: キリングroupロジスティクス株式会社(岡山支店)
- 着荷主: 参加なし
- 実運送事業者: ケーエルサービス西日本株式会社、岡山スイキュウ株式会社、昌栄運送株式会社(3者)
- 荷種: 飲料品

2. 事業概要

改善前

【午前】早朝時間帯における車両集中による積込・待機時間が長時間化

- 受付時間を指定しないため、早朝時間帯に車両が集中
- 積込み倉庫6箇所ですべて移動時間、待機時間が発生

【午後】先積(翌日出荷・当日午後積込)出荷の積込に係る積込・待機時間が長時間化

- ピッキング作業等の生産性に課題
- 受付開始時間 14:45スタート

改善後

【午前】

- 受付車両の平準化→受付時間 30分後倒し
- 先積(翌日出荷・午後積込)の拡大による早朝混雑の解消
- 商品の配置換え、積込み場所の集約化による構内滞留時間の削減

【午後】

- ピッキング作業の早期化による手待時間の削減
- 受付開始時間早期化(30分前倒し)

(例示)商品の配置換え、積込み場所の集約化



3. 課題

- 早朝時間帯のトラック集中による積込作業前の待機時間の発生
- 商品を5～6箇所を巡回して積込むため各箇所待機時間が発生
- 午後「先積み」で各倉庫での待機時間が発生し、積込作業（構内滞留時間）が長時間化

4. 事業内容

早朝時間帯
積込・待機時間
削減

翌日出荷当日積込・
待機時間の削減

- ・午前積みの受付車両の平準化
- ・距離別に積込順序を設定
- ・先積拡大による午前積込み台数の削減
- ・倉庫の集約化、在庫バランス適正化
- ・ピッキング作業の早期化
- ・受付開始時間の早期化（30分前倒し）

5. 結果



※1 発荷主積込時間は、入門から出門までの時間であり、内訳は受付、待機・積込等により構成される

※2 着荷主荷卸時間は、待機時間、荷卸作業時間、容器積込時間等により構成される

6. 荷主企業のメリット

中長期的な観点から以下のメリットがある

- 自社物流の効率化
- 倉庫内荷役作業の効率化
- 物流コストの削減 他

7. 結果に結びついたポイント

- 実運送事業者（運転者）とのコミュニケーションが円滑で、定期的な話合いの場が設定され、信頼を基礎にしたパートナーシップが構築されていた

手待ち時間の削減等関係者間の協力による拘束時間短縮 静岡県

1. 実施者の概要

- 発荷主企業
東京が本社の化学製品製造業。
- 元請運送事業者
発荷主企業の物流子会社。本パイロット事業の対象の中部センター（200km）の計2社
- 実運送事業者
静岡県に本社を置く物流事業者2社
- 荷種
フィルム関係（中部から関東への輸送）

2. 事業概要

●外部倉庫引上げによる積込作業の分離化

外部倉庫引上げ（一時的避難）により、中部センターの積み込みスペースに余裕を持たせる

●「プラスワンボックス運用」（ボックスパレット化）の導入

一部試験的に導入していたボックスパレットを、「プラスワンボックス運用」として本格的に活用

●中部センターの出荷スペースの運用方の見直し

余裕ができた中部センターでの出荷スペースを、出荷作業を行いやすくなるように、レイアウトや作業の順番等についても見直しを実施

積み込み作業時間の短縮
（約1～1.5時間）

荷卸し作業時間の短縮
（約1時間）

その他配車の工夫

分割休息を利用した適切な拘束時間、休息期間を取ることが可能に

プラスワンボックス運用前



プラスワンボックス運用後



3. 課題

- ① 出荷作業時の手待ち時間の発生。積込み場所でほぼ毎日発生。
- ② 出荷場所(積込場所)での積込み完了の遅れの発生。当日荷当日締めによる追加、キャンセル対応のため積込み完了に遅れが出る。
- ③ 発荷主の要求する輸送時間が短い。
- ④ 発荷主からの出荷指示が遅く、計画的配車ができない。ほぼ毎日積込み当日の連絡。
- ⑤ 積込み作業の運用における乗務員への労働負荷。積込みバースの不足、積込車両までの導線が長い等。
- ⑥ 外部倉庫と場内の出荷優先順位が統一されておらず、遠方地向け等積込みを優先したい車両に待ち時間が発生。

4. 事業内容

【ファーストステップ】積込み作業の適正化

- ① 現状の出荷オーダーをもとに、出荷の順番を輸送条件等をベースに計画化。現在休息が不十分な運行について積込みの順番調整等を行う。

【セカンドステップ】

- ① 在庫の適正配置
- ② 取引条件の見直し
- ③ 積込み作業の軽減＝パレット化の推進

5. 結果

- ① **外部倉庫引上げによる積込作業の分離化**
外部倉庫引上げ(一時的避難)により、中部センターの積み込みスペースに余裕を持たせる。
 - ② 「プラスワンボックス運用」(ボックスパレット化)の導入
一部試験的に導入していたボックスパレットを、「プラスワンボックス運用」として本格的に活用。
 - ③ **中部センターの出荷スペースの運用方の見直し**
余裕ができた中部センターでの出荷スペースを、出荷作業を行いやすくなるように、レイアウトや作業の順番等についても見直しを実施
- これらの取り組みにより、車両の積込待機時間及び積み込み作業時間が約1～1.5時間短縮、荷卸し作業時間も約1時間短縮。さらに配車の工夫により、分割休息を利用した適切な拘束時間、休息期間を取ることが可能になった。

6. 荷主企業及び実運送事業者のメリット

- ① 輸送と荷役の効率化(短時間化)を図ることができ、その結果、ドライバーの拘束時間の短縮につながった。
- ② 今後も在庫の適正配置等により、出荷作業の更なる時間短縮が期待できる。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 現在、各事業者の、自社の領域での改善が、それぞれの輸送・荷役の改善につながり、ひいてはドライバーの拘束時間短縮につながっている。改善の一つ一つを積み重ねることにより、「自社最適」から企業活動の「全体最適」に連なっていくことが期待される。

運送事業者施設への作業集約で積込時間を短縮

福井県

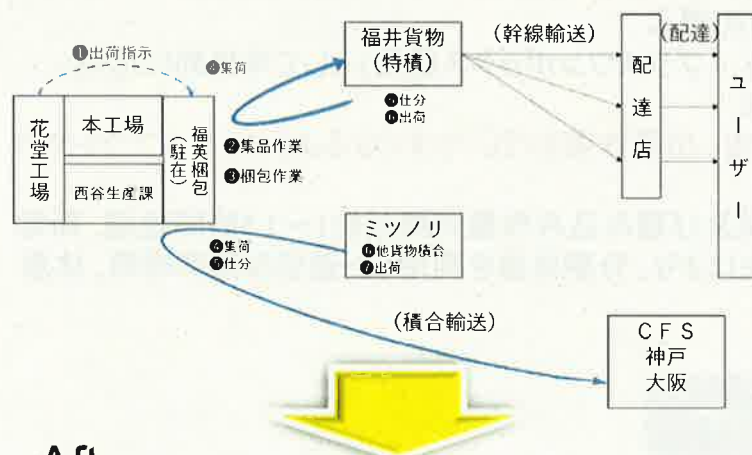
1. 実施者の概要

- 荷主企業 : サカイオーベックス株式会社
福井県に本社を置く染色加工業で、日本全国及び海外に染色された主としてアパレル用反物を出荷している
- 運送事業者A: 福井貨物自動車株式会社
福井県に本社を置く。特別積合せ業者で、本件では国内配送を担当
- 運送事業者B: 株式会社ミツノリ
福井県に本社を置く。倉庫と運送が主体業務で、本件では輸出貨物の輸送を担当
- 荷種 : 繊維製品(反物)

2. 事業概要

- ・ 工場内の輸出梱包作業場が狭隘で、非効率な作業が行われていたため、輸出貨物の輸送を担当するミツノリの拠点に梱包作業場を設け、梱包作業から積込みまでを一連の流れで実施

Before

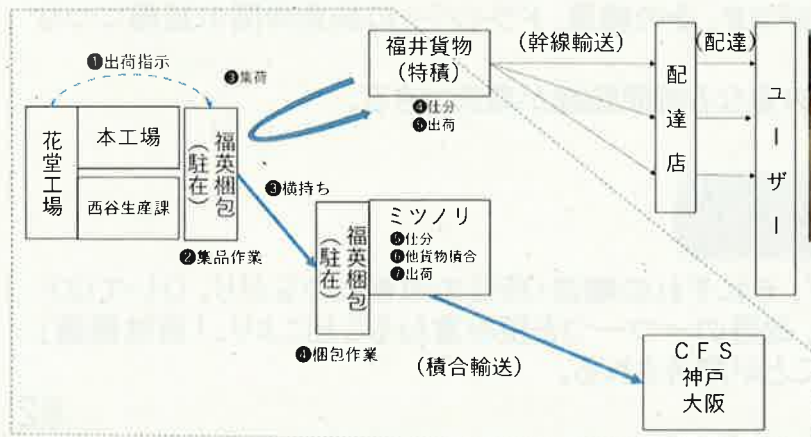


狭隘な作業スペース



梱包後に縦積みされたダンボール
この後、パレットに積み替える

After



運転手が梱包工程から共同で作業

- ・ パレットへの積み替え工程が不要に
- ・ 積込に要する時間が約1時間短縮
- ・ 出発時間も早まる

3. 課題

- ・ 狭隘な場所で作業が行われていたため、梱包作業が非効率で、積込に2時間から4時間、最大で9時間かかることがあった
- ・ 出発時間が遅れるため、下ろし先(休息期間を取得する場所)への到着が遅くなり、十分な休息期間を取得できず、拘束時間が長くなる

4. 事業内容

- ・ 輸出に係る外貨貨物について、梱包作業を効率化する実験を行った
- ・ 具体的には、輸出梱包工程を、荷主工場内ではなく、輸送業者であるミツノリの拠点で行う。広いスペースを確保し、梱包工程から仕分け、積込みに至るまでの工程を合理化する。これにより、車両の出発時間を早める
- ・ 実験を行うにあたっては、サカイオーベックス花堂工場に設置している梱包用機材(バンド掛け機)をミツノリの拠点に移動。梱包事業者はミツノリの拠点に移動し、梱包作業を行った

5. 結果

- ・ 積込み開始時刻はほぼ従来通りであるが、積込み完了時刻は57分前倒しとなった
- ・ パレットへの積み替え等の工程がなくなったことにより、積込みに必要な時間も約1時間短縮できた
- ・ これにより休息期間を取得しやすくなる

運行日	従来4日間平均 (Before)	実験期間中 5日間平均 (After)	効果
貨物積込開始時刻	13:53	14:02	0:09
貨物積込完了時刻	18:10	17:13	△0:57
積込所要時間	4:17	3:11	△1:06
実質積込所要時間	2:19	1:22	△0:57

注: 実質積込所要時間は、当該作業が他業務と並行して行われているため、対象業務に係わる作業時間のみを抽出したものである



6. 荷主企業のメリット

- ・ 梱包作業場を外部に移動することで、国内出荷貨物や、倉庫前にシート掛けされて置かれていた入庫待ち貨物の置き場が確保できた

7. 結果に結びついたポイント

①成功のポイント

- ・ 荷主と運送事業者、梱包業者が課題を共有し、数度にわたる打ち合わせを綿密に行ったこと。梱包から積込に至る工程を梱包業者と運送事業者が共同で作業することで連続性を構築でき、ムダな工程を無くすことができた

②課題

- ・ ダンボールのデリバリーにおける無駄の排除。ダンボールは出荷当日の朝から組んだ状態で配送されるために、2tロングの配達車両に当日分が全て乗り切らず、何回にも分けて配達されていた
- ・ 量が多い場合にはダンボールの配達がボトルネックになるため、今後検討が求められる

7. 十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保

7. 十分なリードタイムの確保による安定した輸送の確保

・着荷主に到着時間の余裕を持ってもらったり、発荷主に出荷時間を守ってもらうことにより、**十分なリードタイムを確保**でき、**運転手が適正な労働時間を遵守**でき、**安定的な輸送を行うことが可能**となります。

事例① 宮崎県の事例

- 集荷終了からフェリーの出航時間までの時間の余裕がないため、集荷が少しでも遅れると、フェリーにトラックが乗船することができなくなり、陸路をすべて走行しなければならなかったが、リードタイムを確保し、収穫当日は予冷库に保管し、翌日朝から積込みを開始することにより、フェリーの出航に確実に乗船できるようにし、フェリーでの安定的な輸送が可能となった。

事例② 鹿児島県の事例

- 着荷主の到着指定時間を後ろに遅らせてもらい、リードタイムを長くしてもらうことにより、改善基準告示で定められているドライバーの1拘束時間と拘束時間との間の8時間の休息時間を確保。

事例③ 北海道の事例

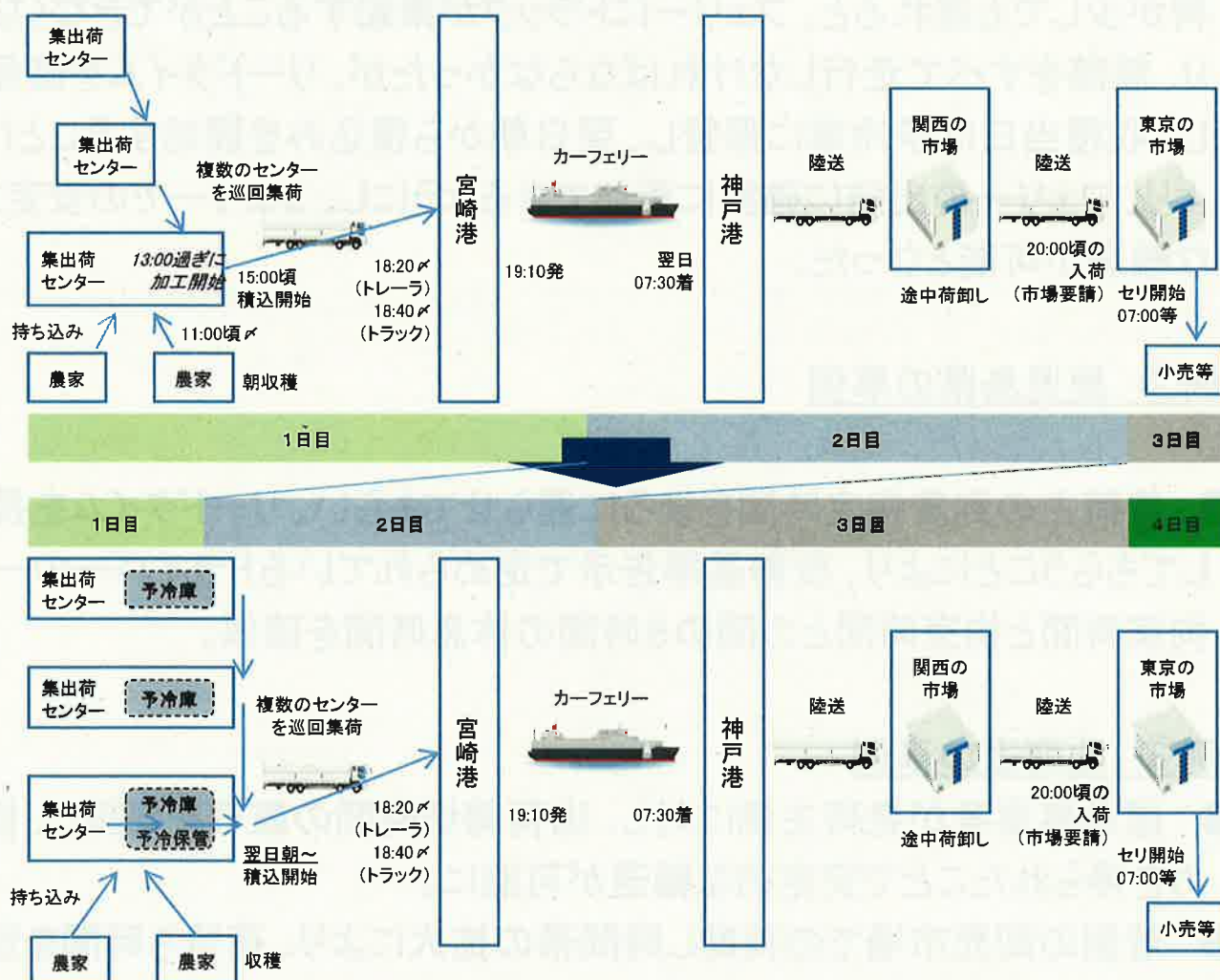
- 運送事業者が発荷主側に対し、出荷締切時間の厳守を要請し、協力を得られたことで安定的な輸送が可能に。
- 着側の卸売市場での荷卸し時間帯の拡大により、荷待ち時間を短縮。

4日目販売の促進により余裕を持った運行を実現 宮崎県

1. 実施集団の概要

- 荷主企業: 発荷主A(農業団体)、着荷主B(卸業者)
 - 発荷主Aは単位農協を組合員とする連合組織であり、県全域の各単位農協が県外に出荷する青果等を取りまとめて加工・販売(委託販売)・物流する機能を担っている。
 - 着荷主Bは関東の市場で事業を営む青果卸業者である。
- 運送事業者: 運送事業者ア(元請)、運送事業者イ(下請)
 - 運送事業者ア(元請)は、発荷主Aの関連会社である。実運送と利用運送事業を行っている。
 - 運送事業者イ(下請)は、宮崎県に本社を置く運送事業者。青果センターから関東・関西等への遠距離輸送を担当しており、農産物の輸送を主事業としている。
- 荷種: 青果物

2. 事業概要



本取り組みによってフェリー出港まで余裕を持って集荷をすることができ、フェリーに乗り遅れて全行程を走行せざるを得ないリスクが低減した。

3. 課題

- ① フェリー積み込みまでのリードタイムが短く、遅延が発生した場合には陸路輸送せざるを得ないため、改善基準告示の遵守が困難な状況となる。
- ② 着側の卸市場には順番待ちのルールが明確でなかったり、着荷しているのに荷受け担当が出てこないために、ドライバー自らが荷役しなければならないなど、卸によって対応に差がある

4. 事業内容

- ① 収穫当日は出荷せず予冷庫に入れる。
- ② 翌日、従前よりも早い時間帯から積み込みを開始する。
- ③ これにより3日目販売が基本であった出荷スケジュールを4日目販売のスケジュールに変える。

5. 結果

- ① 収穫当日積みを翌日積みとすることで、時間的に余裕を持って集荷・積み込みを行うことが可能となった。
- ② 収穫から販売までのリードタイムは3日から4日にのびたものの、収穫当日は予冷庫にて保管することにより3日目販売と変わらぬ鮮度が保持できた。
- ③ フェリーに乗り遅れて全行程を走行せざるを得ないリスクが低減した。

6. 荷主企業のメリット

- ① 余裕を持った出荷スケジュールでも鮮度を保持可能であることが確認できた。
- ② 運送事業者が改善基準告示の遵守が困難な運行を行わざるを得なくなるリスクが低減した。
- ③ 運送事業者との間で忌憚のない意見交換ができるようになった。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業と運送事業者で現場の問題点を確認した。
- ② 荷主企業、運送事業者が一同に介し、継続的な改善を検討した。
- ③ 荷主企業の協力により、出荷作業時間の短縮に取り組んだ。

待機時間、荷卸し時間の短縮等による拘束時間削減 鹿児島県

1. 実施者の概要

- 荷主企業：鹿児島くみあいチキンフーズ株式会社川内工場
鹿児島県に生産拠点を持つ食肉メーカー。九州圏内をはじめ、全国に出荷している。関西以西の遠方への出荷についてはフェリーを利用している。
- 運送事業者：元請：株式会社JA物流かごしま、実運送事業者：牧迫運輸株式会社
鹿児島県に本社を置く。食肉の輸送経験は長い。
- 荷種
食肉

2. 事業概要

鹿児島発中国地方向けの2ルートについて、下記の①～④の取組を行い、拘束時間の短縮を行った。（※Beforeの「時間」は実績の平均値である）

	ルートA			ルートB		
	Before	After	結果	Before	After	結果
①待機時間の短縮	4時間	0	▲4時間	4時間	0	▲4時間
②荷卸し時間の短縮	1.3時間	1時間	▲0.3時間	2.3時間	1時間	▲1.3時間
③走行時間の短縮	9時間	9時間	—	10.5時間	10時間	▲0.5時間
④休息期間の確保	—	—	—	4時間 (分割)	(8時間)	▲4時間
(積込み)	2時間	2時間	—	2時間	2時間	—
拘束時間	16.3時間	12時間	▲4.3時間	22.8時間	13時間	▲9.8時間

③走行時間短縮のため、他の車両により事前に転送を実施



3. 課題

- ① (ルートAB共通) 到着順の積込となっていたため、ドライバーが早めに来て順番待ちをしたり、他の車両と時間が重なることによって、待機時間が長くなることがあった。
- ② (ルートAB共通) 途中経由地での荷卸しに時間がかかっていた。
- ③ (ルートB) 走行距離が長く、拘束時間が長くなっていた。
- ④ (ルートB) 届け地での時間指定により、適切な休息がとりにくくなっていた。

4. 事業内容

- ① (ルートAB共通) 納品先の時刻指定状況から逆算し、実験車両の積込み開始時刻を15時と決定。他の車両については、実験車両の積込みに影響を与えないよう、別の時間帯を指定した。
- ② (ルートAB共通) 経由地で卸す分について、バラ積みをパレット積みに変更した。
- ③ (ルートB) 発地からルートの途中までを別車両で運ぶことにより、実験車両の走行距離、走行時間を短縮した。
- ④ (ルートB) 届け先の時間指定を後ろにずらしてもらい、納品前に休息8時間を確保した。

5. 結果

- ① 待機時間が平均4時間から「ゼロ」へ短縮された。
- ② 経由地での荷卸しはルートAで平均1.3時間から1時間に短縮された。ルートBでは荷卸し2回で2.3時間であったが、8時間の休息期間取得により荷卸し1回は別運行となるため、ルートBの荷卸しは1回1時間に短縮された。
- ③ ルートBの走行時間は平均10.5時間から10時間に短縮された。
- ④ ルートAの拘束時間は4.3時間短縮、ルートBの拘束時間は9.8時間短縮された。

6. 荷主企業のメリット

- ① 出荷車両について、およその時間指定はしていたものの、改めて行き先を考慮した時間指定を行うことにより、全体的に待機時間が削減された。
- ② トラック運送事業者とのコミュニケーションの深化・信頼関係の増強が図れた。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業から届け先への協力依頼により、納品時間指定を変更してもらえたこと。
- ② 荷主企業において、新たな手間・コストが発生する可能性があるものの、経由地で卸す分について、パレット積みの意思決定があったこと。
- ③ 走行時間を短縮するため、コストをかけて転送するというアイデアを実行したこと。

手待ち時間の削減等関係者間の協力による拘束時間短縮 北海道

1. 実施者の概要

- 発荷主企業:水産物加工会社、水産物販売会社
道東地区(水産物加工会社1社)、道南地区(水産物加工会社1社、水産物販売会社1社)の計3社
- 実運送事業者
道東地区1社(札幌市中央卸売市場まで片道約400km、道南地区1社(同じく片道約200km)の計2社
- 着荷主企業:卸売市場荷受会社(卸売業者)
札幌市中央卸売市場の荷受会社(大卸)2社
- 卸売市場荷受作業(小揚)会社
市場内の物流を担当する運送会社 2社
- 荷種
水産物(道東地区と道南地区から札幌市中央卸売市場への水産物輸送)

2. 事業概要

●荷受会社あて積荷明細の事前にFAX送信による手待ち時間の短縮

手待ち時間の発生要因	事前の FAX送信率	改善への取り組み	事後の FAX送信率
事前に積荷明細をFAXしないと仕分けラベル作成のための待機時間が発生(約30分)	約30%	事前の積荷明細FAX送信の協力を依頼	約40% (約10%の車両が30分の待機時間を短縮)

●運送事業者の自助努力による運行計画の見直し

道東～札幌市の往復運行の返路貨物がない2日運行では、途中の休息期間が確保できず、拘束時間をオーバーするケースが。

札幌発道東向けの返路貨物(雑貨)を確保することにより、3日運行に変更し、休息期間が確保できるように改善。

●発荷主と運送事業者の連携による出発時刻のルール化(2015年末に実施)

道南地区からの輸送の一部で道外への中継輸送に間に合わせるために無理な運行のケースが。

運送事業者が各荷主を訪問し、締切時間の厳守を文書で要請、荷主側の協力を得られ安定した輸送に。

●札幌市中央卸売市場側での荷卸し時間の延長(2017年3月20日夜以降)

水産棟内の施設が狭隘で、トラックが集中する深夜時間以降は、水産棟内で荷受作業が行えず、鹿道等の外部を利用。約1時間の手待ち時間が発生する要因に。

水産棟内のレイアウト変更による荷卸し時間の拡大(2時締切→3時30分締切)が実施予定。トラックの荷卸し時間の短縮、運転者の拘束時間の削減が期待。

3. 課題

- ① 長距離運行等による運行計画の難しさから拘束時間が長時間化している。
- ② 道外向け貨物を途中で積み替える中継輸送が必要なことにより拘束時間が長時間化している。
- ③ 市場での手待ち時間の発生が拘束時間に影響を及ぼしている。
- ④ 施設が狭いために、施設内で荷卸し作業ができず、労力と時間を要している。
- ⑤ **水揚げや生産の時間から輸送までの時間的な余裕がない。**
- ⑥ 輸送計画・輸送需要が天候に左右される。

4. 事業内容

- ① **発荷主と運送事業者の連携による出発時刻のルール化**
- ② 運送事業者の自助努力による運行計画の見直し
- ③ 荷受作業の効率化に向けた協力体制の構築
 - 1) 発荷主からの事前出荷情報の徹底
 - 2) 荷役設備の改良
- ④ 札幌市中央卸売市場における施設改善
 - 1) 市場内あるいは隣接地等における中継貨物スペースの確保
 - 2) 廃道における上屋等の設置による荷受けスペースの拡大
- ⑤ その他(契約の書面化の推進)

5. 結果

- ① 荷受会社あて積荷明細の事前にFAX送信による手待ち時間の短縮
FAX受信の割合は、事前事後で約30%から約40%と10%向上。従前に比べ10%の車両(ドライバー)が、荷札の作成のために要する手待ち時間である約30分を短縮。
- ② 運送事業者の自助努力による運行計画の見直し
札幌発道東向けの返路貨物(雑貨)を確保することにより、3日運行に変更し、休息期間が確保できるように改善
- ③ **発荷主と運送事業者の連携による出発時刻のルール化(2015年末に実施)**
運送事業者が各荷主を訪問し、締切時間の厳守を文書で要請、荷主側の協力を得られ安定した輸送に。
- ④ **札幌市中央卸売市場側での荷卸し時間の延長(2017年3月20日夜以降)**
水産棟内のレイアウト変更による荷卸し時間の拡大(2時締切→3時30分締切)を実施予定。トラックの荷卸し時間の短縮、運転者の拘束時間の削減が期待。

6. 荷主企業及び実運送事業者のメリット

- ① 水産物輸送の貨物特性・時間特性・作業特性等から、この種の「市場向け輸送」については、拘束時間の長時間化は止むを得ないこととされていた。しかし現在では、コンプライアンスや安全を重視し、改善基準を順守して運転者の拘束時間を短縮化するため、各輸送事業者の運行の見直しや、荷卸しの待機時間の短縮に取り組んだ結果、水産物の安定した輸送に寄与している。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 発着地とも、荷主である出荷業者・荷受業者が改善の取り組みに積極的であったことが大きい。特に、到着地では、前述したように多くの関係事業者がある。その調整・協議を進めながら水産棟内での荷卸し時間の拡大を推進した大卸業者のリーダーシップにより、今後も運転者の待機時間・荷役時間の短縮に成果が出ることを期待する。

8. 高速道路の利用による拘束時間の削減

8. 高速道路の利用による拘束時間の削減

- ・荷主に高速道路料金を負担してもらうことにより、高速道路を利用した運送を行うことができると、拘束時間削減に大きな効果があります。
- ・高速道路の通行許可が得られないような荷姿の貨物については、設計変更をすることにより、通行許可が得られるようになる場合があります。

事例① 岐阜県の事例

- 高速道路料金を荷主に負担してもらい、高速道路を使用することにより、運転時間を削減。

事例② 和歌山県の事例

- 荷種の寸法が過大であるため、高速道路の通行許可が得られなかったが、寸法の見直しを行い、高速道路の通行許可が得られるようになったことにより、運転時間を削減。

事例③・④ 長崎県・三重県の事例

- 高速道路の利用により、運転時間を削減。

高速道路使用による運転時間の削減 岐阜県

1. 実施者の概要

- 荷主企業：発荷主H（小売業）、着荷主h（発荷主Hの店舗）
岐阜県に本社を置くスーパーマーケット事業者。中部地方に広く店舗を展開。岐阜県内に物流センターを持ち、納入業者からの納品を店舗ごとに仕分けて配送。
- 運送事業者：
元請運送事業者ア 発荷主Hのグループ会社。物流センターでの構内作業や店舗配送の配車業務等を実施
実運送事業者イ 愛知県に本社を置く大手運送事業者。発荷主Hの各店舗への配送を担当
- 荷種
食品・生活雑貨等（本事業の対象はチルド品）

2. 事業概要

【状況】

高速道路の利用や、現状利用しているICを変更することにより、運転時間が短縮される効果が非常に高い輸送経路が存在

【実施内容】

高速道路を使用した輸送トライアル（費用は荷主負担）を実施。
3コースにて3日間トライアルを実施し、20分～1時間の運転時間短縮を実現。

高速道路使用前
(3日間平均)

コース	運転時間	
	往路	復路
①	1:40	1:38
②	1:25	
③	1:33	1:33

高速道路使用后
(3日間平均)

コース	運転時間	
	往路	復路
①	1:25	1:26
②	1:01	
③	1:01	1:05

①27分の短縮
②24分の短縮
③1時間の短縮

※コース②は片道（往路）のみ高速道路使用

3. 課題

- ① 改善基準告示の規定の範囲内で運用可能な配送計画を立案しており、長時間の拘束時間は発生していないが、デジタルタコグラフ機器の操作ミスが原因でデータ上十分な休憩取得が出来ていない例が見られた。
- ② 更なる拘束時間短縮のための課題としては、物流センターへの納入業者の車両が遅れた場合に積込み作業に影響が出て待機時間が長くなることがある（繁忙期のみ）が、その状況を実運送会社にも事前に伝達することで、待機時間を休憩時間とするなどの対応が可能
- ③ 元請運送事業者より高速道路使用が認められた経路以外で高速道路利用により運転時間の短縮が見込める配送経路がある
- ④ 各店舗からの空容器の返送時に物流センターの返却口が混雑し待ち時間が発生する時間帯がある

4. 事業内容

- ① 改善基準告示の遵守のための体制づくり等について聞き取り調査を行った。
- ② 物流センターでの待機時間短縮のため繁忙期に納入遅延の発生可能性がある場合は、その旨を実運送業者にも情報提供する（その体制を構築する）実証試験を実施
- ③ 対象となる配送経路について実際に高速道路を走行したトライアル輸送を実施
- ④ 空容器の返送時の待機時間については、混雑する時間帯が一時的であり、解消には設備投資を要するため今後の課題とした。

5. 結果

- ① デジタルタコグラフの操作ミス防止については運送会社の定例会議等で周知徹底
- ② 納入遅延についての情報共有はその体制を整えたが、試験期間に納入遅延が発生しなかったため実際の効果は不明
- ③ 高速道路使用のトライアル輸送により20分～1時間の運転時間削減効果が見られた

6. 荷主企業のメリット

- ① 店舗の出店状況等の変化により、一部非効率となっていた配送ルートを発見し、効率化の検討材料ができた。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 事業スタート時に荷主が配送の重要性を認識し、元請運送事業者とともに配送計画を構築した経緯があり、現在もそのような理念が荷主・元請運送事業者に浸透している。
- ② 荷主企業は効率面や安全面における改善を心がけており、運送会社からの意見をくみ上げ、改善を実施する体制を構築している。

建設部材の設計変更による24時間走行可能化 和歌山県

1. 実施者の概要

- 発荷主: 高田機工株式会社、着荷主: 発荷主と同じ
 - ・道路橋、鉄道橋等の鋼橋の設計、製作、架設
 - ・建築、公共施設等の鉄骨の設計、製作、架設
 - ・鋼橋上部の床版、舗装工事、標識、防護柵等の設置工事
- 実運送事業者: 西日本建設物流株式会社
 - ・建設部材(橋梁)の輸送(積込み・取卸し作業は実施しない)
- 荷種
 - ・橋梁架設工事のための建設部材

2. 事業概要

改善前

【設計変更前の寸法(例)】

幅 3100mm

高さ 4150mm(車両への積付後の寸法)

- ・高速道路の通行許可を得られない
(→ 24時間走行できない)
- ・一般道路(時間帯: 21時~6時)に限定

・往路で2泊3日による運行

改善後

【設計変更】

幅 3000mm以内
(▲100mm)高さ 4100mm以内
(▲50mm)

- ・高速道路の通行許可を得られた
- ・一般道路の通行時間帯の限定解除

高速道路、一般道路ともに

24時間通行可能となった

- ・往路で1泊2日による運行
(労働時間の縮減)

業務工程の変更と高速利用拡大で拘束時間削減

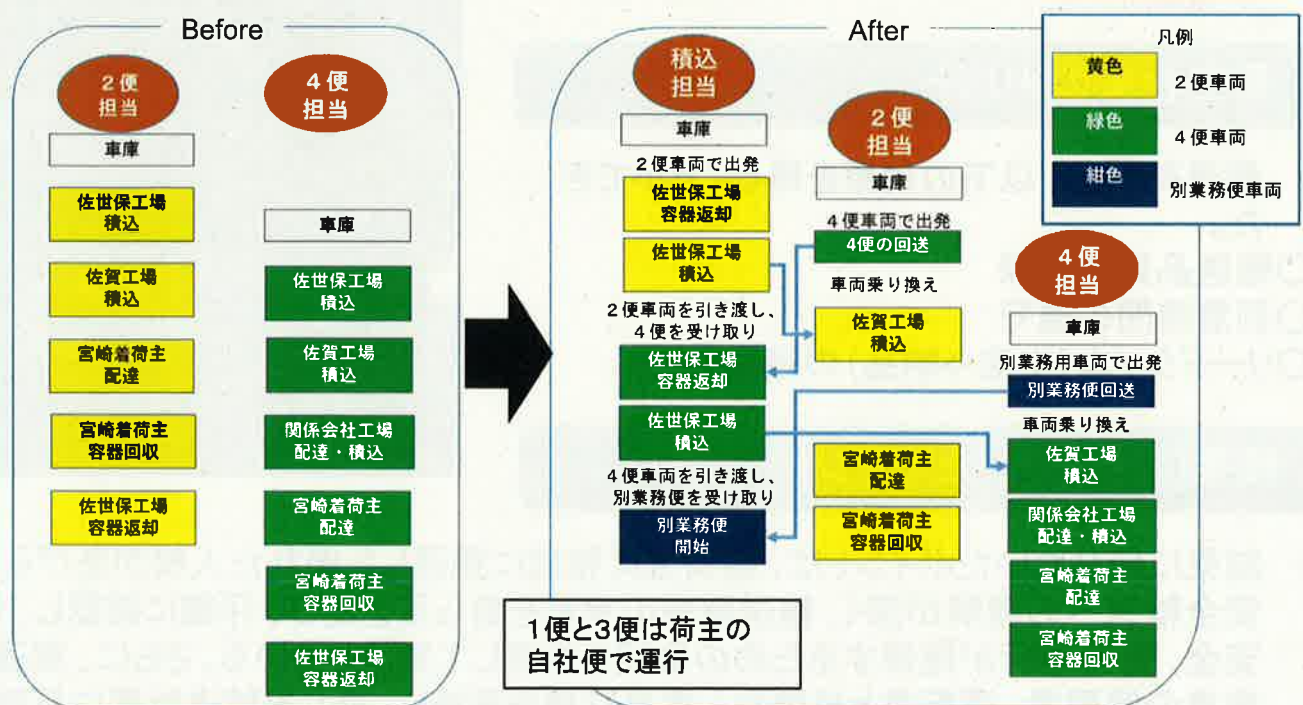
長崎県

1. 実施者の概要

- 荷主企業： 発荷主A(食品製造業)
福岡県に本社を置く食品製造業で九州一円から山口県へパンやケーキ等を提供。佐世保工場から各地拠点へ自社便、運送業者を使って配送
着荷主a(食品製造業)
本社宮崎県宮崎市
- 運送事業者：日通長崎運輸株式会社
長崎県に本社を置く。佐世保営業所が本事業に参加
- 荷種：パン等

2. 事業概要

- 佐世保から長崎までの往復輸送を毎日2便で運行し、これを繰り返すため、シフトが組みづらく長時間労働となっていた
- 実証実験では、佐世保工場において積込担当の運転手が大型2台の積込みと空容器返却の業務を行う。佐世保工場出発以降は別の運転手が引き継ぐ。積込担当の運転手は最後に短時間の別業務を実施して作業終了とする
- 高速道路の利用区間についても、従来通り利用した場合と拡大した場合で労働時間を比較する
 - ① 2便・4便とも従来運行ルートの場合(2便の利用距離437.4km、4便の利用距離 579.8km)
 - ② 2便・4便とも628.3km(利用できる区間全て)を高速道路利用する場合



拘束時間を40分～2時間10分短縮 運行の安全性も向上

3. 課題

- 宮崎県の下ろし先では、当該荷物を受けてさらに県下への配送があるため、定められた時間に到着しなければならず、全体的に厳しい運行計画であった
- 15時間を超える拘束を短縮するため、深夜早朝作業となる空容器の返却に、応援の作業員を派遣していた

4. 事業内容

- 走行距離が増大しても時間的なメリットを享受できるのであれば、利用可能な高速道路の区間は全て利用(往路は柳川～田野→武雄北方～田野、復路は田野～柳川を田野～佐世保三川内へ)
- 荷主の協力を得て、空容器の返却を集荷前の日中に行えるようにし、2名で行っていた業務を3名で行えるように、短時間の別業務と組み合わせて、シフトを変更

5. 結果

- 拘束時間が最大で2時間10分短縮
- 運転手の荷扱いによる作業負荷が軽減され、疲労感の軽減を実現
- 運転に集中できるため、デジタコでの運転手の安全運転評価も向上
- 運転手の感想としても、一般道の走行に比べて、高速道路での運行の方がヒヤリハットの経験が減少

	2便	全線高速道路使用		一般道と高速道路使用			4便	全線高速道路使用		一般道と高速道路使用	
	従来	実験時	効果	実験時	効果		従来	実験時	効果	実験時	効果
運転時間	11:27	10:12	▲1:15	11:04	▲0:23	運転時間	11:17	10:40	▲0:37	11:16	▲0:01
荷役時間	2:33	1:58	▲0:35	1:56	▲0:37	荷役時間	3:23	1:50	▲1:33	1:58	▲1:25
休憩時間	0:40	0:40	0:00	1:00	0:20	休憩時間	0:30	0:30	0:00	0:30	0:00
その他時間	0:20	0:15	▲0:05	0:20	0:00	その他時間	0:30	0:30	0:00	0:30	0:00
拘束時間	15:00	13:05	▲1:55	14:20	▲0:40	拘束時間	15:40	13:30	▲2:10	14:14	▲1:26

6. 荷主企業のメリット

- 出荷形態を変えることなく、運行の安定性を強化

7. 結果に結びついたポイント

- 日通長崎運輸では以前より他顧客の近距離の短時間業務を有しており、約半日で終了する発荷主佐世保工場での積み込み作業とその業務を組み合わせることができたため効率の良い操配ができた
- 容器返却の為の日中の接車場所確保については混雑が予想されるが、発荷主佐世保工場の協力を得られたことも大きい
- 容器返却時刻の変更には、労働時間短縮以外の効果もある。以前は空容器の返却を夜間・早朝に行っていたため冬場は真っ暗で作業性が低かったが、この作業を昼間明るい場所で行えるようになったことから、作業性は向上したと推察される

高速道路の適正利用運行と積込み作業体制の強化

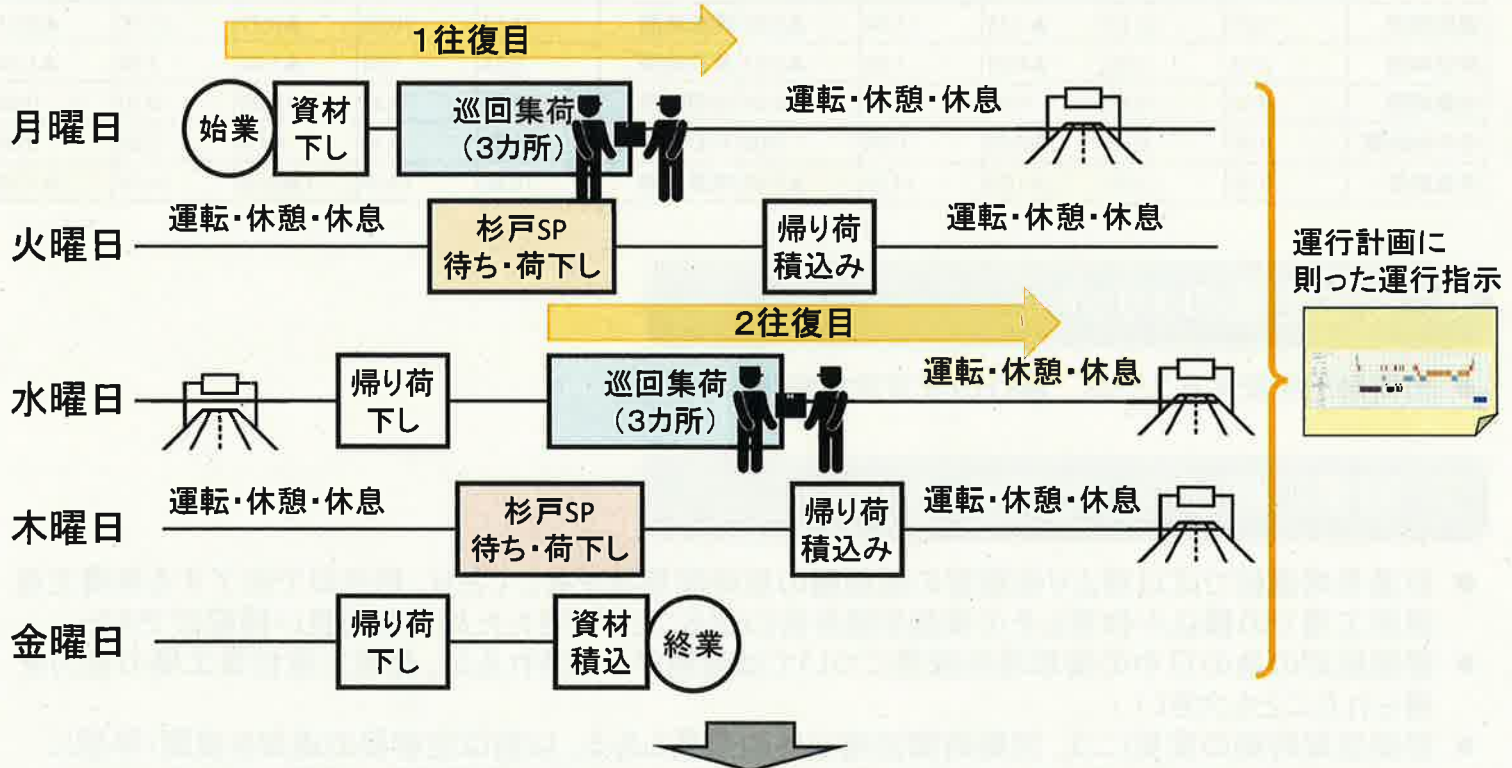
三重県

1. 実施者の概要

- 発荷主企業：株式会社おやつカンパニー
三重県津市に本社・工場を持つ菓子・食品製造販売業
資本金1億円
- 運送事業者：有限会社青山商店荷役
三重県津市に営業所を持つ。おやつカンパニーから東海3県の配送および埼玉県杉戸町のストックポイント行き輸送を委託されている。
保有車両数40台
- 荷種：スナック菓子・カップラーメン

2. 事業概要

- 埼玉県杉戸町のストックポイントまでの運行便(週2往復)において、拘束時間、運転時間等の改善基準告示が守れていない状況にあった。その要因として、運行計画が不十分で、**高速道路を使わない長時間運転の運行となっていたこと**、また集荷時積込みに時間を要していたことがあげられた。
- **実証実験では、高速道路を効果的に利用する運行計画を作成し、これに基づく運行指示を行うほか、集荷時の積込み補助員1名投入による荷役時間削減の実験を行った。**



- 拘束時間、運転時間で改善が見られた。ただし実験運行を通じての改善基準告示遵守までには至らず。
- 連続運転時間超過が解消された。
- 積み込み荷役時間は26%短縮した。

3. 課題

- 埼玉県杉戸町行き便は、5日間で2往復の運行であるが、拘束時間が長い、運転時間が2日平均9時間を超過、連続運転時間上限を超過など、改善基準告示上問題が生じていた。その要因は以下の3点であった。
- ① 集荷先が最大6箇所あることと、商品特性上手積みを行っているため、集荷に1時間30分～3時間を要していた。
- ② 具体的な運行計画に基づく運行指示がなく、運転者のペースでの運行を実質的に許可していた。
- ③ 高速道利用のために一定額を渡していたが、どの区間で利用するかは運転手の裁量となっており、有効な区間であっても利用されていない。

4. 事業内容

- 高速道路を効果的に利用する運行計画を作成し、これに基づく運行を行うほか、集荷時の積み込み補助員投入による荷役時間削減の実験を行った。具体的には、
- ① 事前に運行管理者が高速道路を適正利用し、経由地、休憩予定地、予定時間を明確にした5日間の運行計画を作成し、運転手に指示し運行させた。
- ② 対象手段の荷主の集荷(1日目および3日目)において、積み込み補助員が1名同乗し積み込み作業を支援した。

5. 結果

① 労働時間と運送コスト

※今回調査では、4時間以上の休息を、分割休息を試みたが成立しなかったものとみなし、休息期間として扱った。

	拘束時間	運転時間	連続運転時間	休息期間※	運送コスト
従来運行	4日目まで拘束状態が継続	5日中3日が、2日平均9時間を超過	5時間3回、7時間1回発生	8時間以上が成立した日なし	高速代+燃料費計101,370円
実験運行	3度16時間を超過したが、平均では3時間16分/日短縮	5日中1回、2日平均9時間を超過。平均では3時間54分/日短縮	4時間超は発生しなかった。	3日間で未成立だが、平均では3時間12分/日の改善	(同)119,880円 (18,510円の増加)

② 積み込み作業時間

	積み込み立米	荷役時間	単位あたり荷役時間
従来運行	1日目:46.91m ³ 、3日目:46.46m ³	1日目:3h30m、3日目:2h40m	3.96分/m ³
実験運行	1日目:45.73m ³ 、3日目:46.45m ³	1日目:2h00m、3日目:2h30m	2.93分/m ³ (26.0%短縮)

6. 荷主企業・運送事業者のメリット

- ① 発荷主
 - 積み込み時間短縮によりバスの車両回転率が高まった。積み込み荷役時間は26.0%短縮。
- ② 運送事業者
 - 拘束時間、運転時間で改善が見られた。ただし運行を通じての改善基準告示遵守までには至らず。
 - 連続運転時間超過が解消された。

7. 結果に結びついたポイント／課題

- 初日朝一番の下し作業(前週積み込み分)に時間を要していることで、初日の拘束時間が延びた。
- 休憩が運行計画に比べ長い、回数が多い(休息期間をまとめて取れない)など、計画と運転手の運行に差異があった。
- 初めての試みで積み込み補助員と運転手の協力体制がうまくとれなかった。

9. その他

- (1) 混雑時を避けた配送による荷待ち時間の削減
- (2) 発注量の平準化による拘束時間の削減
- (3) モーダルシフトによる拘束時間の削減

9. その他

(1) 混雑時を避けた配送による荷待ち時間の削減

事例① 青森県の事例

- 朝積みの作業時間の前倒しにより、市場の混雑ピーク前に到着することにより、荷待ち時間を削減。

事例② 岡山県の実例

- 早朝時間帯に車両が集中しているため、受付時間を指定するとともに、先積(翌日出荷・午後積込)を拡大することにより、車両の平準化を図り、荷待ち時間を削減。

事例③ 鹿児島県の実例

- 積込み開始時間を混雑時からずらすことにより、荷待ち時間を削減

(2) 発注量の平準化による拘束時間の削減

事例① 高知県の実例

- 少量での発注をやめ、パレット単位等による数量の発注とし、発注量を平準化することにより、荷役時間や検品時間等を削減。

事例② 東京都の実例

- 着側の受入能力を考慮して発側の出荷台数を調整することで、入荷量を平準化することにより、着側での待機時間を削減。

(3) モーダルシフトによる拘束時間の削減

事例① 大分県の実例

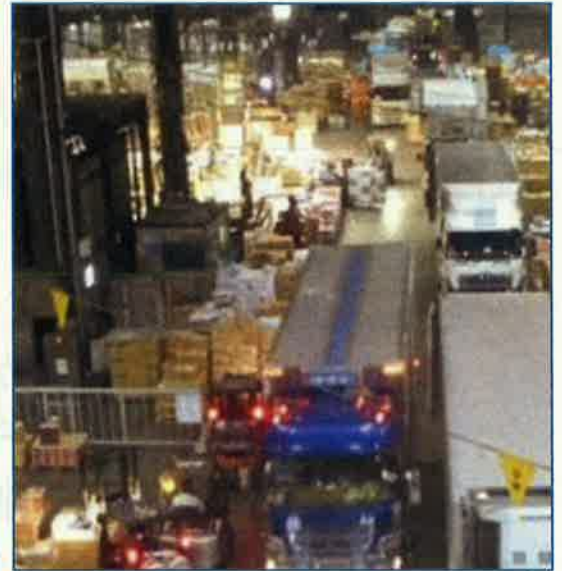
- 大分～大阪間の輸送について、フェリーを利用する場合と高速道路を利用する場合との労働時間等の比較を、実際に走行することにより検証。フェリー輸送の方が、拘束時間が短くなるとともに、休息時間を確実に確保できることを確認。

「朝積みの時間の前倒し」と「荷物の区分け・整理する」ことによる荷積み時間削減

青森県

1. 実施者の概要

- 発荷主企業: 十和田おいらせ農業協同組合
2010年に複数の農業協同組合と合併し、青森県内2市5町3村、本店と9支店を持ち、主に野菜の販売、流通を行っている。
- 運送事業者: 中長運送株式会社
中長距離輸送では関東・関西方面に野菜や冷凍食品の輸送を行い、その他短距離輸送、貸倉庫等の事業を展開している。
- 着荷主企業: 東京都所在の市場
青果卸売
- 荷種
野菜(対象荷主)



市場内の混雑状況

2. 事業概要

運行開始日の朝積みの作業開始時間の前倒し及び荷役時間の縮減により、着荷主の市場の混雑ピーク前に到着することで1日の拘束時間を削減する。

➤ 朝積み時間の前倒し

現状
朝8時～荷積み開始

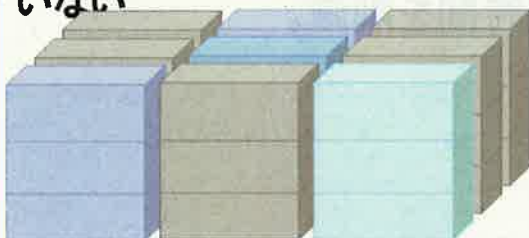


《実証実験》
朝7時～荷積み開始

➤ 配送先別の荷積みの区分け・整理

現状

配送先ごとの仕分けができていない

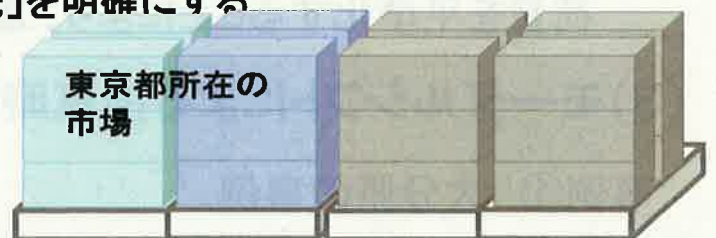


荷積み前の状態(改善前)



《実証実験》

配送先ごとに積み荷を仕分けして、「配送先」を明確にする



荷積み前の状態(改善後)

➤ 結果

	Before	After	結果
1日の拘束時間	17.7時間	15.5時間	▲2.2時間
荷積み時間(最大)	3.9時間	2.9時間	▲1時間

3. 課題

- ① 東京所在の市場への運行は、野菜を複数の配送先へ運送することを主としており、配送先を減らすことは困難のため荷役に時間を要している。
- ② 荷積みには複数の支社を回って集荷することが多く、集荷先によっては荷物の区分けや整理ができていないため荷役に時間を要している。
- ③ 青果品であり、荷崩れ防止のため丁寧な扱いが必要なこと、さらに配送先別に荷積みをするため時間を要している。
- ④ 東京都所在の市場では、特に繁忙期は大変混雑しており、到着してから「市場に入るまで」「フォークリフト待ち」「荷役検査待ち」の手待ち時間が発生している。

4. 事業内容

- ① 1日の拘束時間を削減するために、市場の混雑ピーク前に到着することが可能となるよう、朝の荷積み時間の前倒しを実施した。
- ② 荷積みにかかる荷役時間を削減するために、配送先別の荷積みの区分け・整理を実施した。

5. 結果

- ① 1日の拘束時間が17.7時間から15.5時間と2時間以上短縮した。
- ② 荷積みの最大時間が3.8時間から2.9時間と1時間程度短縮した。

6. (1) 荷主企業のメリット

- ① 荷積み時間の労力を軽減することで、ドライバーの負荷が軽減し、さらなる安全・安心な運行となり商品の確実な配送が可能となる。
- ② 信頼関係の維持により安定した輸送力の確保につながる。
- ③ 本パイロット事業を通じて、運送事業者から荷積み要員の出勤時間の前倒し(ドライバーより早く出勤して積み荷を整理)やパレット運用について提案があり、今後検討のうえ、実施を予定する。

6. (2) 運送事業者のメリット

- ① 荷積み箇所の削減により荷役時間が短縮し、ドライバーの身体的・精神的負担が軽減する。
- ② 労働環境が改善していくことでドライバー不足の解消が期待される。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業から荷積み時間の前倒しについて協力が得られたこと。
- ② 荷主企業は取引環境改善に対し積極的であり、配送先ごとの積み荷の仕分けを実施したこと。
- ③ 荷主企業、運送事業者間の歩み寄りによって、改善に向け様々な提案がなされるなど、良好な協力関係が築けたこと。

受付車両の平準化等構内滞留時間削減に向けた取組 岡山県

1. 実施者の概要

- 発荷主・元請事業者: キリンググループロジスティクス株式会社(岡山支店)
- 着荷主: 参加なし
- 実運送事業者: ケーエルサービス西日本株式会社、岡山スイキュウ株式会社、昌栄運送株式会社(3者)
- 荷種: 飲料品

2. 事業概要

改善前

【午前】早朝時間帯における車両集中による積込・待機時間が長時間化

- 受付時間を指定しないため、早朝時間帯に車両が集中
- 積込み倉庫6箇所ですべて移動時間、待機時間が発生

【午後】先積(翌日出荷・当日午後積込)出荷の積込に係る積込・待機時間が長時間化

- ピッキング作業等の生産性に課題
- 受付開始時間 14:45スタート

改善後

【午前】

- 受付車両の平準化→受付時間 30分後倒し
- 先積(翌日出荷・午後積込)の拡大による早朝混雑の解消
- 商品の配置換え、積込み場所の集約化による構内滞留時間の削減

【午後】

- ピッキング作業の早期化による手待時間の削減
- 受付開始時間早期化(30分前倒し)

(例示)商品の配置換え、積込み場所の集約化



3. 課題

- 早朝時間帯のトラック集中による積込作業前の待機時間の発生
- 商品を5～6箇所を巡回して積込むため各箇所待機時間が発生
- 午後「先積み」で各倉庫での待機時間が発生し、積込作業（構内滞留時間）が長時間化

4. 事業内容

早朝時間帯
積込・待機時間
削減

翌日出荷当日積込・
待機時間の削減

- ・午前積みの受付車両の平準化
- ・距離別に積込順序を設定
- ・先積拡大による午前積込み台数の削減
- ・倉庫の集約化、在庫バランス適正化
- ・ピッキング作業の早期化
- ・受付開始時間の早期化（30分前倒し）

5. 結果



※1 発荷主積込時間は、入門から出門までの時間であり、内訳は受付、待機・積込等により構成される

※2 着荷主荷卸時間は、待機時間、荷卸作業時間、容器積込時間等により構成される

6. 荷主企業のメリット

中長期的な観点から以下のメリットがある

- 自社物流の効率化
- 倉庫内荷役作業の効率化
- 物流コストの削減 他

7. 結果に結びついたポイント

- 実運送事業者（運転者）とのコミュニケーションが円滑で、定期的な話合いの場が設定され、信頼を基礎にしたパートナーシップが構築されていた

待機時間、荷卸し時間の短縮等による拘束時間削減 鹿児島県

1. 実施者の概要

- 荷主企業：鹿児島くみあいチキンフーズ株式会社川内工場
鹿児島県に生産拠点を持つ食肉メーカー。九州圏内をはじめ、全国に出荷している。関西以西の遠方への出荷についてはフェリーを利用している。
- 運送事業者：元請：株式会社JA物流かごしま、実運送事業者：牧迫運輸株式会社
鹿児島県に本社を置く。食肉の輸送経験は長い。
- 荷種
食肉

2. 事業概要

鹿児島発中国地方向けの2ルートについて、下記の①～④の取組を行い、拘束時間の短縮を行った。（※Beforeの「時間」は実績の平均値である）

	ルートA			ルートB		
	Before	After	結果	Before	After	結果
①待機時間の短縮	4時間	0	▲4時間	4時間	0	▲4時間
②荷卸し時間の短縮	1.3時間	1時間	▲0.3時間	2.3時間	1時間	▲1.3時間
③走行時間の短縮	9時間	9時間	—	10.5時間	10時間	▲0.5時間
④休息期間の確保	—	—	—	4時間 (分割)	(8時間)	▲4時間
(積み込み)	2時間	2時間	—	2時間	2時間	—
拘束時間	16.3時間	12時間	▲4.3時間	22.8時間	13時間	▲9.8時間

③走行時間短縮のため、他の車両により事前に転送を実施



3. 課題

- ① (ルートAB共通)到着順の積込となっていたため、ドライバーが早めに来て順番待ちをしたり、他の車両と時間が重なることによって、待機時間が長くなることがあった。
- ② (ルートAB共通)途中経由地での荷卸しに時間がかかっていた。
- ③ (ルートB)走行距離が長く、拘束時間が長くなっていた。
- ④ (ルートB)届け地での時間指定により、適切な休息がとりにくくなっていた。

4. 事業内容

- ① (ルートAB共通)納品先の時刻指定状況から逆算し、実験車両の積込み開始時刻を15時と決定。他の車両については、実験車両の積込みに影響を与えないよう、別の時間帯を指定した。
- ② (ルートAB共通)経由地で卸す分について、バラ積みを変えてパレット積みに変更した。
- ③ (ルートB)発地からルートの途中までを別車両で運ぶことにより、実験車両の走行距離、走行時間を短縮した。
- ④ (ルートB)届け先の時間指定を後ろにずらしてもらい、納品前に休息8時間を確保した。

5. 結果

- ① 待機時間が平均4時間から「ゼロ」へ短縮された。
- ② 経由地での荷卸しはルートAで平均1.3時間から1時間に短縮された。ルートBでは荷卸し2回で2.3時間であったが、8時間の休息期間取得により荷卸し1回は別運行となるため、ルートBの荷卸しは1回1時間に短縮された。
- ③ ルートBの走行時間は平均10.5時間から10時間に短縮された。
- ④ ルートAの拘束時間は4.3時間短縮、ルートBの拘束時間は9.8時間短縮された。

6. 荷主企業のメリット

- ① 出荷車両について、およその時間指定はしていたものの、改めて行き先を考慮した時間指定を行うことにより、全体的に待機時間が削減された。
- ② トラック運送事業者とのコミュニケーションの深化・信頼関係の増強が図れた。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業から届け先への協力依頼により、納品時間指定を変更してもらえたこと。
- ② 荷主企業において、新たな手間・コストが発生する可能性があるものの、経由地で卸す分について、パレット積みの意思決定があったこと。
- ③ 走行時間を短縮するため、コストをかけて転送するというアイデアを実行したこと。

発注量平準化による取扱SKUの削減による附帯作業時間の短縮化 高知県

1. 実施者の概要

- 荷主企業:カルビー株式会社(食料品)、旭食品株式会社(卸売業)
 - ・発荷主は、食料品を製造し、主に卸売業、小売業に対して販売。
 - ・着荷主は、地元最大手の卸売業者
- 元請事業者:スナックフードサービス株式会社
 - ・発荷主から3PL業務を受託。
- 運送事業者:四国運輸株式会社
 - ・発荷主における貨物の積込み作業(検品作業を含む)、輸送業務、着荷主における貨物の取卸し業務(検品作業を含む)。
- 荷種 : 食料品

2. 事業概要

改善前

○発注方式

→安全在庫を考慮し、システムによる自動発注

改善後

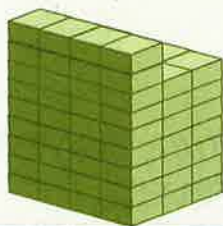
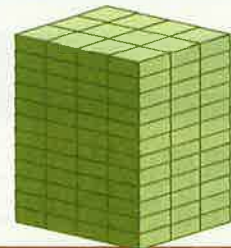
○発注方式の見直し

→物流作業の効率化を考慮し、パレット単位、面単位の発注数量で自動発注(発注量の平準化)

面単位発注

○従来発注
端数2ケース○面単位発注
12面×1段=12ケース

パレット単位発注

○従来発注
12面×7段=84ケース
端数8個 合計94ケース○パレット単位発注
12面×12段=144個

○種類×味×重量×形状等により、多くのSKU※があり、多品種少量による発注のため、発荷主、実運送事業者、着荷主における荷役作業において複雑性が増し、作業時間が長時間化している。

※「SKU(Stock Keeping Unit)」は同じ商品でもパッケージ、重量、味等の相違、価格相違等、アイテムよりさらに小さい単位で分類されたもの

○発荷主・元請事業者等:倉庫内荷役作業(ピッキング回数、リフトの移動距離等)が効率化し作業時間が削減

○実運送事業者:積込み時、積込み作業の効率化、検品作業が簡易化し、作業時間が削減

○着荷主:パレット単位による数量とすることで、フォークリフトにより移動する回数、距離、作業員による工数が削減

成果

- 350ケースでは▲18.7%、850ケースでは▲13.8%の短縮化効果があった

3. 課題

- ① 取扱SKU数が多く、運転者の積込・検品作業が煩雑化し、作業時間が長時間化。
- ② 取卸・検品作業も、長時間化の傾向にあった。相違する大きさのケースが多く、積み込み・取卸し作業時、ケースの組合せを考えるため、時間を要する。
- ③ 発着荷主においては、多種のSKUがあるため、倉庫内作業、検品作業が煩雑化し、荷役作業が長時間化する傾向にあった。

4. 事業内容

- ① 着荷主からの発注は「安全在庫－出荷数量＝在庫量」を踏まえ、安全在庫量を考慮した数量を自動でシステム発注していた。これをSKU毎に発注量を一定期間でまとめ、パレット単位の数量、面単位の数量とすることで、発注量を平準化した。
- ② パレット単位(約10前後のSKU)、面単位(約8割のSKU)にまとめることで、各種作業の効率化を推進した。

5. 結果

350ケースにおける積込・取卸作業時間

350 ケース	改善前	改善後	改善効果	改善比率
積込作業時間	32分	24分	-07分*	-23.1%*
取卸作業時間	35分	29分	-05分*	-14.6%*
合計時間	67分	54分*	-12分*	-18.7%*

※上記は、「秒」表示していないため、改善効果が±1分超過する場合があります。改善比率は「秒」を考慮して算出するため、表記数値による計算結果と一致しない

850ケースにおける積込・取卸作業時間

850 ケース	改善前	改善後	改善効果	改善比率
積込作業時間	59分	45分	-14分	-24.0%*
取卸作業時間	70分	66分	-03分*	-5.0%*
合計時間	129分	112分*	-17分	-13.8%*

※上記は、「秒」表示していないため、改善効果が±1分超過する場合があります。改善比率は「秒」を考慮して算出するため、表記数値による計算結果と一致しない

6. 荷主企業のメリット

- 【発荷主のメリット】・貨物積載時の発荷主側の検品作業時間短縮化
・貨物のピッキング作業時間の短縮化等
- 【着荷主のメリット】・取卸し作業後、貨物の検品作業時間の短縮化
・倉庫内作業時間の短縮化等

7. 結果に結びついたポイント

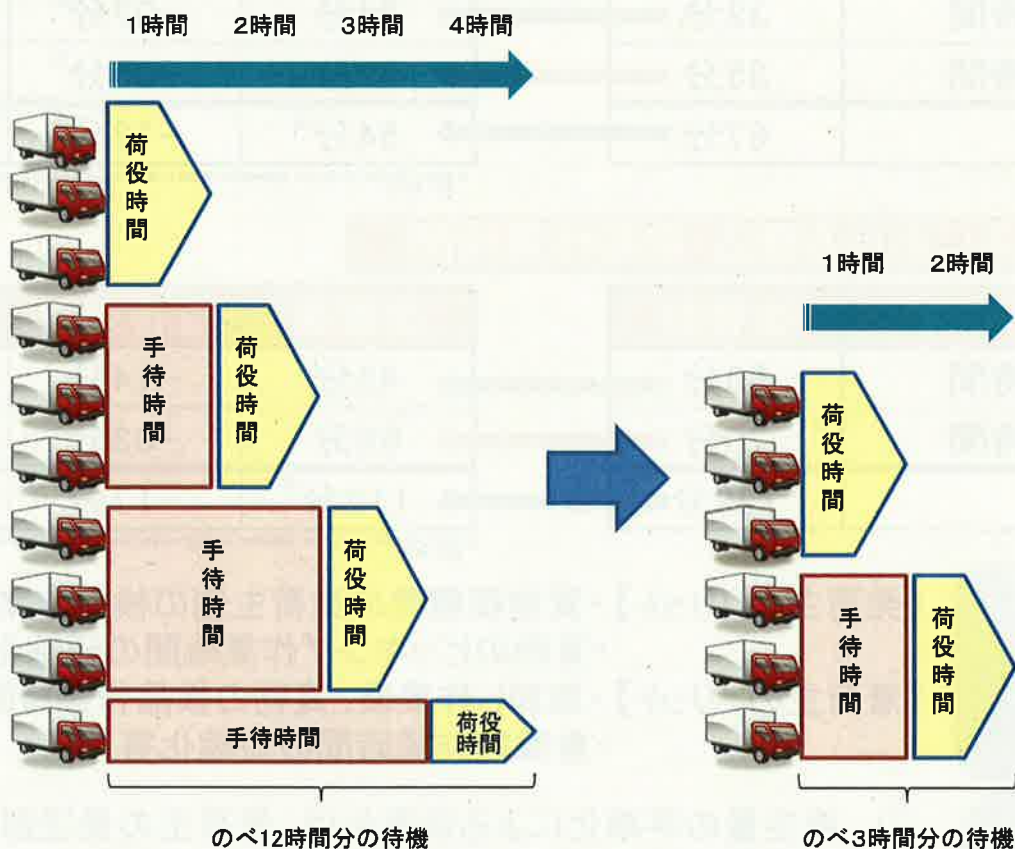
- ① 発注量の平準化による効率化は、着荷主の発注部門、物流部門の連携の確保、さらには発荷主側の作業効率化による時間短縮効果が明確であり、発着荷主にとってwin-winの関係が明確となったため、取組が円滑となった。
- ② 運転者の経験、能力等により生産性格差があるため、改善効果は限定的である。

1日当たりの出荷台数の抑制により入荷量を平準化 東京都

1. 実施集団の概要

- 荷主企業：発荷主A(製造業)、着荷主a(卸売業)
 - 発荷主Aは、東京都に本社を置く製紙メーカー。パイロット事業では同社の名古屋工場を対象とした。
 - 着荷主aは、東京都、大阪府の2本社体制を取る卸売業者。家庭紙および家庭日用雑貨を主に取り扱っている。
- 運送事業者：運送事業者ア(元請)、運送事業者イ、ウ(下請)
 - 運送事業者アは、東京都に本社を置く運送事業者。同社の運営する倉庫が発荷主Aのエリアデポに指定されているほか、着荷主aの倉庫で入在庫管理や庫内作業も行っている。
 - 運送事業者イ、ウはいずれも関東を拠点とする運送事業者で、発荷主Aの名古屋からの製品輸送を担当している。
- 荷種：家庭紙

2. 事業概要



【待機時間短縮のイメージ】

着側の処理能力を考慮して発側の出荷台数を抑制することで、
入荷量を平準化することによりトラックの待機時間を減らすことが
できた。

3. 課題

- ① 着側での荷役スペースが狭隘であることから、最大でも3台同時にしか荷卸し作業ができない。
- ② 製品がパレタイズされておらず、荷卸しはすべて手荷役であることから、1台分の製品荷卸しに約1時間を要する。
- ③ 発側での生産計画をベースとして、着側における在庫状況やキャパシティを越えた貨物が搬入されるため、倉庫内における荷繰りが煩雑となり、ハンドリングに時間がかかってしまうことでトラックの待機時間が発生していた。

4. 事業内容

- ① ドライバーに対して運行時間、待機時間、発地、着地で感じる問題点(改善して欲しい内容)について具体的にヒアリングを行った。
- ② 着側における保管処理能力、ハンドリング能力について発荷主に説明、理解を得ることができた。
- ③ パイロット事業実施以前は10台以上のトラックが到着することもある状況であったが、1日当たり5台、多くても6台までに発側の出荷台数を抑制した。

5. 結果

- ① 1日当たりの出荷台数が処理能力に合わせて抑制されることにより、着側での入庫量が平準化された。
- ② 1日当たりの入庫量が平準化されることにより、着側におけるハンドリング効率が向上した。
- ③ 入庫量の平準化とハンドリング能率の向上により、1日当たりの延べ待機時間が全体で約4割ほど短縮された。

6. 荷主企業のメリット

- ① ドライバーからの意見聴取を行うことで、今回の取り組み以外にも解決すべき課題について把握することが出来た。
- ② 運送事業者が改善基準告示の遵守が困難な運行を行わざるを得なくなるリスクが低減した。

7. 結果に結びついたポイント

- ① ドライバーからの意見聴取により具体的な課題について把握できた。
- ② 荷主企業、運送事業者で現場の問題点を確認した。
- ③ 荷主企業の協力により、出荷台数の抑制に取り組んだ。

フェリーと高速道路利用におけるモーダルシフト効果の検証 大分県

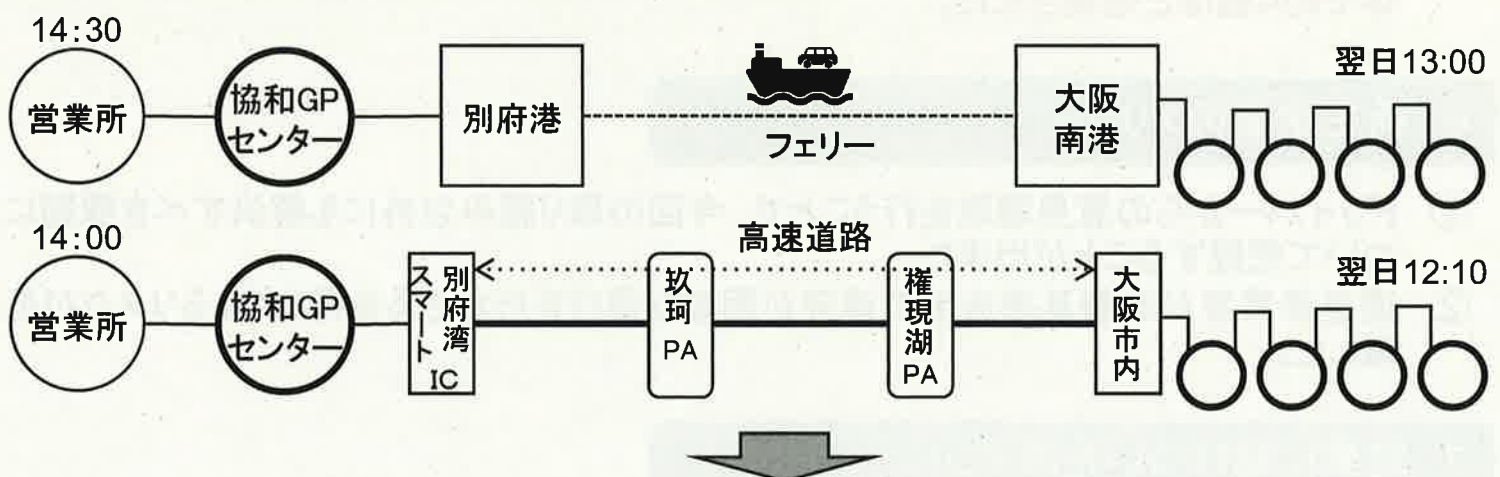
1. 実施者の概要

- 荷主企業 : 農事組合法人協和(鶏卵事業)
大分県内に2農場と1つのGPセンター(出荷センター)を持つ。九州内、大阪・滋賀、関東に出荷している
- 運送事業者 : 豊後通運株式会社
本社は大分県杵築市。運送事業、引越事業、倉庫事業を行う
当荷主の運送業務を関東への路線便以外一手に請け負っている
- 荷種 : 鶏卵

2. 事業概要



- 大分県から大阪・滋賀の鶏卵問屋4カ所下ろしの長距離運行において、別府港～大阪南港間にフェリーを利用し、夕方出発、翌日昼過ぎ納品を実現しつつ、改善基準告示を遵守している
- モーダルシフトの効果を検証するため、天候等の事由により高速道路利用となった運行と比較を行う



- 発・着を同時刻とする場合、高速運行は翌日昼過ぎまでの約22時間休息がとれない
- 1日の運転時間が高速運行は11時間20分となった
- 運送コストはフェリー運行の方が約1万1千円高くなる

3. 課題

- 夕方大分県内のGPセンターを出荷し、翌日昼過ぎまでに大阪・滋賀の鶏卵問屋に納品するために、運転手の適正な労働時間の遵守、商品事故リスク回避が課題である

4. 事業内容

- 上記課題の解決のため、既に別府港から大阪南港までの幹線移動にフェリーを利用していた。このモーダルシフト効果を検証するために、高速道路による運行との比較を行った
- 具体的には、
 - ① 大分～大阪間の移動にフェリーを行う運行と、高速道路を利用する運行を行った
 - ② 両運行において、出発から最終納品地までの運転手の労働時間と運送コストのデータを取得し比較した
 - ③ 高速道路利用運行においても運転手の適正な労働時間を遵守するには、どのような問題があるかを、荷主と運送会社で検討

5. 結果

① 運転手の労働時間(出発から最終納品地まで)

	高速利用	フェリー利用
拘束時間	22h10m	10h40m
運転時間	11h20m	4h30m
休息期間	無し	11h50m

- 高速では始業後返路のフェリー乗船まで休息が取れなかった
- 8時間の休息の確保には、荷主の積込みの前倒しか、納品時間の後ずらしまたは両方が必要となる

② 運送コスト



- 上記以外に、エンジンオイル費、タイヤ費、修理費は、高速利用の方が走行距離が4倍長い分、消費も多い

6. 荷主企業のメリット

- フェリー運行により、運転手の適正な労働時間を遵守しつつ、夕方出荷～翌日昼過ぎ納品のリードタイムが実現でき、顧客サービスに繋がっている

7. 結果に結びついたポイント

- 卵という商品特性上、破損リスク対策にフェリー輸送が適していたこと
- フェリー利用では、大分～大阪の幹線移動と休息が同時に実現できること
- 運送事業者が継続的にフェリーを利用しているため、フェリー料金が比較的安く契約できていること
- 当該航路が瀬戸内海航路で、悪天候による決行が極めて少なく、全面的にモーダルシフトを行っても物流水準が低下しなかったこと

来年度の取組について

コンサルテイング事業(案)の実施

○平成28～29年度に実施のパイロット事業に引き続き、平成30年度はコンサルテイング事業を実施予定

○パイロット事業では、全国47都道府県で実施したが、コンサルテイング事業では、地域を限定して実施予定
(各ブロックごとに原則として2地域を予定)

【コンサルテイング事業での実施が想定される取組(例)】

- ・パイロット事業の中で新たに把握した課題の改善に関する取組
- ・パイロット事業でこれまでに取り組んだ課題の深掘りに関する取組等

○引き続き、発荷主、着荷主、運送事業者による集団にコンサルタントを入れ、取組の効果を検証予定

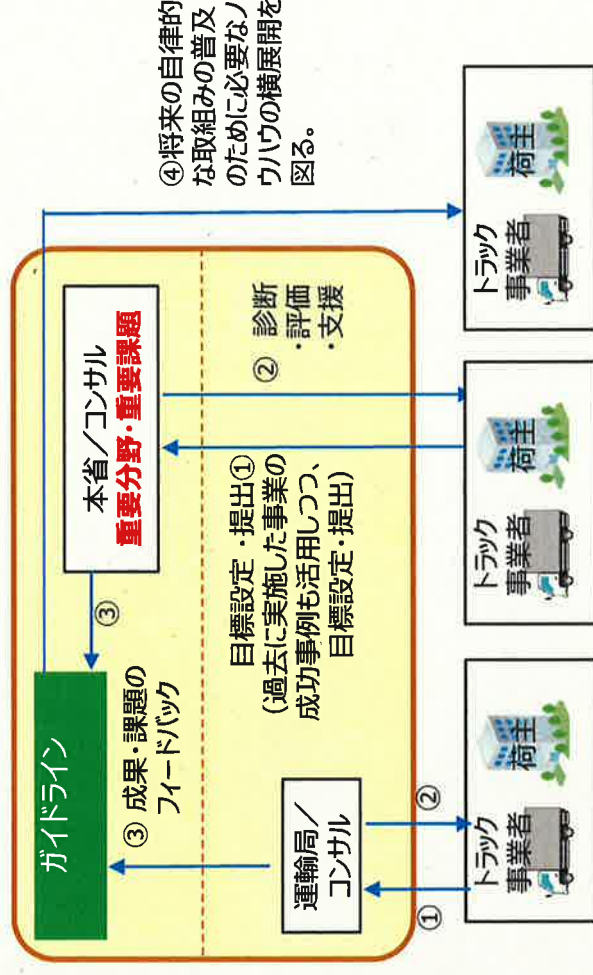
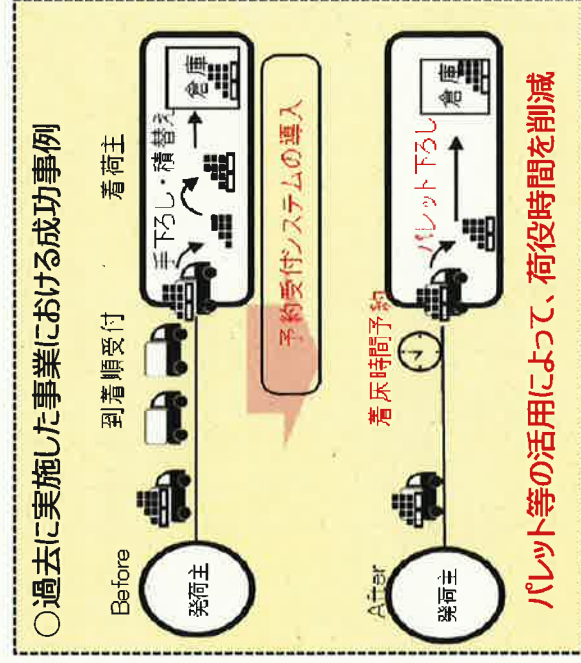
○取組の成果については、ガイドラインの改訂により、周知、普及促進を図る予定

○トラック事業における働き方改革の推進に向けた取り組み 平成30年度予算(案)額：101百万円

- トラック事業の生産性向上を図るべく、トラック事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上の推進に向けた取り組みを行い、必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。

取組内容

- 事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上を推進するため、物流コンサルタント等の有識者によるコンサルティングを活用し、実証実験を実施。
- 実験の成果を活かして、荷主連携による働き方改革・生産性向上に取り組む機運を高めるとともに、将来の自律的な取り組みの普及のために必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。



効果

トラック運送事業者の働き方改革及び生産性向上の推進

荷待ち時間調査の結果について



荷待ち時間のサンプル調査について(速報値)

○ 荷待ち時間のサンプル調査について

荷待ち時間の削減に向けた取組に活用することを目的として、新たに7月から義務付けられた荷待ち時間等の記録を基にサンプル調査・分析を実施(荷待ち時間の記録義務付けの対象となっている、荷主の都合で30分以上の荷待ちが発生したものが対象※)。

○ 調査方法について

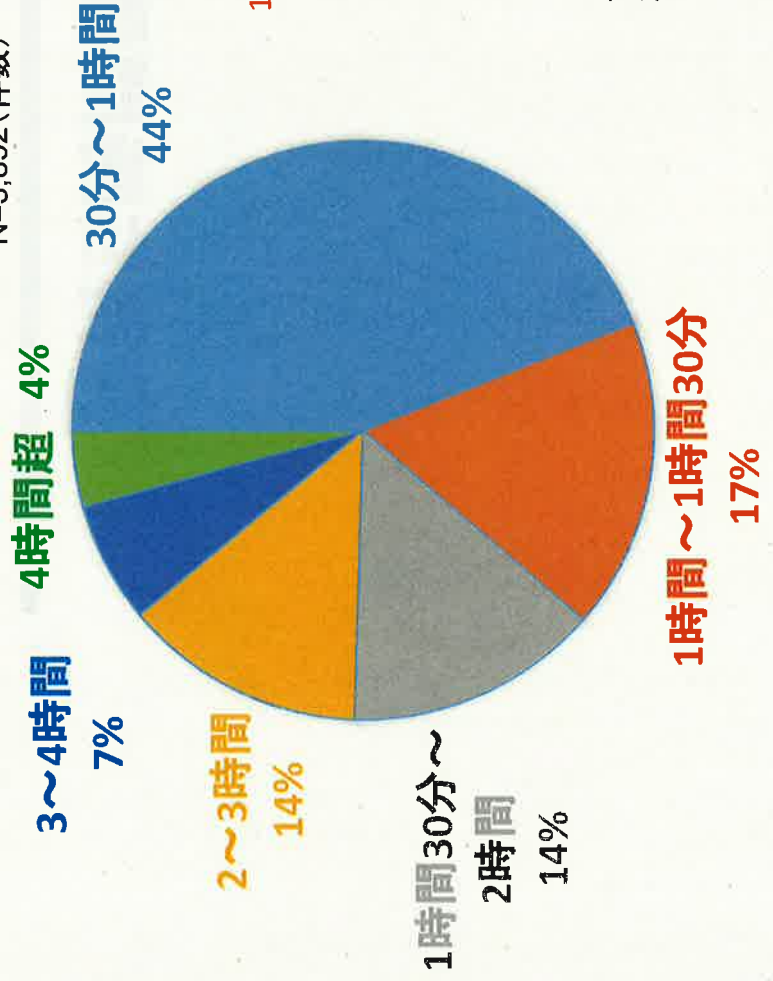
- ・ 調査対象の規模は、全日本トラック協会を通して約5,000者へ調査票を配布
- ・ 7月第1週～第2週の運行について、トラック運送事業者から報告

○ 調査結果について

- ・ 約300者より、3,892件の回答(上記※)に該当するもの)
- ・ また、これらの結果を元に生産性向上セミナーなどの説明会の場を通じて荷主に働きかけを行う

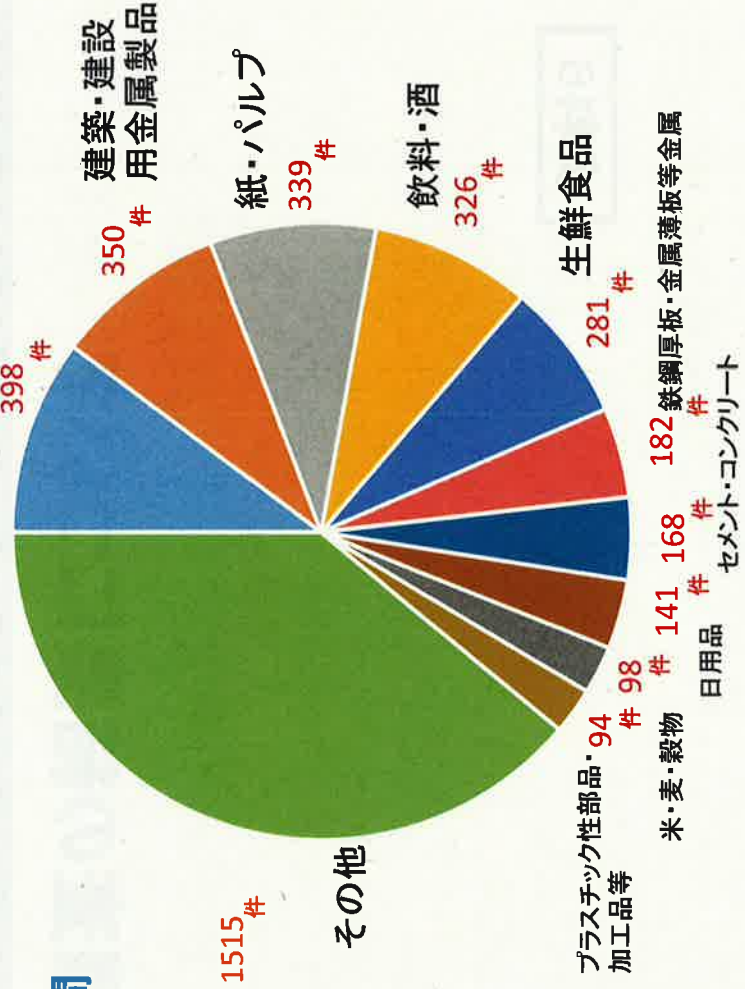
今回のサンプル調査における1カ所あたりの荷待ち時間の分布

N=3,892(件数)



今回のサンプル調査における輸送品目別件数

N=3,892(件数)

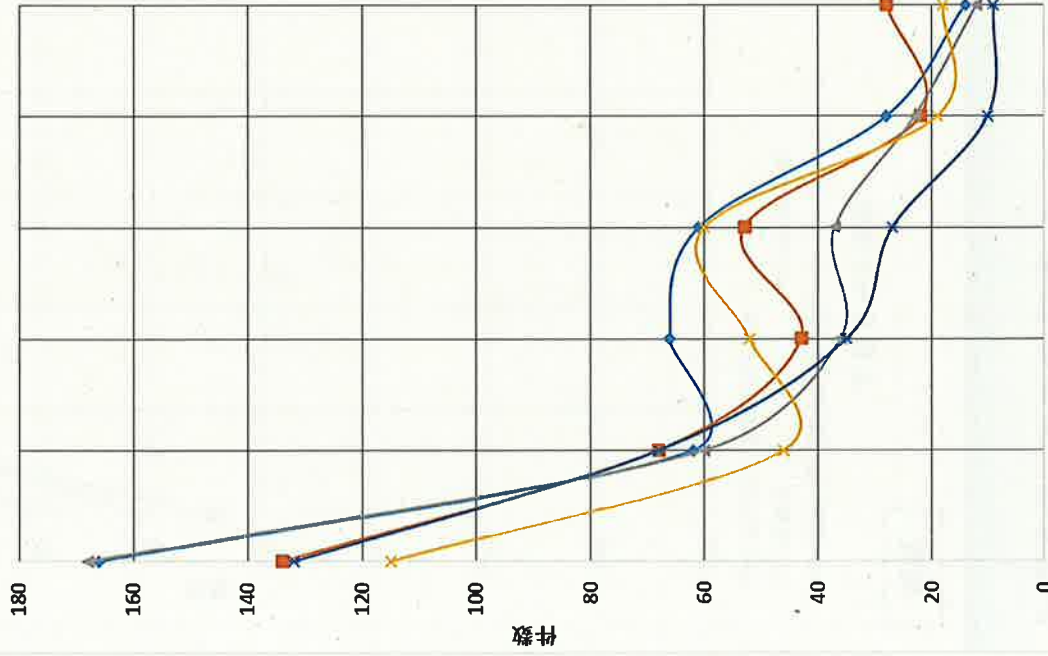


荷待ち時間サンプル調査集計結果(速報版)

発着

上位1～5位

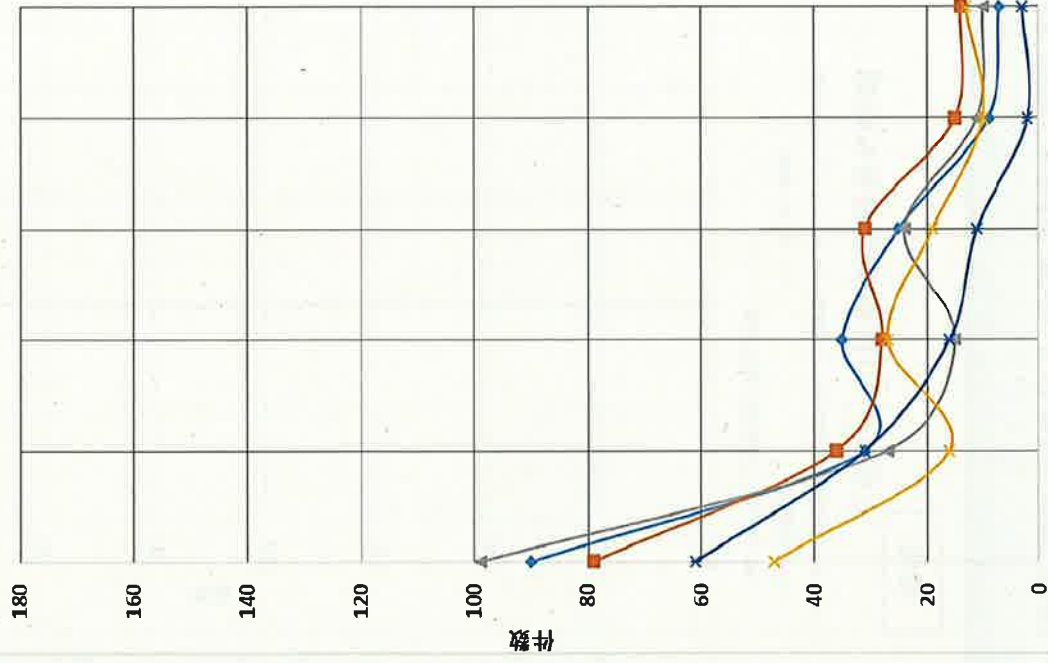
- 加工食品
- 紙・パルプ
- 生鮮食品
- 建築・建設用金属製品
- 飲料・酒



発地

上位1～5位の発地荷待ち時間

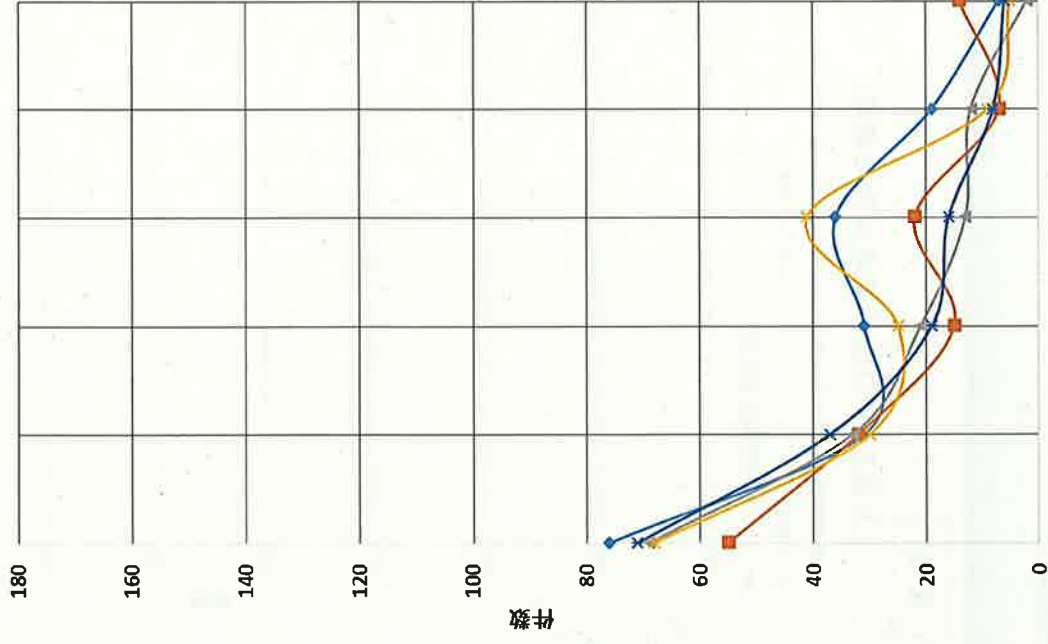
- 加工食品
- 紙・パルプ
- 生鮮食品
- 建築・建設用金属製品
- 飲料・酒



着地

上位1～5位の着地荷待ち時間

- 加工食品
- 紙・パルプ
- 生鮮食品
- 建築・建設用金属製品
- 飲料・酒



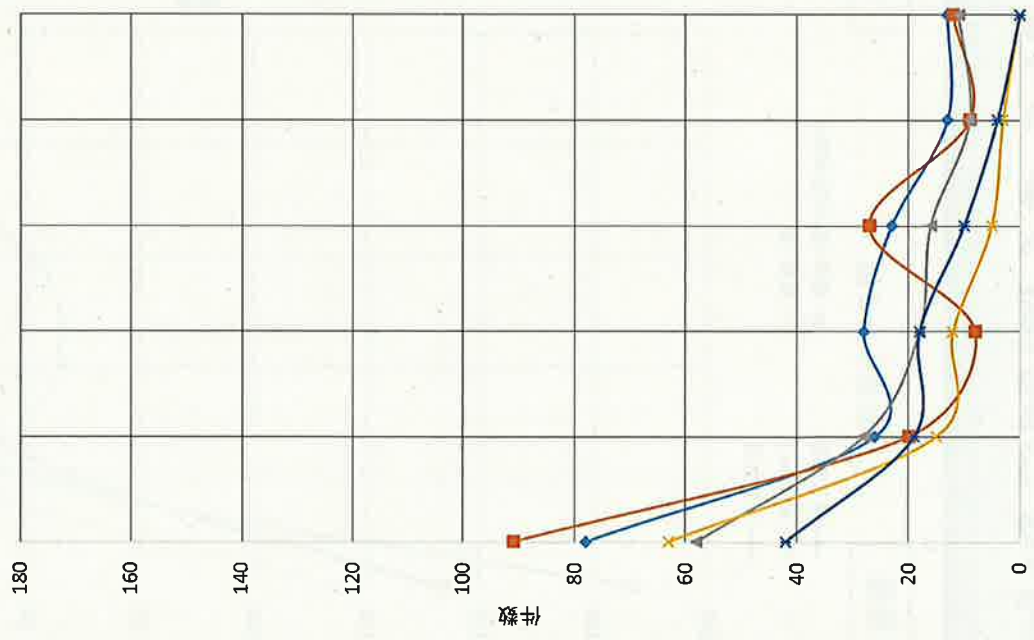
時間 0.5~1 1~1.5 1.5~2 2~3 3~4 4超

荷待ち時間サンプル調査集計結果(速報版)

発着

上位5～10位

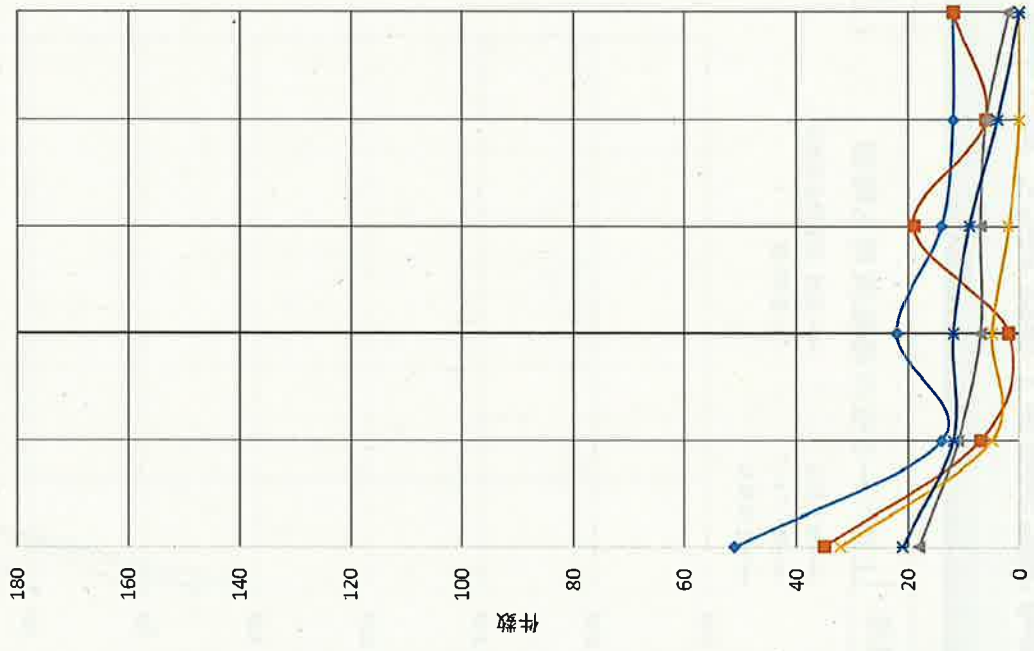
- 鉄鋼厚板・金属薄板等金属材料
- セメント・コンクリート等
- 日用品
- 米・麦・穀物
- プラスチック性部品・加工品等



発地

上位5～10位の発地荷待ち時間

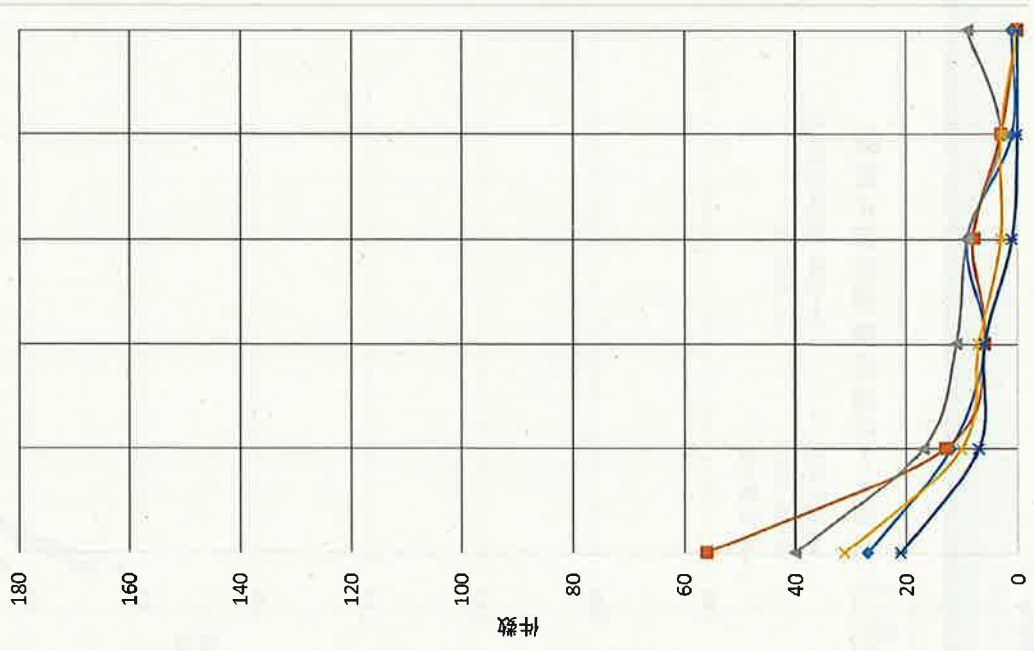
- 鉄鋼厚板・金属薄板等金属材料
- セメント・コンクリート等
- 日用品
- 米・麦・穀物
- プラスチック性部品・加工品等



着地

上位5～10位の着地荷待ち時間

- 鉄鋼厚板・金属薄板等金属材料
- セメント・コンクリート等
- 日用品
- 米・麦・穀物
- プラスチック性部品・加工品等



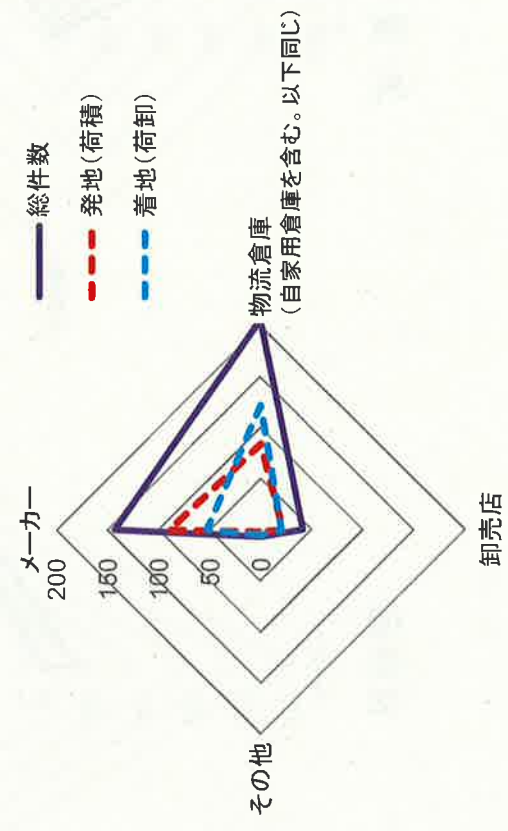
時間

時間

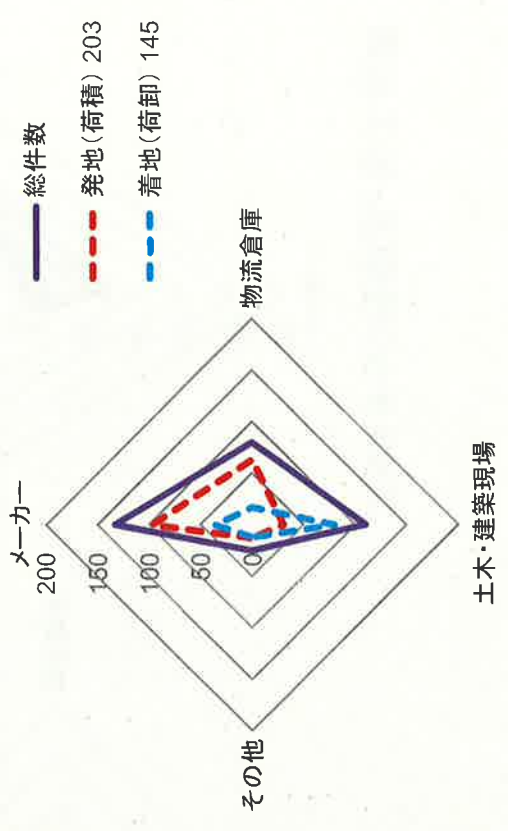
時間

荷待ち時間サンプル調査集計結果(速報版)

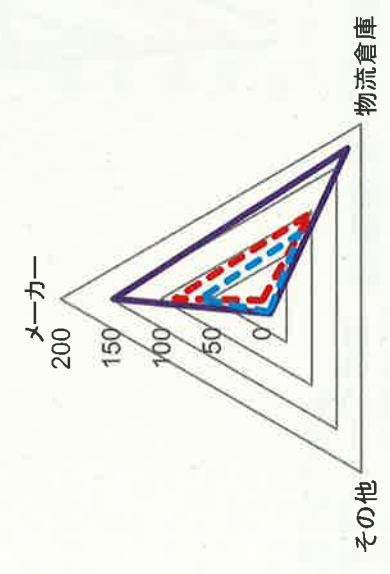
加工食品



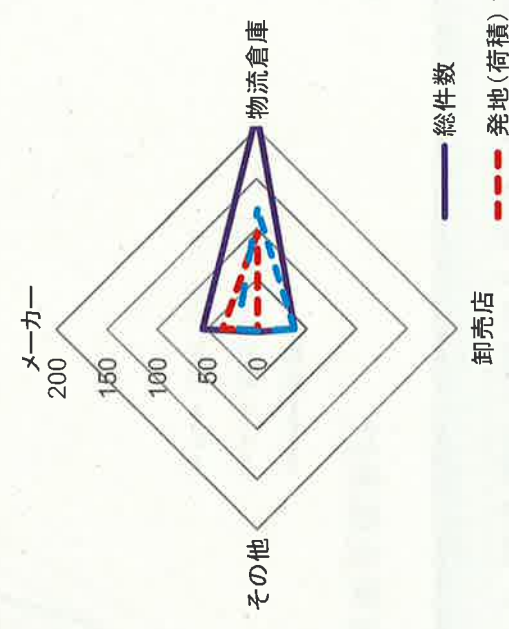
建築・建設用金属製品



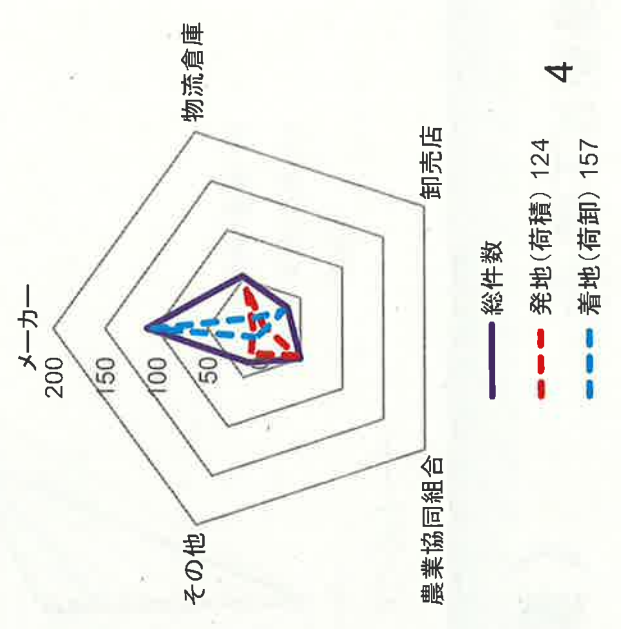
紙・パルプ



飲料・酒



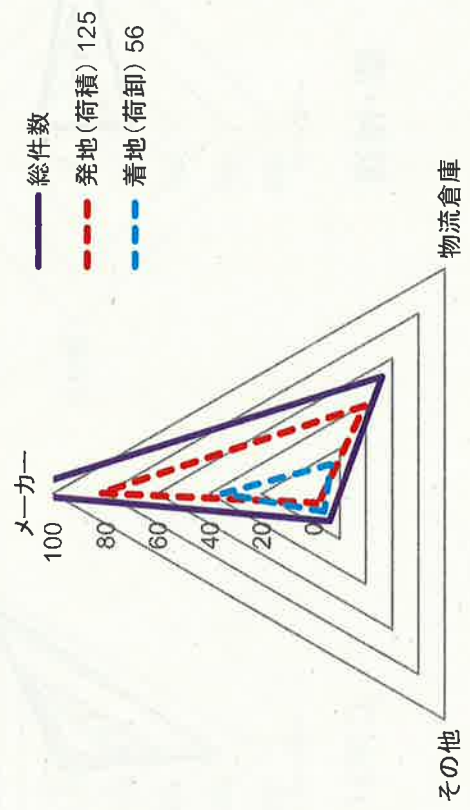
生鮮食品



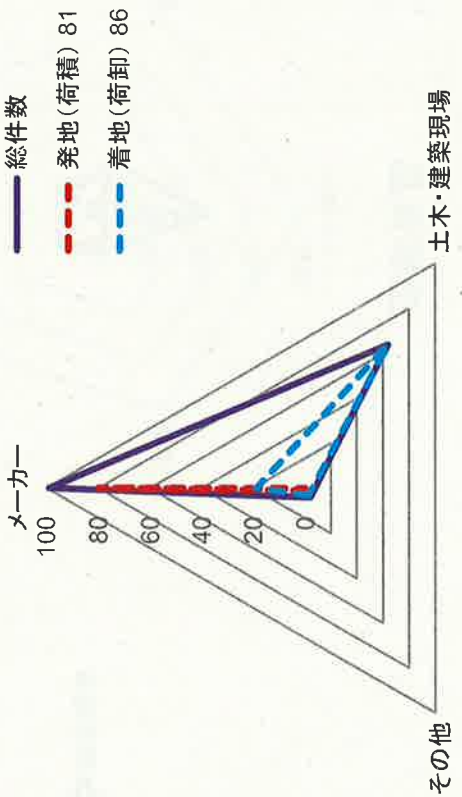
荷待ち時間サンプル調査集計結果(速報版)

※4ページのグラフ
とはスケールが異
なっています

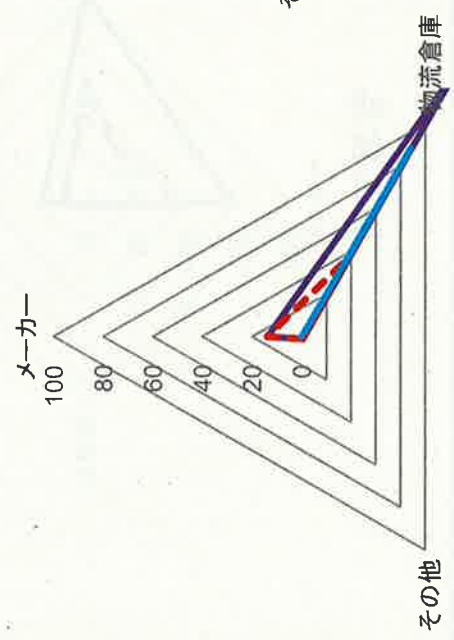
鉄鋼厚板・金属薄板等金属素材



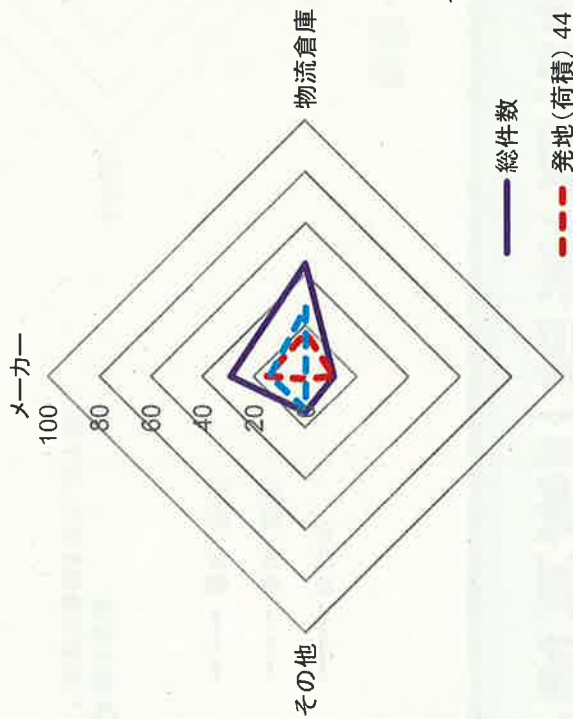
セメント・コンクリート



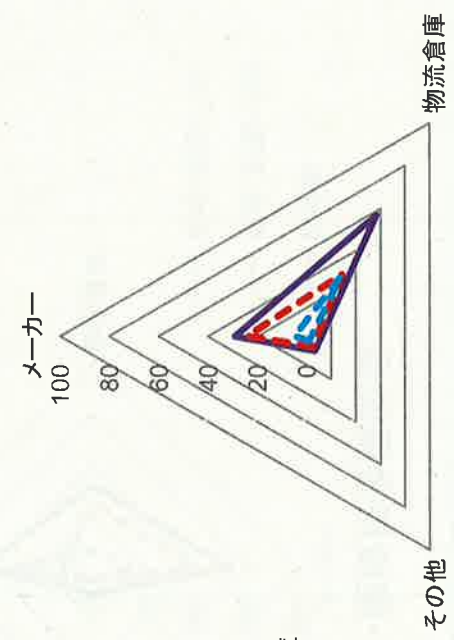
日用品



米・麦・穀物



プラスチック性部品・加工品等



働き方改革関連法案について

「働き方改革を推進するための関係法律の整備に関する法律案要綱（労働政策審議会29.9.15答申）の概要」

労働者がそれぞれの事情に応じた多様な働き方を選択できる社会を実現する働き方改革を総合的に推進するため、長時間労働の是正、多様で柔軟な働き方の実現、雇用形態にかかわらない公正な待遇の確保等のための措置を講ずる。

I 働き方改革の総合的かつ継続的な推進

働き方改革に係る基本的考え方を明らかにするとともに、国は、改革を総合的かつ継続的に推進するための「基本方針」（閣議決定）を定めることとする。（雇用対策法）

II 長時間労働の是正、多様で柔軟な働き方の実現等

1 労働時間に関する制度の見直し（労働基準法、労働安全衛生法）

・時間外労働の上限について、月45時間、年360時間を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも年720時間、単月100時間未満（休日労働含む）、複数月平均80時間（休日労働含む）を限度に設定。

（※）自動車運転業務、建設事業、医師等について、猶予期間を設けた上で規制を適用等の例外あり。研究開発業務について、医師の面接指導を設けた上で、適用除外。

・月60時間を超える時間外労働に係る割増賃金率（50%以上）について、中小企業への猶予措置を廃止する。また、使用者は、10日以上の年次有給休暇が付与される労働者に対し、5日について、毎年、時季を指定して与えなければならないこととする。

・企画業務型裁量労働制の対象業務への「課題解決型の開発提案業務」と「裁量的にPDCAを回す業務」の追加、高度プロフェッショナル制度の創設等を行う。（企画業務型裁量労働制の業務範囲を明確化・高度プロフェッショナル制度における健康確保措置を強化）

2 勤務間インターバル制度の普及促進等（労働時間等設定改善法）

・事業主は、前日の終業時刻と翌日の始業時刻の間に一定時間の休息の確保に努めなければならないこととする。

3 産業医・産業保健機能の強化（労働安全衛生法等）

・事業者から、産業医に対しその業務を適切に行うために必要な情報を提供することとするなど、産業医・産業保健機能の強化を図る。

III 雇用形態にかかわらない公正な待遇の確保

1 不合理な待遇差を解消するための規定の整備（パートタイム労働法、労働契約法、労働者派遣法）

短時間・有期雇用労働者に関する正規雇用労働者との不合理な待遇の禁止に関し、個々の待遇ごとに、当該待遇の性質・目的に照らして適切と認められる事情を考慮して判断されるべき旨を明確化。併せて有期雇用労働者の均等待遇規定を整備。派遣労働者について、①派遣先の労働者との均等・均衡待遇、②一定の要件※を満たす労使協定による待遇のいづれかを確保することを義務化。また、これらの事項に関するガイドラインの根拠規定を整備。（※）同種業務の一般の労働者の平均的な賃金と同等以上の賃金であること等

2 労働者に対する待遇に関する説明義務の強化（パートタイム労働法、労働契約法、労働者派遣法）

短時間労働者・有期雇用労働者・派遣労働者について、正規雇用労働者との待遇差の内容・理由等に関する説明を義務化。

3 行政による履行確保措置及び裁判外紛争解決手続（行政ADR）の整備

1の義務や2の説明義務について、行政による履行確保措置及び行政ADRを整備。

I 働き方改革の総合的かつ継続的な推進(雇用対策法の改正)

働き方改革に係る基本的考え方を明らかにするとともに、国は、改革を総合的かつ継続的に推進するための「基本方針」(閣議決定)を定めることとする。

1 題名と目的規定等の改正

- 労働施策を総合的に講ずることにより、労働者の多様な事情に応じた雇用の安定及び職業生活の充実、労働生産性の向上を促進して、労働者がその能力を有効に発揮することができるようにし、その職業の安定等を図ることを法の目的として明記する。
- 法律の題名を「労働施策の総合的な推進並びに労働者の雇用の安定及び職業生活の充実等に関する法律」とする。
- 労働者は、職務及び職務に必要な能力等の内容が明らかにされ、これらに即した公正な評価及び処遇その他の措置が効果的に実施されることにより、職業の安定が図られるように配慮されるものとするを加える。

2 国の講ずべき施策

- 労働者の多様な事情に応じた「職業生活の充実」に対応し、働き方改革を総合的に推進するために必要な施策として、現行の雇用関係の施策に加え、次のような施策を新たに規定する。
 - ▶ 労働時間の短縮その他の労働条件の改善
 - ▶ 就業形態又は就業形態の異なる労働者の間の均衡のとれた待遇の確保
 - ▶ 多様な就業形態の普及
 - ▶ 仕事と生活(育児、介護、介護、治療)の両立

3 事業主の責務

- 事業主の役割の重要性に鑑み、その責務に、「職業生活の充実」に対応したものを加える。
 - ▶ 労働者の労働時間の短縮その他の労働条件の改善など、労働者が生活との調和を保ちつつ意欲と能力に応じて就業できる環境の整備に努めなければならない。

4 基本方針の策定

- 国は、労働者がその有する能力を有効に発揮することができるようにするために必要な労働施策の総合的な推進に関する基本方針(閣議決定)を定める。
- 基本方針に盛り込む他省庁と連携すべき取組について、厚生労働大臣から関係大臣等に必要な要請を行うことができる。
- 厚生労働大臣は、基本方針の案を作成するに当たっては、あらかじめ、都道府県知事の意見を求めるとともに、労働政策審議会の意見を聴かなければならない。
- 国は、労働施策をめぐる経済社会情勢の変化を勘案し、必要があると認めるときは、基本方針を変更しなければならない。

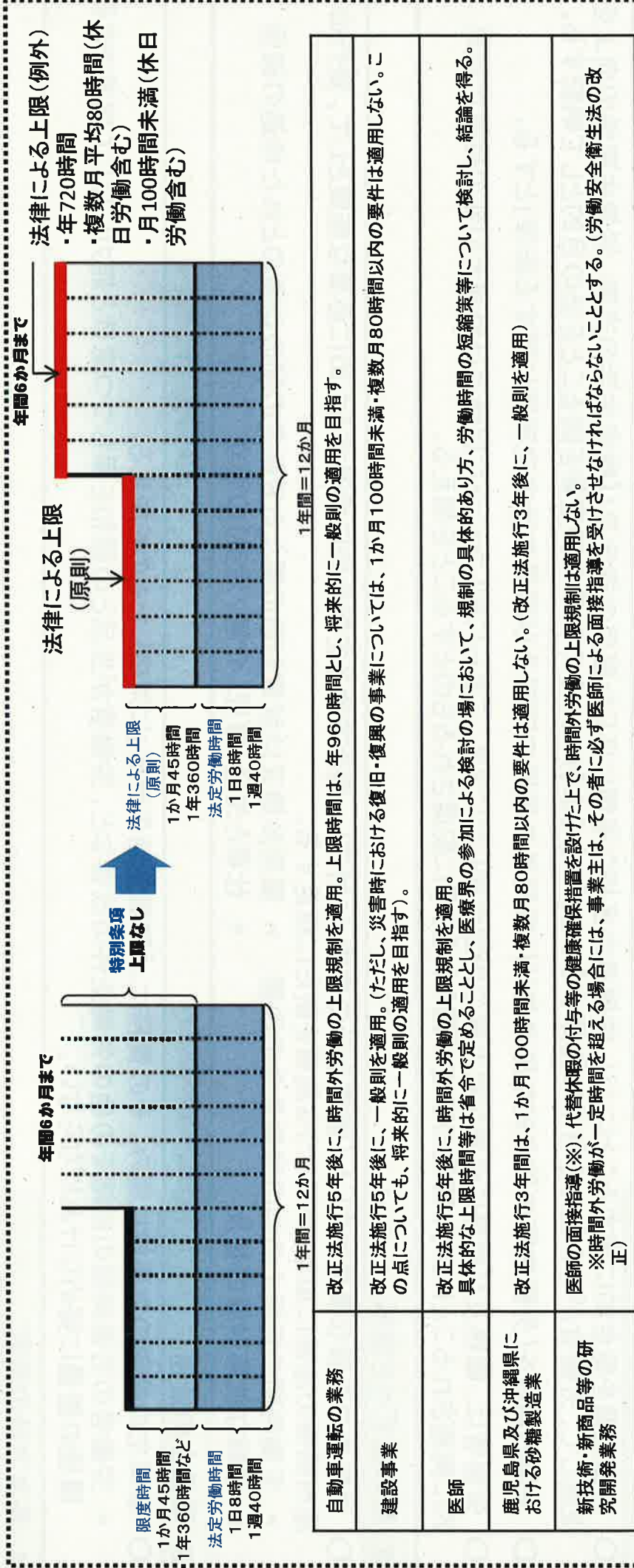
Ⅱ 長時間労働の是正、多様で柔軟な働き方の実現等

1 労働時間に関する制度の見直し（労働基準法、労働安全衛生法）

(1) 長時間労働の是正

① 時間外労働の上限規制の導入

- ・時間外労働の上限について、月45時間、年360時間を原則とし、臨時的な特別な事情がある場合でも年720時間、単月100時間未満（休日労働含む）、複数月平均80時間（休日労働含む）を限度に設定。



② 中小企業における月60時間超の時間外労働に対する割増賃金の見直し

- ・月60時間を超える時間外労働に係る割増賃金率（50%以上）について、中小企業への猶予措置を廃止する。（3年後実施）

③ 一定日数の年次有給休暇の確実な取得

- ・使用者は、10日以上年の年次有給休暇が付与される労働者に対し、5日について、毎年、時季を指定して与えなければならないこととする（労働者の時季指定や計画的付与により取得された年次有給休暇の日数分については指定の必要はない）。

(2) 多様で柔軟な働き方の実現

① フレックスタイム制の見直し

- ・フレックスタイム制の「清算期間」の上限を1か月から3か月に延長する。

② 企画業務型裁量労働制の見直し

- ・企画業務型裁量労働制の対象業務に「課題解決型の開発提案業務」と「裁量的にPDCAを回す業務」を追加するとともに、対象者の健康確保措置の充実や手続の簡素化等の見直しを行う。

平成27年法案
からの修正点

・次の要件を明記し、業務の範囲を明確化

・企画・立案等が主たる業務であること【共通】 ・専ら法人顧客のために商品等を開発し、提案する業務であること【課題解決型の開発提案業務】

③ 特定高度専門業務・成果型労働制（高度プロフェSSIONナル制度）の創設

- ・職務の範囲が明確で一定の年収（少なくとも1,000万円以上）を有する労働者が、高度の専門的知識を必要とする等の業務に従事する場合に、健康確保措置等を講じること、本人の同意や委員会の決議等を要件として、労働時間、休日、深夜の割増賃金等の規定を適用除外とする。

平成27年法案
からの修正点

・健康確保措置として、年間104日の休日確保措置を義務化。加えて、①インターバル措置、②1月又は3月の在社時間等の上限措置、③2週間連続の休日確保措置、④臨時の健康診断のいずれかの措置の実施を義務化（選択的措置）。

- ・また、制度の対象者について、在社時間等が一定時間を超える場合には、事業主は、その者に必ず医師による面接指導を受けさせなければならないこととする。（※労働安全衛生法の改正）

2 勤務間インターバル制度の普及促進等（労働時間等設定改善法）

○ 勤務間インターバル制度の普及促進

事業主は、前日の終業時刻と翌日の始業時刻の間に一定時間の休息の確保に努めなければならないこととする。

○ 企業単位での労働時間等の設定改善に係る労使の取組促進

企業単位での労働時間等の設定改善に係る労使の取組を促進するため、企業全体を通じて一の労働時間等設定改善企業委員会の決議をもって、年次有給休暇の計画的付与等に係る労使協定に代えることができることとする。

3 産業医・産業保健機能の強化（労働安全衛生法等）

- 事業者は、衛生委員会に対し、産業医が行った労働者の健康管理等に関する勧告の内容等を報告しなければならないこととする。（産業医の選任義務のある労働者数50人以上の事業場） 等

- 事業者は、産業医に対し産業保健業務を適切に行うために必要な情報を提供しなければならないこととする。（産業医の選任義務のある労働者数50人以上の事業場） 等

Ⅲ 雇用形態にかかわらず公正な待遇の確保 (パートタイム労働法、労働契約法、労働者派遣法の改正)

「働き方改革実行計画」に基づき、以下に示す法改正を行うことにより、企業内における正規雇用労働者と非正規雇用労働者の間の不合理な待遇差の実効ある是正を図る。

1. 不合理な待遇差を解消するための規定の整備

- 短時間・有期雇用労働者に関する正規雇用労働者との不合理な待遇の禁止に関し、個々の待遇ごとに、当該待遇の性質・目的に照らして適切と認められる事情を考慮して判断されるべき旨を明確化。
(有期雇用労働者を法の対象に含めることに伴い、題名を改正(「短時間労働者及び有期雇用労働者の雇用管理の改善等に関する法律」))
- 有期雇用労働者について、正規雇用労働者と①職務内容・配置の変更範囲が同一である場合の均等待遇の確保を義務化。
- 派遣労働者について、①派遣先の労働者との均等・均衡待遇、②一定の要件(同種業務の一般の労働者の平均的な賃金と同等以上の賃金であること等)を満たす労使協定による待遇のいづれかを確保することを義務化。
- また、これらの事項に関するガイドラインの根拠規定を整備。

2. 労働者に対する待遇に関する説明義務の強化

- 短時間労働者・有期雇用労働者・派遣労働者について、正規雇用労働者との待遇差の内容・理由等に関する説明を義務化。

3. 行政による履行確保措置及び裁判外紛争解決手続(行政ADR)の整備

- 1の義務や2の説明義務について、行政による履行確保措置及び行政ADRを整備。

副業・兼業の促進に関する ガイドライン

1	副業・兼業の現状	P 1
2	副業・兼業の促進の方向性	P 3
3	企業の対応	P 5
4	労働者の対応	P 10
5	副業・兼業に関わるその他の現行制度について	P 12
【参考】裁判例		P 14

「副業・兼業の促進に関するガイドライン」は、厚生労働省の「柔軟な働き方に関する検討会」（平成29年10月～12月開催／座長 松村茂 東北芸術工科大学教授、日本テレワーク学会会長）での議論を踏まえて作成したものです。

これは、副業・兼業に関わる現行の法令や解釈をまとめたものであり、各制度的課題の検討については、今後行われることになります。

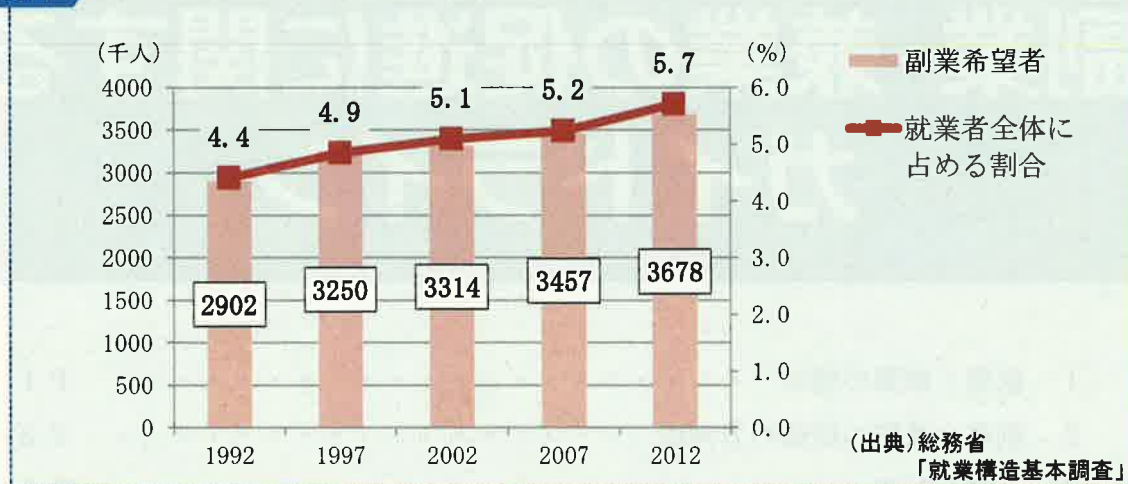
厚生労働省ホームページもご覧ください。

<http://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000192188.html>

1 副業・兼業の現状

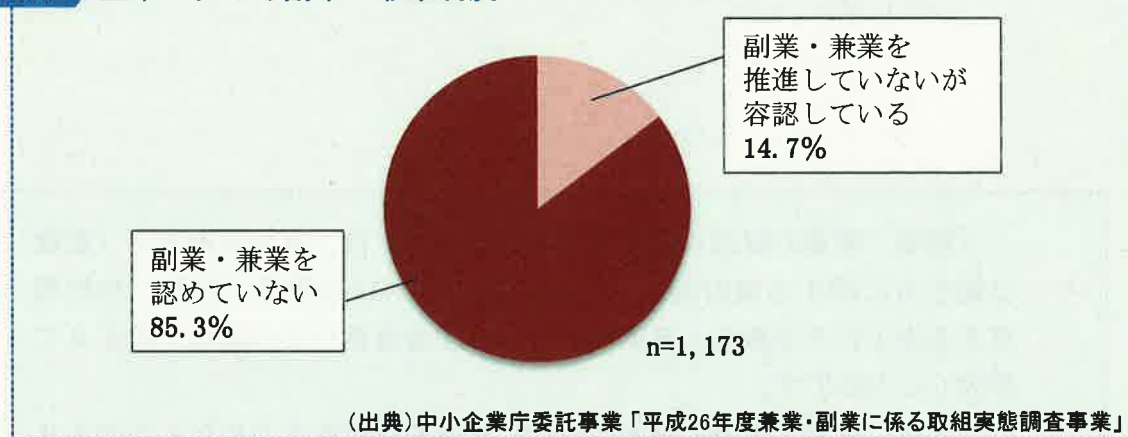
- (1) 副業・兼業を希望する者は年々増加傾向にある。副業・兼業を行う理由は、自分がやりたい仕事であること、スキルアップ、資格の活用、十分な収入の確保等さまざまであり、また、副業・兼業の形態も、正社員、パート・アルバイト、会社役員、起業による自営業主等さまざまである。

資料 副業を希望している者の推移



- (2) 多くの企業では、副業・兼業を認めていない。企業が副業・兼業を認めるにあたっての課題・懸念としては、自社での業務がおろそかになること、情報漏洩のリスクがあること、競争・利益相反になること等が挙げられる。また、副業・兼業に係る就業時間や健康管理の取扱いのルールが分かりにくいとの意見がある。

資料 企業における副業・兼業制度について



- (3) 副業・兼業自体への法的な規制はないが、厚生労働省が平成29年12月時点で示しているモデル就業規則では、労働者の遵守事項に、「許可なく他の会社等の業務に従事しないこと」という規定がある。

参照

モデル就業規則は、平成30年1月に改定されました。平成30年1月公開のモデル就業規則については、P 8をご覧ください。

- (4) 裁判例では、労働者が労働時間以外の時間をどのように利用するかは、基本的には労働者の自由であり、各企業においてそれを制限することが許されるのは、労務提供上の支障となる場合、企業秘密が漏洩する場合、企業の名誉・信用を損なう行為や信頼関係を破壊する行為がある場合、競業により企業の利益を害する場合と考えられる。

参照

副業・兼業に関する裁判例（判決の抜粋 P14・15）

・マンナ運輸事件（京都地判平成24年7月13日）

運送会社が、準社員からのアルバイト許可申請を4度にわたって不許可にしたことについて、後2回については不許可の理由はなく、不法行為に基づく損害賠償請求が一部認容（慰謝料のみ）された事案。

・東京都私立大学教授事件（東京地判平成20年12月5日）

教授が無許可で語学学校講師等の業務に従事し、講義を休講したことを理由として行われた懲戒解雇について、副業は夜間や休日に行われており、本業への支障は認められず、解雇無効とした事案。

・十和田運輸事件（東京地判平成13年6月5日）

運送会社の運転手が年に1、2回の貨物運送のアルバイトをしたことを理由とする解雇に関して、職務専念義務の違反や信頼関係を破壊したとまでいうことはできないため、解雇無効とした事案。

・小川建設事件（東京地決昭和57年11月19日）

毎日6時間にわたるキャバレーでの無断就労を理由とする解雇について、兼業は深夜に及ぶものであって余暇利用のアルバイトの域を超えるものであり、社会通念上、会社への労務の誠実な提供に何らかの支障を来す蓋然性が高いことから、解雇有効とした事案。

・橋元運輸事件（名古屋地判昭和47年4月28日）

会社の管理職にある従業員が、直接経営には関与していないものの競業他社の取締役就任したことは、懲戒解雇事由に該当するため、解雇有効とした事案。

2 副業・兼業の促進の方向性

(1) 副業・兼業は、労働者と企業それぞれにメリットと留意すべき点がある。

【労働者】

メリット：

- ① 離職せずとも別の仕事に就くことが可能となり、スキルや経験を得ることで、労働者が主体的にキャリアを形成することができる。
- ② 本業の所得を活かして、自分がやりたいことに挑戦でき、自己実現を追求することができる。
- ③ 所得が増加する。
- ④ 本業を続けつつ、よりリスクの小さい形で将来の起業・転職に向けた準備・試行ができる。

留意点：

- ① 就業時間が長くなる可能性があるため、労働者自身による就業時間や健康の管理も一定程度必要である。
- ② 職務専念義務、秘密保持義務、競業避止義務を意識することが必要である。
- ③ 1週間の所定労働時間が短い業務を複数行う場合には、雇用保険等の適用がない場合があることに留意が必要である。

【企業】

メリット：

- ① 労働者が社内では得られない知識・スキルを獲得することができる。
- ② 労働者の自律性・自主性を促すことができる。
- ③ 優秀な人材の獲得・流出の防止ができ、競争力が向上する。
- ④ 労働者が社外から新たな知識・情報や人脈を入れることで、事業機会の拡大につながる。

留意点：

- ① 必要な就業時間の把握・管理や健康管理への対応、職務専念義務、秘密保持義務、競業避止義務をどう確保するかという懸念への対応が必要である。

補足

上記のメリットや留意点は、副業・兼業をしている労働者や副業・兼業を認めている企業から聞いた意見等を踏まえて、例示したものです。実際には、労働者や企業それぞれの状況によって異なると考えられます。

(2) また、副業・兼業は、社会全体としてみれば、オープンイノベーションや起業の手段としても有効であり、都市部の人材を地方でも活かすという観点から地方創生にも資する面もあると考えられる。

(3) これらを踏まえると、労働者が副業・兼業を行う理由は、自分がやりたい仕事であること、十分な収入の確保等さまざまであり、業種や職種によって仕事の内容、収入等も様々な実情があるが、自身の能力を一企業にとらわれずに幅広く発揮したい、スキルアップを図りたいなどの希望を持つ労働者がいることから、こうした労働者については、長時間労働、企業への労務提供上の支障や企業秘密の漏洩等を招かないよう留意しつつ、雇用されない働き方も含め、その希望に応じて幅広く副業・兼業を行える環境を整備することが重要である。

いずれの形態の副業・兼業においても、長時間労働にならないよう、以下の3～5に留意して行われることが必要である。

なお、労働基準法の労働時間規制を潜脱するような形態や、合理的な理由なく労働条件を労働者の不利益に変更するような形態で行われる副業・兼業は、認められない。

補足

業種・職種によって、仕事の内容、収入等には様々な実情があります。仕事の内容によっては、勤務時間以外の労働者の自由な時間は休息に充てた方が望ましい場合もあります。いずれにしても、個々の企業で副業・兼業を認めるかどうか決めるにあたっては、労使で十分に検討してください。ただし、労働者の私生活への過度な干渉にならないように留意が必要です。

「労働基準法上の労働時間規制を潜脱するような形態や、合理的な理由なく労働条件を労働者の不利益に変更するような形態で行われる副業・兼業」とは、例えば、実態は使用者との一つの労働契約であるにもかかわらず、その一部を形式上請負契約にする形態が考えられます。

使用者と労働者の間で合意があるときには、労働契約を変更することができます（労働契約法第8条）。原則として、労働者と合意することなく、職場の共通ルールである就業規則の変更によって、労働契約の内容である労働条件を労働者の不利益に変更することはできません（労働契約法第9条）。ただし、例外として、①その変更が諸事情に照らして合理的なものであり、かつ、②労働者に周知されていた場合には、就業規則の変更による労働条件の不利益変更が認められる場合もあります（労働契約法第10条）。もっとも、合理性があるかどうかは、変更の必要性や、労働者が受ける不利益の度合い、変更後の就業規則の内容の相当性、労働組合との交渉の状況等から、最終的には司法で判断されるものです。

3 企業の対応

- (1) 裁判例を踏まえれば、原則、副業・兼業を認める方向とすることが適当である。副業・兼業を禁止、一律許可制にしている企業は、副業・兼業が自社での業務に支障をもたらすものかどうかを今一度精査したうえで、そのような事情がなければ、労働時間以外の時間については、労働者の希望に応じて、原則、副業・兼業を認める方向で検討することが求められる。

また、実際に副業・兼業を進めるにあたっては、労働者と企業双方が納得感を持って進めることができるよう、労働者と十分にコミュニケーションをとることが重要である。

- (2) 副業・兼業を認める場合、労務提供上の支障や企業秘密の漏洩等がないか、また、長時間労働を招くものとなっていないか確認する観点から、副業・兼業の内容等を労働者に申請・届出させることも考えられる。

その場合も、労働者と企業とのコミュニケーションが重要であり、副業・兼業の内容等を示すものとしては、当該労働者が副業・兼業先に負っている守秘義務に留意しつつ、例えば、自己申告のほか、労働条件通知書や契約書、副業・兼業先と契約を締結する前であれば、募集に関する書類を活用することが考えられる。

補足

労働者の副業・兼業の内容の確認にあたっては、必要以上の情報を労働者に求めることがないよう留意が必要です。

- (3) 特に、労働者が、自社、副業・兼業先の両方で雇用されている場合には、労働時間に関する規定の適用について通算するとされていることに留意する必要がある。また、労働時間や健康の状態を把握するためにも、副業・兼業の内容等を労働者に申請・届出させることが望ましい。

- (4) 各企業における検討にあたっては、今般、厚生労働省が改定したモデル就業規則の規定を参照することができる。

参照

モデル就業規則は、平成30年1月に改定されました。平成30年1月公開のモデル就業規則については、P 8をご覧ください。

※1 就業時間の把握について

- 労働基準法第38条では「労働時間は、事業場を異にする場合においても、労働時間に関する規定の適用については通算する。」と規定されており、「事業場を異にする場合」とは事業主を異にする場合をも含む。（労働基準局長通達（昭和23年5月14日基発第769号））
- 使用者は、労働者が労働基準法の労働時間に関する規定が適用される副業・兼業をしている場合、労働者からの自己申告（4（3）参照）により副業・兼業先での労働時間を把握することが考えられる。
- 個人事業主や委託契約・請負契約等により労働基準法上の労働者でない者として、または、労働基準法上の管理監督者として、副業・兼業を行う者については、労働基準法の労働時間に関する規定が適用されない。
なお、この場合においても、過労等により業務に支障を来さないようにする観点から、その者の自己申告により就業時間を把握すること等を通じて、就業時間が長時間にならないよう配慮することが望ましい。

補足

一般の労働者として他の会社に雇われる形態で副業・兼業をする場合、労働基準法の労働時間に関する規制（原則1日8時間、週40時間を超えて労働させてはならないこと等）は通算して適用されます。

また、事業主は、自らの使用する労働者が実際に働いた時間を把握することとされています。

- 労働基準法（昭和22年法律第49号）

第38条 労働時間は、事業場を異にする場合においても、労働時間に関する規定の適用については通算する。

- 昭和23年5月14日 基発第769号

「「事業場を異にする場合」とは事業主を異にする場合をも含む。」

[例] 事業主Aのもとで働いていた労働者が、後から事業主Bと労働契約を締結し労働時間を通算した結果、法定時間外労働に該当するに至った場合、事業主Bに法定の割増賃金の支払い義務があります。

（後から契約を締結する事業主は、その労働者が他の事業場で労働していることを確認したうえで、契約を締結すべきとの考え方によるものです。）

事業主A
所定労働時間
1日5時間

事業主B
所定労働時間
1日4時間

事業主Bにおいて、
法定時間外労働が1時間発生します。
（5時間＋4時間－8時間＝1時間）

※2 健康管理について

- ・ 使用者は、労働者が副業・兼業をしているかにかかわらず、労働安全衛生法第66条等に基づき、健康診断等を実施しなければならない。

(注) 労働安全衛生法第66条に基づく一般健康診断及び第66条の10に基づくストレスチェックは、常時使用する労働者（常時使用する短時間労働者を含む。）が実施対象となる。

この際、常時使用する短時間労働者とは、短時間労働者のうち、以下のいずれの要件をも満たす者となる(平成26年7月24日付基発0724第2号等抜粋)。

- ・ 期間の定めのない労働契約により使用される者（期間の定めのある労働契約により使用される者であって、契約期間が1年以上である者並びに契約更新により1年以上使用されることが予定されている者及び1年以上引き続き使用されている者を含む。）
 - ・ 1週間の労働時間数が当該事業場において同種の業務に従事する通常の労働者の1週間の所定労働時間の3/4以上である者
- ・ 上記措置の実施対象者の選定にあたって、副業・兼業先における労働時間の通算は不要である。ただし、使用者が労働者に副業・兼業を推奨している場合は、労使の話し合い等を通じ、副業・兼業の状況も踏まえて、健康診断等の必要な健康確保措置を実施することが適当である。
 - ・ また、副業・兼業者の長時間労働や不規則な労働による健康障害を防止する観点から、働き過ぎにならないよう、例えば、自社での労務と副業・兼業先での労務との兼ね合いの中で、時間外・休日労働の免除や抑制等を行うなど、それぞれの事業場において適切な措置を講じることができるよう、労使で話し合うことが適当である。

補足

使用者は、上記の健康診断の結果、異常の所見があると診断された労働者や、ストレスチェックの結果高ストレスと判定され医師による面接指導を受けた労働者については、労働安全衛生法第66条の4、第66条の5及び第66条の10に基づき、当該労働者の健康を保持するために必要な措置について医師等の意見を聴取し、必要があると認めるときは当該労働者の実情を考慮して、

- ① 就業場所の変更
 - ② 作業の転換
 - ③ 労働時間の短縮
 - ④ 深夜業の回数の減少
- 等の適切な措置を講じなければなりません。

※3 安全配慮義務について

労働者の副業・兼業先での働き方に関する企業の安全配慮義務について、現時点では明確な司法判断は示されていないが、使用者は、労働契約法第5条に、安全配慮義務（労働契約に伴い、労働者がその生命、身体等の安全を確保しつつ労働することができるよう、必要な配慮をすること）が規定されていることに留意が必要である。

● モデル就業規則

本条は、あくまでも副業・兼業に関する規定の一例であり、各企業において必ずこの規定例どおりの規定にしなければならないという性質のものではありません。

改定前のモデル就業規則には、労働者の遵守事項として、第11条第6号に「許可なく他の会社等の業務に従事しないこと。」という規定がありましたが、当該規定を削除のうえ、副業・兼業について、規定を新設します。

(副業・兼業)

第67条 労働者は、勤務時間外において、他の会社等の業務に従事することができる。

2 労働者は、前項の業務に従事するにあたっては、事前に、会社に所定の届出を行うものとする。

3 第1項の業務に従事することにより、次の各号のいずれかに該当する場合には、会社は、これを禁止又は制限することができる。

- ① 労務提供上の支障がある場合
- ② 企業秘密が漏洩する場合
- ③ 会社の名誉や信用を損なう行為や、信頼関係を破壊する行為がある場合
- ④ 競業により、企業の利益を害する場合

● モデル就業規則の規定の解説

1 本条は、副業・兼業に関するモデル規定であり、就業規則の内容は事業場の実態に合ったものとしなければならないことから、副業・兼業の導入の際には、労使間で十分検討するようにしてください。

2 労働者の副業・兼業について、裁判例では、労働者が労働時間以外の時間をどのように利用するかは基本的には労働者の自由であることが示されていることから、第1項において、労働者が副業・兼業できることを明示しています。

3 労働者の副業・兼業を認める場合、労務提供上の支障や企業秘密の漏洩がないか、長時間労働を招くものとなっていないか等を確認するため、第2項において、届出を行うことを規定しています。特に、労働者が自社、副業・兼業先の両方で雇用されている場合には、労基法第38条等を踏まえ、労働者の副業・兼業の内容を把握するため、副業・兼業の内容を届出させることがより望ましいです。

4 裁判例では、労働者の副業・兼業について各企業の制限が許される場合は、第3項各号で規定したような場合であることが示されていると考えられます。

各号に該当するかどうかは各企業で判断いただくものですが、就業規則の規定を拡大解釈して、必要以上に労働者の副業・兼業を制限することのないよう、適切な運用を心がけていただくことが肝要です。また、第1号（労務提供上の支障がある場合）には、副業・兼業が原因で自社の業務が十分に行えない場合や、長時間労働等、労働者の健康に影響が生じるおそれがある場合が含まれると考えられます。裁判例でも、自動車運転業務について、隔日勤務に就くタクシー運転手が非番日に会社に無断で輸出車の移送、船積み等をするアルバイトを行った事例において、「タクシー乗務の性質上、乗務前の休養が要請されること等の事情を考えると、本件アルバイトは就業規則により禁止された兼業に該当すると解するのが相当である」としたものがあることに留意が必要です（都タクシー事件広島地決昭和59年12月18日 労民集35巻6号644頁）。

副業・兼業を認めるにあたって

☑ 各企業の実情を踏まえた検討

副業・兼業を認めるにあたっては、副業・兼業を認める範囲や手続等について、各企業の状況を踏まえながら、労使で十分に話し合って決めてください。

【検討事項例】① どのような形態の副業・兼業を認めるか

(例：業務内容、就業日、就業時間、就業時間帯、就業場所、就業期間、対象者の範囲)

② 副業・兼業を行う際の手続

(例：上司や人事担当者の事前の承認や事後の届出の有無)

③ 副業・兼業の状況把握するための仕組み

(例：上司や人事担当者への報告)

④ 副業・兼業の内容を変更する場合の手続き

☑ 各企業における措置の検討

副業・兼業者の長時間労働や不規則な労働による健康障害を防止する観点から、働き過ぎにならないよう、自社での就業と副業・兼業先での就業との兼ね合いの中で、時間外・休日労働の免除や抑制等を行うなど、各企業において措置を講じることができるか検討することが望ましいです。

労働者から副業・兼業の申し出があったら

☑ 副業・兼業の内容の確認

- ・ 労働者から副業・兼業の申し出があった場合は、上司や人事担当者は、その副業・兼業が競業にあたらないか、いつ、どこで副業・兼業を行うのか、どの程度の就業時間、業務量になるのかなどを確認してください。
- ・ その際、労働者に対し、必要以上の情報を求めないようにしてください。
- ・ 現在の業務に支障がない場合、副業・兼業を認めていくことが望ましいです。

労働者が副業・兼業を始めたら

☑ 健康状態等の確認

企業と労働者がコミュニケーションをとり、労働者が副業・兼業による過労によって健康を害したり、現在の業務に支障を来したりしていないか、確認することが望ましいです。

4 労働者の対応

- (1) 労働者は、副業・兼業を希望する場合にも、まず、自身が勤めている企業の副業・兼業に関するルール（労働契約、就業規則等）を確認し、そのルールに照らして、業務内容や就業時間等が適切な副業・兼業を選択する必要がある。また、実際に副業・兼業を行うにあたっては、労働者と企業双方が納得感を持って進めることができるよう、企業と十分にコミュニケーションをとることが重要である。
- (2) また、(1)により副業・兼業を行うにあたっては、副業・兼業による過労によって健康を害したり、業務に支障を来したりすることがないように、労働者（管理監督者である労働者も含む）が自ら、本業及び副業・兼業の業務量や進捗状況、それらに費やす時間や健康状態を管理する必要がある。
- (3) そこで、使用者が提供する健康相談等の機会の活用や、勤務時間や健康診断の結果等の管理が容易になるようなツールを用いることが望ましい。始業・終業時刻、休憩時間、勤務時間、健康診断等の記録をつけていくような民間等のツールを活用して、自己の就業時間や健康の管理に努めることが考えられる。ツールは、副業・兼業先の就業時間を自己申告により使用者に伝えるときにも活用できるようなものが望ましい。
- (4) なお、副業・兼業を行い、20万円を超える副収入がある場合は、企業による年末調整ではなく、個人による確定申告が必要である。

副業・兼業を始めたいと思ったら

☑ 企業でのルールの確認

企業の就業規則や自身の労働契約の内容を確認し、副業・兼業を行うことが可能かどうか、どのような手続が必要になるのか確認しましょう。

☑ 副業・兼業の内容の検討

副業・兼業は、自身の能力の発揮やスキルアップを図るといったメリットがあります。そのような副業・兼業であったとしても、現在の仕事に支障がないかどうか、自身の健康を管理できるかどうか等を検討しましょう。

☑ 上司や人事担当者との話し合い

円滑に副業・兼業を行うために、副業・兼業を始める前に、上司や人事担当者と十分に話し合っておきましょう。

副業・兼業を始めたら

☑ 就業時間や健康の管理

労働者も、自らの始業・終業時刻、休憩時間、勤務時間、健康診断等の記録を付けるなどして、就業時間や健康の管理に努めましょう。企業の健康相談等の機会も活用しましょう。

民間企業において、就業時間等を管理できるさまざまなツールが作られていますので、上記のような記録が付けられるものを活用することも考えられます。

☑ 現在の業務と副業・兼業の両立ができているか

現在の業務と副業・兼業の業務量、就業時間、進捗状況等を考慮し、両立を難しく感じたり、健康に不安を感じたりしたとき、副業・兼業を続けるかどうかの検討が必要です。

☑ 確定申告の確認

国税庁ホームページをご参照ください。

<http://www.nta.go.jp/tetsuzuki/shinkoku/shotoku/kakutei.htm>

5 副業・兼業に関わるその他の現行制度について

(1) 労災保険の給付（休業補償、障害補償、遺族補償等）

事業主は、労働者が副業・兼業をしているかにかかわらず、労働者を1人でも雇用していれば、労災保険の加入手続を行う必要がある。

なお、労災保険制度は労働基準法における個別の事業主の災害補償責任を担保するものであるため、その給付額については、災害が発生した就業先の賃金分のみに基づき算定している。

また、労働者が、自社、副業・兼業先の両方で雇用されている場合、一の就業先から他の就業先への移動時に起こった災害については、通勤災害として労災保険給付の対象となる。

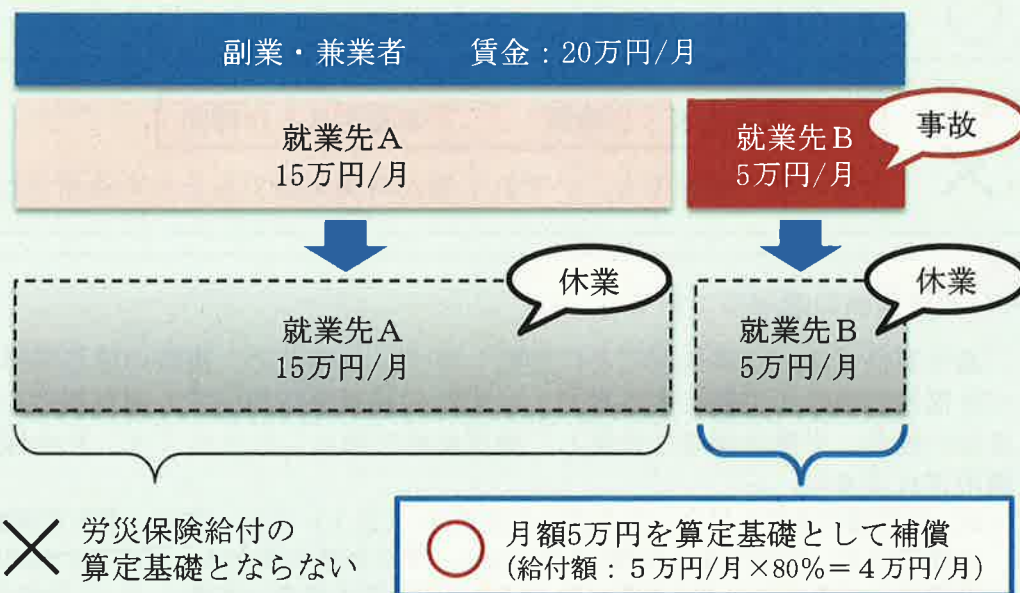
（注）事業場間の移動は、当該移動の終点たる事業場において労務の提供を行うために行われる通勤であると考えられ、当該移動の間に起こった災害に関する保険関係の処理については、終点たる事業場の保険関係で行うものとしている。（労働基準局長通達（平成18年3月31日基発第0331042号））

補足

労災保険制度は、①労働者の就業形態にかかわらず、②事故が発生した事業主の災害補償責任を担保するものです。このため、副業・兼業者にも労災保険は適用されます（①の観点から）。

一方で、副業・兼業者への労災保険給付額については、事故が発生した就業先の賃金分のみを算定基礎としています（②の観点から）。このため、全ての就業先の賃金合算分を補償することはできません。

〔例〕 A・Bの2社で働く労働者が、B社での勤務中に事故。
賃金が月20万円の場合。



(2) 雇用保険、厚生年金保険、健康保険

雇用保険制度において、労働者が雇用される事業は、その業種、規模等を問わず、全て適用事業（農林水産の個人事業のうち常時5人以上の労働者を雇用する事業以外の事業については、暫定任意適用事業）である。

このため、適用事業所の事業主は、雇用する労働者について雇用保険の加入手続きを行わなければならない。ただし、同一の事業主の下で、①1週間の所定労働時間が20時間未満である者、②継続して31日以上雇用されることが見込まれない者については被保険者とならない（適用除外）。また、同時に複数の事業主に雇用されている者が、それぞれの雇用関係において被保険者要件を満たす場合、その者が生計を維持するに必要な主たる賃金を受ける雇用関係についてのみ被保険者となる。

社会保険（厚生年金保険及び健康保険）の適用要件は、事業所毎に判断するため、複数の雇用関係に基づき複数の事業所で勤務する者が、いずれの事業所においても適用要件を満たさない場合、労働時間等を合算して適用要件を満たしたとしても、適用されない。また、同時に複数の事業所で就労している者が、それぞれの事業所で被保険者要件を満たす場合、被保険者は、いずれかの事業所の管轄の年金事務所及び医療保険者を選択し、当該選択された年金事務所及び医療保険者において各事業所の報酬月額を合算して、標準報酬月額を算定し、保険料を決定する。その上で、各事業主は、被保険者に支払う報酬の額により按分した保険料を、選択した年金事務所に納付（健康保険の場合は、選択した医療保険者等に納付）することとなる。

補足

雇用保険の適用の例

労働者甲



事業主A：25時間

週20時間以上であるため、適用される。

労働者乙



事業主A：15時間

事業主B：10時間

合計が週25時間でも、いずれも週20時間未満であるため適用されない。

補足

社会保険の適用について

適用要件（※）は事業所ごとに判断します。このため、複数の雇用関係に基づき複数の事業所で勤務する者が、いずれの事業所においても適用要件を満たさない場合、労働時間等を合算して適用要件を満たしたとしても、社会保険は適用されません。

（※）短時間労働者の場合、大企業（従業員501人以上）にあつては、週所定労働時間20時間以上、所定内賃金月額8.8万円以上、中小企業の場合は、週所定労働時間30時間以上（ただし、中小企業であっても、短時間労働者の適用について労使合意があれば、大企業と同様の取扱いとなる。）等の一定の要件を満たす場合に適用。

【参考】裁判例

副業・兼業に関する裁判例

○ マンナ運輸事件（京都地判平成24年7月13日）

【概要】

運送会社が、準社員からのアルバイト許可申請を4度にわたって不許可にしたことについて、後2回については不許可の理由はなく、不法行為に基づく損害賠償請求が一部認容（慰謝料のみ）された事案。

【判決抜粋】

労働者は、勤務時間以外の時間については、事業場の外で自由に利用することができるのであり、使用者は、労働者が他の会社で就労（兼業）するために当該時間を利用することを、原則として許され（ママ）なければならない。

もっとも、労働者が兼業することによって、労働者の使用者に対する労務の提供が不能又は不完全になるような事態が生じたり、使用者の企業秘密が漏洩するなど経営秩序を乱す事態が生じることもあり得るから、このような場合においてのみ、例外的に就業規則をもって兼業を禁止することが許されるものと解するのが相当である。

○ 東京都私立大学教授事件（東京地判平成20年12月5日）

【概要】

教授が無許可で語学学校講師等の業務に従事し、講義を休講したことを理由として行われた懲戒解雇について、副業は夜間や休日に行われており、本業への支障は認められず、解雇無効とした事案。

【判決抜粋】

兼職（二重就職）は、本来は使用者の労働契約上の権限の及び得ない労働者の私生活における行為であるから、兼職（二重就職）許可制に形式的には違反する場合であっても、職場秩序に影響せず、かつ、使用者に対する労務提供に格別の支障を生ぜしめない程度・態様の二重就職については、兼職（二重就職）を禁止した就業規則の条項には実質的には違反しないものと解するのが相当である。

○ 十和田運輸事件（東京地判平成13年6月5日）

【概要】

運送会社の運転手が年に1、2回の貨物運送のアルバイトをしたことを理由とする解雇に関して、職務専念義務の違反や信頼関係を破壊したとまでいうことはできないため、解雇無効とした事案。

【判決抜粋】

原告らが行った本件アルバイト行為の回数が年に1、2回の程度の限りで認められるにすぎないことに、証拠及び弁論の全趣旨を併せ考えれば、原告らのこのような行為によって被告の業務に具体的に支障を来したことはなかったこと、原告らは自らのこのような行為について会社が許可、あるいは少なくとも黙認しているとの認識を有していたことが認められるから、原告らが職務専念義務に違反し、あるいは、被告との間の信頼関係を破壊しとまでいうことはできない。

○ 都タクシー事件（広島地決昭和59年12月18日）

【概要】

隔日勤務のタクシー運転手が、非番日に輸出車を船積みするアルバイトに月7、8回たずさわったことを理由とする解雇に関して、労務提供に支障が生じていないこと、他の従業員の間でも半ば公然と行なわれていたとみられること等の事情から、具体的な指導注意をしないまま直ちになした解雇は許されないとした事案。

【判決抜粋】

就業規則において兼業禁止違反の制裁が懲戒解雇を基準としていること等に照らすと、就業規則によって禁止されるのは会社の秩序を乱し、労務の提供に支障を来すおそれのあるものに限られると解するのが相当である。

タクシー乗務の性質上、乗務前の休養が要請されること等の事情を考えると、本件アルバイトは、就業規則により禁止された兼業に該当すると解するのが相当である。しかしながら、現実に労務提供に支障が生じたことをうかがわせる資料はないこと、従業員の間では半ば公然と行なわれていたとみられ、かつ、アルバイトについての具体的な指導注意がなされていなかったこと、…

（中略）…等の事情を総合すると、何らの指導注意をしないまま直ちになした解雇は（懲戒解雇を普通解雇にしたとしても）余りに過酷であり、解雇権の濫用として許されないものと認めるのが相当である。

○ 小川建設事件（東京地決昭和57年11月19日）

【概要】

毎日6時間にわたるキャバレーでの無断就労を理由とする解雇について、兼業は深夜に及ぶものであって余暇利用のアルバイトの域を超えるものであり、社会通念上、会社への労務の誠実な提供に何らかの支障を来す蓋然性が高いことから、解雇有効とした事案。

【判決抜粋】

労働者は労働契約を通じて一日のうち一定の限られた時間のみ、労務に服するのを原則とし、就業時間外は本来労働者の自由であることからして、就業規則で兼業を全面的に禁止することは、特別な場合を除き、合理性を欠く。

しかしながら、…（中略）…兼業の内容によつては企業の経営秩序を害し、または企業の対外的信用、体面が傷つけられる場合もありうるので、従業員の兼業の許否について、労務提供上の支障や企業秩序への影響等を考慮したうえでの会社の承諾にかからしめる旨の規定を就業規則に定めることは不当とはいいがたく、したがって、同趣旨の債務者就業規則第三条四項の規定は合理性を有するものである。

○ 橋元運輸事件（名古屋地判昭和47年4月28日）

【概要】

会社の管理職にある従業員が、直接経営には関与していないものの競業他社の取締役就任したことは、懲戒解雇事由に該当するため、解雇有効とした事案。

【判決抜粋】

元来就業規則において二重就職が禁止されている趣旨は、従業員が二重就職することによって、会社の企業秩序をみだし、又はみだすおそれが大であり、あるいは従業員の会社に対する労務提供が不能若しくは困難になることを防止するにあると解され、従って右規則にいう二重就職とは、右に述べたような実質を有するものを言い、会社の企業秩序に影響せず、会社に対する労務の提供に格別の支障を生ぜしめない程度のものは含まれないと解するのが相当である。

在職中の秘密保持義務に関する裁判例

○ 古河鋳業事件（東京高判昭和55年2月18日）

労働者は労働契約に基づき労務を提供するほか、信義則により使用者の業務上の秘密を守る義務を負うとしたうえで、会社が機密漏洩防止に特段の配慮を行っていた長期経営計画の基本方針である計画基本案を謄写版刷りで複製・配布した労働者に対する懲戒解雇を有効と判断した事案。

在職中の競業避止義務に関する裁判例

○ 協立物産事件（東京地判平成11年5月28日）

労務者は、使用者との雇用契約上の信義則に基づいて、使用者の正当な利益を不当に侵害してはならないという付随的な義務を負い、原告の就業規則にある従業員の忠実義務もかかる義務を定めたものと解されたとしたうえで、外国会社から食品原材料等を輸入する代理店契約をしている会社の従業員について、在職中の競業会社設立は、労働契約上の競業避止義務に反するとされた事案。

自動車運送事業の働き方改革に関する 関係省庁連絡会議について



開催趣旨

自動車運送事業(トラック・バス・タクシー事業)について、省庁横断的な検討を行い、長時間労働を是正するための環境を整備することを目的とした関連制度の見直しや支援措置に関する行動計画の策定及び実施を総合的かつ計画的に推進するため、自動車運送事業の働き方改革に関する関係省庁連絡会議を開催する。

検討の視点

1. 労働生産性の向上

- ・ 短い時間で効率的に運ぶ
- ・ たくさん運んで、しっかりと稼ぐ
- ・ 運転以外の業務も効率化 等

2. 多様な人材の確保・育成

- ・ 力仕事・泊まり勤務等からの解放
- ・ 誰でも働きやすい職場づくり
- ・ 免許を取る人を増やす 等

3. 取引環境の適正化

- ・ 荷主・元請の協力の確保
- ・ 運賃・料金の適正収受 等

構成

議長

長：野上 浩太郎 内閣官房副長官

議長

長代理：牧野 たかお 国土交通副大臣

副議長

長：古谷 一之 内閣官房副長官補 (内政)

構成

員：内閣府政策統括官 (経済財政運営担当)

警察庁交通局長

財務省大臣官房総括審議官

厚生労働省労働基準局長

農林水産省食料産業局長

経済産業省大臣官房商務・サービス審議官

国土交通省自動車局長

環境省地球環境局長

スケジュール

平成29年6月29日 第1回 現状と課題、今後の進め方 等

8月28日 第2回 当面の対応方針として「直ちに

取り組む施策」を取りまとめ

平成30年2月20日 第3回 取組の進捗状況、行動計画の策定方針

※平成30年春頃までに「行動計画」を策定

トラック・バス・タクシーの働き方改革 「直ちに取り組む施策」

一長時間労働にブレーキ、生産性向上にアクセル～

～クルマの仕事の生産性＆職の魅力を高める63施策～

「☆」を付した施策は「働き方改革実行計画」(平成29年3月)策定以降の新規施策
「※」を付した施策は強化施策

自動車運送事業は、長時間労働の状況にある一方、荷待ち時間、宅配の再配達等に大きな効率化余地が存在。

このため、以下の取組を政府を挙げて強力に推進。

I. 長時間労働是正のための環境整備

①労働生産性の向上

◎短い時間で効率的に運ぶ一様なムダの解消－

【警、農、国、環】

「荷待ち時間」削減：トラックの予約調整システムの導入促進☆
「荷役時間」削減：パレット化等による機械荷役への転換促進☆
「宅配の再配達」削減：オーブン型宅配ボックスの導入促進※
「走行時間」削減：高速道路の有効活用

◎たくさん運んで、しっかり稼ぐ【経、国、環】

ダブル連結トラックの導入促進☆

配車アプリ・スマートメーターによるタクシーの効率配車と新サービス☆
トラック・バス・タクシー事業の「かけもち」制度化☆

◎運転以外の業務も効率化【厚、国】

ICTを活用した運行管理の効率化☆

②多様な人材の確保・育成

◎力仕事・泊まり勤務等からの解放【経、国、環】
荷役の機械化支援☆、トラック・高速バスの中継輸送☆、
SA・PAの大型車駐車マス不足対策

◎誰でも働きやすい職場づくり【厚、国】

女性働きやすい職場環境の整備

◎免許を取る人を増やす【警、厚】

第二種免許の受験資格の見直しの検討☆、免許取得支援制度の利用促進

③取引環境の適正化

◎荷主・元請の協力の確保【厚、農、経、国】

荷主勧告制度の運用見直し☆、不適切な取引条件の改善に向けた取組

◎運賃・料金の適正收受【国】

荷役等の運送以外の役務の対価の收受対策☆
貸切バス運賃・料金の下限割れ防止対策

II. 長時間労働是正のためのインセンティブ・抑止力の強化

◎働き方改革の実現に向けた

アクションプランの策定の要請☆【国】

事業者団体に対し、策定・実施を要請

◎ホワイト経営の「見える化」・優遇☆【国】

ホワイト経営に取り組む企業が取引先や

求職者に「見える」仕組みや優遇策を検討

◎行政処分の強化☆【国】

過労防止関連違反等に係る

行政処分の処分量定の引上げ



● 平成30年度予算概算要求に反映するとともに、制度・運用の見直しの検討を加速
● 今後、さらに検討を進め、平成30年春頃を目途に「行動計画」を策定・公表

自動車運送事業の働き方改革関係 (平成29年度補正予算の主な施策)

【厚生労働省】

- 生産性向上のための設備・機器の導入促進等
(598百万円)

事業場内の最低賃金を一定額以上引き上げた
中小企業・小規模事業者に対して、生産性向上のための設備・機器の導入経費等の一部を助成する制度を拡充。

【農林水産省】

- 食品等物流効率化システム導入支援
(203百万円の内数)

着地場所等でのトラックの待ち時間短縮を図る
トラック予約受付システム等、農産物等の物流効率化を図るICTシステム導入を緊急的に支援。

【国土交通省】

- 高速道路料金の割引拡充
(10,700百万円)

ETC2.0を利用する自動車運送事業者に対し、
大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長（平成31年3月
末まで）等を実施。

- 機械荷役への転換促進
(200百万円)

トラック運送業の労働生産性の向上・多様な人
材の確保を図り、働き方改革を推進するため、
荷役作業の効率化に資する機器（テールゲート
リフター）の導入を支援。

自動車運送事業の働き方改革関係 (平成30年度予算案)

○第2回連絡会議で取りまとめた「トラック・バス・タクシーの働き方改革『直ちにに取り組む施策』」を具体化するため、平成30年度予算概算要求に反映。



○平成30年度は平成29年度を大きく上回る予算額となっている。
平成29年度：174億円 → 平成30年度：281億円（1.61倍）

<1. 省庁別>

省庁名	平成30年度予算（案）
警察庁	19百万円
厚生労働省	24,445百万円 (加えて、40,933百万円の内数)
農林水産省	(335百万円の内数、 167百万円の内数)
経済産業省	3,497百万円 (加えて、6,050百万円の内数)
国土交通省	182百万円 (加えて、1,667,694百万円の内数、 20,950百万円の内数)
環境省	(1,765百万円の内数、 1,500百万円の内数)

<2. 分野別>

分野別	平成30年度 予算（案）	前年度比
①労働生産性の向上	12,139百万円	1.72
②多様な人材の確保・育成	15,934百万円	1.53
③取引環境の適正化	70百万円	皆増
合計	28,143百万円	1.61

(注) 内数計上となっている予算施策は、上記の額に含めていない。

「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

国土交通省

1. 労働生産性の向上

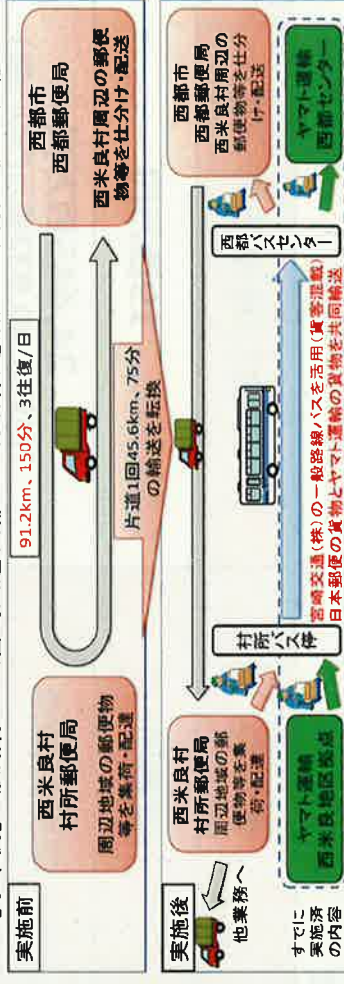
2 物流総合効率化法の枠組みを活用した物流の効率化等

23

H30 40百万円 (継続)

○物流総合効率化法により、2以上の者の連携により物流の省力化・効率化を図り、環境負荷低減にもつながる優良な取組（路線バスによる貨客混載・共同配送 等）を認定（71件）

【事業例】一般路線バス（宮崎交通 西都BC～村所線）を活用した貨客混載・共同配送

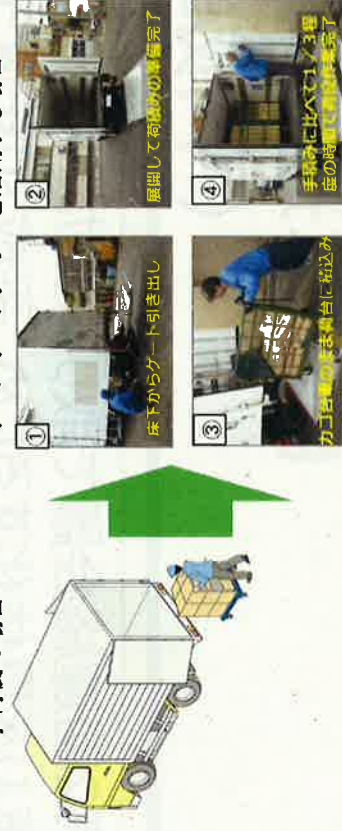


6 トラック運送業の働き方改革推進事業

H29補正 200百万円

○労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器（テールゲートリフター）の導入補助を実施。

手荷役の場合



6 トラック事業における働き方改革の

34 推進に向けた取組

H30 101百万円 (継続)

○事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上を推進するため、物流コンサルタント等の有識者によるコンサルティングを活用し、実証実験を実施。実験の成果を活かし、将来の自律的な取組みの普及のために必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。



パレット フォークリフト

11 高速道路料金の割引拡充

H29補正 10,700百万円

○自動車運送事業者の労働生産性の向上や働き方改善を図るため、ETC2.0を利用する自動車運送事業者に対し、大口・多頻度割引の最大割引率を40%から50%に拡充する措置の延長（平成31年3月末まで）等を実施。

〔最大割引率〕

基本	40%
+	
ETC2.0を利用する自動車運送事業者を対象	10%

「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

国土交通省

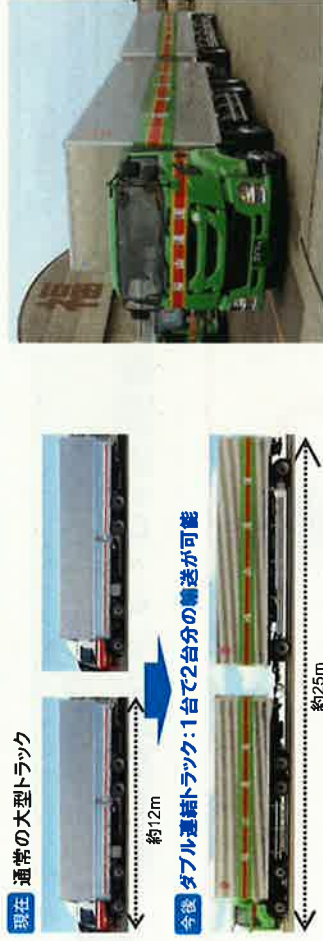
1. 労働生産性の向上

17

ダブル連結トラックの車両導入に向けた 特車許可基準の見直し等

H30 1,667,694百万円の内数
(継続)

○平成28年11月より、新東名を中心とするフィールドでダブル連結トラックの実験を推進し、平成30年度の本格導入を目指す。



特車許可基準の車両長について、現行の21mから最大で25mへの緩和を検討

25

大型バスドライバー融通のためのモデル事業

H30 11百万円の内数 (新規)

○ドライバーの繁忙期の負担軽減、閑散期の所得向上等を図るため、平成30年度に大型車ドライバー融通のためのモデル事業を実施。モデル事業実施後、大型車ドライバー融通ルールを策定し、普及促進を図る。



20

タクシ-の配車アプリを活用した新サービス導入の検討

H30 30百万円 (継続)

○タクシ-の利便性向上による需要喚起を図るため、平成30年1月22日から3月11日まで相乗りタクシ-の実証実験を実施。実証実験終了後に結果を踏まえて制度化に向けた検討を実施。



参加車両の
ステッカーロゴマーク

高齢者の通院・買い物



○タクシ-の利便性向上による需要喚起を図るため、平成30年度にタクシ-事業における定額タクシ-及び変動迎車料金の実証実験を実施。実証実験終了後に結果を踏まえて制度化に向けた検討を実施。

定額タクシ-

29

IT点呼の拡大

○バス事業及びタクシ-事業で営業所－車庫間のIT点呼を可能にするため、省令・通達の改正案について平成30年1月31日よりパブリックコメントを開始。同年3月中に省令・通達改正を行い、IT点呼の普及を図る。(平成30年3月下旬頃施行予定。)

IT点呼のイメージ



※IT点呼：テレビカメラ等により行う点呼

「直ちに取り組み施策」の主な進捗状況

国土交通省

1. 労働生産性の向上

30 運行管理の高度化・効率化に向けた検討

H30 11百万円
の内数 (新規)

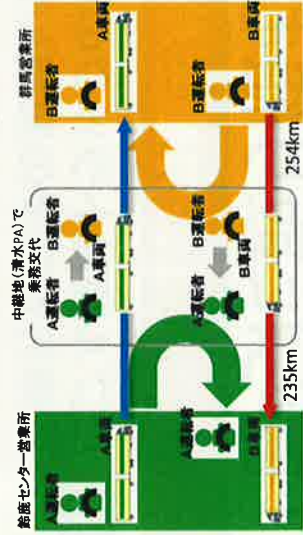
○バスの運行管理の高度化・効率化を図るため、平成30年度にバスの過疎地等における集約合理化及び長距離運行等における一体型管理の実証実験を実施。



36 高速道路のSA・PAを活用した中継輸送の運用の検討

H30 1,667,694百万円の内数
(継続)

○平成28年11月より中継輸送の実験を実施中。
○実験の検証結果を踏まえ、運用の検討を行う。



出典: 日本総合運輸産業(株)乗務記録表(H29.1月~6月データ)
〈中継輸送による自宅休憩時間の増加〉

39 SA・PA・道の駅における駐車スペースの活用

H30 1,667,694百万円
の内数 (継続)

○休憩施設における大型車駐車マス不足に対し、マスを増やすことに加え、以下により対応
①長時間駐車抑制 ②駐車箇所利用平準化
③高速道路の路外の施設の活用や予約システムの導入

○ETC2.0搭載車を対象として、高速道路外の休憩施設等への一時退出口を可能とする実験を、全国20箇所で行った平成29年度中に実施



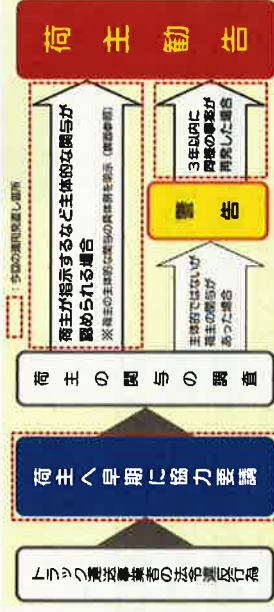
一時退出した場合でも、高速を降りずに利用した料金のまま (ターミナルチャージ※1の再徴収をせず、長距離通減※2等も継続)

※1 利用1回当たりの料金
※2 一定距離以上を連続して利用した場合の料金割引措置
〈一時退出のイメージ〉

3. 取引環境の適正化

52 荷主勧告制度の運用見直し

○平成29年7月の運用見直し以降、平成30年2月8日時点で警告を3件、協力要請を118件それぞれ実施しており、荷主への働きかけを積極的に行っています。



4. インセンティブ・抑止力の強化

61 事業者団体に対する働き方改革の実現に向けたアクションプランの策定の要請

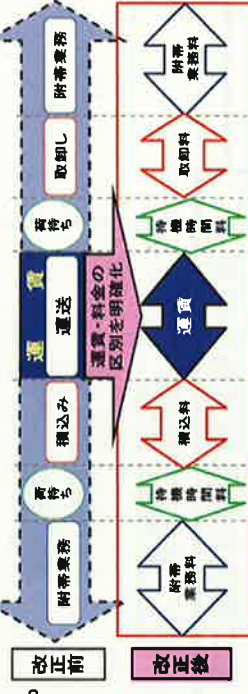
○長時間労働是正に向けて業界における自主的な取組を促すため、平成29年9月20日に石井国土交通大臣よりトラック・バス・タクシーの各事業者団体の会長等に策定を要請。平成30年3月中の策定に向け、各団体において検討中。



平成29年9月20日アクションプラン策定要請
左から（一社）全国ハイヤー・タクシー連合会川鍋会長、
石井国土交通大臣、（公社）全日本トラック協会坂本
会長、（公社）日本バス協会三澤会長

58 適正な運賃・料金収受を含めた取引環境の適正化

○荷主所管省庁である経済産業省及び農林水産省と連携し荷主への周知活動を行うとともに、中央及び地方レベルの両方で荷主及びトラック事業者への周知活動を実施中。また、トラック事業者と荷主双方における共通理解の形成を促す方策について検討していく。



63 行政処分の強化

○自動車運送事業の長時間労働の抑止力を強化するため、処分量定の引上げ（過労防止関連違反を2倍～4倍へ）を内容とする行政処分基準の改正案について、平成30年2月20日よりパブリックコメントを開始。同年3月中に係通達を改正。



「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

警察庁

1. 労働生産性の向上

7 貨物集配中の車両に係る駐車規制の見直し

○違法駐車は、円滑な物流の妨げ等となる渋滞や事故の原因となるなど、社会経済活動に悪影響を及ぼすものであるため、適切な駐車規制は不可欠である一方で、貨物集配中の車両による短時間の駐車需要があり、関係業界からも駐車禁止規制の緩和要望が寄せられているところ。

○このため、安全・円滑な交通を確保しつつ集配中の宅配車両等を駐車させることができる場所については、一定の範囲で貨物集配中の車両の駐車を可能とする駐車規制の見直しを行うよう、本年2月20日付けで都道府県警察に対して通達を発出した。



48
49

第二種免許の受験資格の見直しの検討

H30 19百万円
(新規)

- 旅客自動車運送事業における人材不足が課題。
- 規制改革実施計画（閣議決定）を踏まえ、平成29年度に調査研究を実施し、検討を開始。さらに、30年度には有識者会議等において、受験資格（年齢要件・経過年数要件）の見直しを含め、第二種免許制度の在り方について総合的に検討。

第二種免許の受験資格の概要

普通第一種免許



受験資格
○ 18歳以上

主な第二種免許

普通第二種免許



受験資格
○ 21歳以上
○ 普通免許等保有3年以上

大型第二種免許



受験資格
○ 21歳以上
○ 普通免許等保有3年以上

「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

厚生労働省

2. 多様な人材の確保・育成

時間外労働等改善助成金（仮称）の拡充・利用促進

H30 3,502百万円
(継続)

- 時間外労働の上限規制の適用に向け、自動車の運転業務に係る長時間労働の是正が課題。
- このため、平成30年度には、企業における時間外労働の削減等の取組を支援するため、中小企業事業主がその取組に要した費用の一部を助成する制度を拡充するとともに、その利用を促進する。

助成金活用事例

労務管理用機器、労務管理ソフトウェアの導入例

始業・終業時刻は従業員が台帳に手書きで記録していたため、管理上のミスが多かった

ワーク・ライフ・バランスを推進するために、まずは労働時間管理の適正化を図りたい！

ICカード及び管理・集計ソフトを導入

始業・終業時刻の正確な把握が業務量の平準化を可能とし、時間外労働の削減につながった



台帳からICカードに切り替えることにより、始業・終業時刻を正確に管理することができるようになった

51

労働者の運転免許取得のための職業訓練への支援制度の利用促進

H30 40,933百万円
(継続)

- 第二種運転免許、大型免許の取得等のための職業訓練に対する助成金の利用促進を実施。

計画に沿って職業訓練を実施する事業主に対して訓練経費や訓練期間中の賃金の一部を助成。

都道府県労働局・ハローワーク



事業主

「直ちにに取り組む施策」の主な進捗状況

厚生労働省

2. 多様な人材の確保・育成

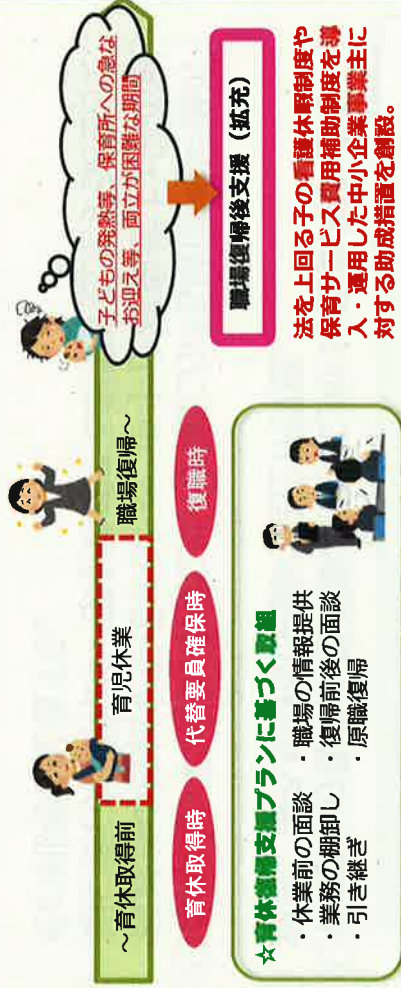
41 女性が働きやすい労働環境整備への支援策 の利用促進

H30 2,720百万円
(継続)

- 自動車運送事業の従事者の女性比率は、全職種平均に比べて低く、女性ドライバーの働きやすい環境整備が課題。
- このため、引き続き女性が働きやすい環境整備に係る支援策の利用促進を図る。

両立支援等助成金(育児休業等支援コース)

- ・ 育児復帰支援プランを策定し、円滑な育児休業の取得・職場復帰の支援や、育児休業取得者の代替要員を確保した中小企業事業主に助成金を支給。
- ・ さらに、平成30年度は、育児休業からの復帰後、仕事と育児の両立が特に困難な期間の支援に取り組む中小企業事業主を支援する助成措置を創設。



両立支援等助成金(女性活躍加速化コース)

- ・ 女性活躍推進法に基づき一般事業主行動計画を策定し、女性活躍に関する取組や数値目標を達成した企業に対し助成金を支給。



3. 取引環境の適正化

53 トラック運転者の労働時間改善に向けた荷主等への対策

H30 71百万円
(新規)

- トラック運転者の長時間労働の改善には荷主の協力を得て手待ち時間等を削減する必要があることから、国交省・事業者団体と連携し、平成28・29年度に、荷主及びトラック事業者が協力して労働時間短縮を図る実証実験を実施し改善モデルの蓄積を図ってきた。

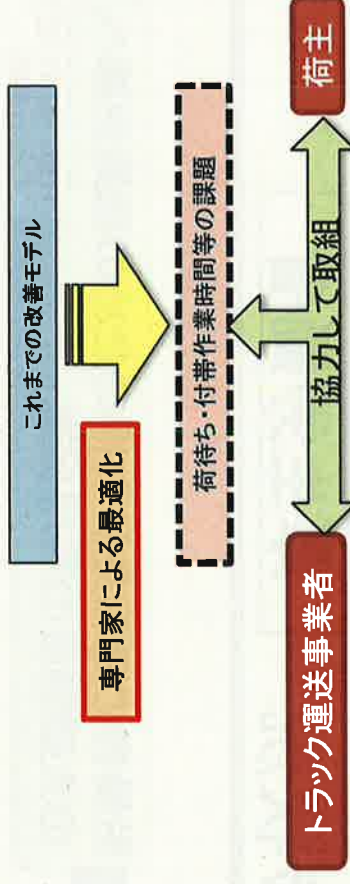
- 蓄積した改善モデルを業界全体に波及させるため、平成30年度には以下の事業を実施する。

①周知用コンテンツの作成

- 改善ハンドブックの作成
- 荷主向けパンフレットの作成
- 実証実験の取組を動画で紹介
- 経営情報誌、経営者向けメールマガジンへの広告掲載

②コンサルティングの実施

専門家のコンサルティングにより、これまでの実証実験の成果から最適な改善モデルを適用し、改善につなげる。
(※コンサルティング対象となる荷主・トラック運送事業者は、「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の意向を踏まえて決定する予定。)



「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

農林水産省

1. 労働生産性の向上

4 農産品物流のパレット化の検討の場の設置

○昨年10月、農産品物流対策関係省庁連絡会議に、パレット部会を設置。

○本年度中に、農産物等の一貫パレチゼーション推進に向けた管理ルールや規格統一等について、とりまとめを行い、民間の取組を促進。

農産品物流対策 関係省庁連絡会議

〔農林水産省、経済産業省、国土交通省
の関係部局長等で構成〕

平成29年10月、パレット部会を設置

とりまとめの方向

- 管理ルール
RFIDを活用した個体管理を行い、紛失等を防止
- 規格統一等
使用するパレットを1種類に統一

5 農林水産物・食品の物流のパレット化等の促進

H29補正 203百万円の内数
H30 335百万円の内数 (新規)

○トラック輸送等への負荷を軽減し、物流の効率化・高度化を図るため、ICTを活用した荷待ち時間の削減等の取組を緊急的に支援するほか、パレットを活用した荷役作業の効率化や物流システムの高度化等の実証を支援。

ICTを活用した荷待ち時間の削減

(H29補正)

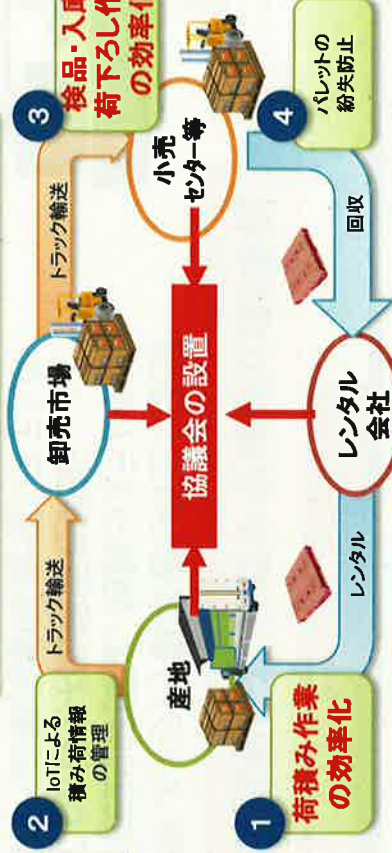


状況表示



パレットを活用した荷役作業の効率化

(H30予算)



待ち時間が減り、効率化

取組を全国展開することにより、流通を合理化・効率化

物流システムの高度化

(H30予算)

高度共同輸送技術の実証

モーダルシフトの 新展開



複数産地が連携し、異業種間
や複数温度帯の共同輸送体制
を確立

トラックドライバーの
乗船が不要な船舶
輸送体制を構築

「直ちにに取り組む施策」の主な進捗状況

経済産業省

1. 労働生産性の向上

26 車両動態管理システムを活用したトラック輸送の効率化

- 車両動態管理システムを活用したトラック事業者と荷主の連携による省エネの推進のため、平成29年度は、当該システムをトラック事業者を導入し、連携による省エネ効果等を実証。
- 平成30年度は、トラック事業者への車両動態管理システムの導入に加え、荷主に予約受付システムを導入することによる連携の深掘りを実証予定。

H30 6,050百万円の内数
(継続)



27 トラック隊列走行の実証実験の実施

H30 3,497百万円
(継続)

- 安全性・社会受容性・経済性の観点等を踏まえつつ、研究開発を進めるとともに、実証等を通じて技術の確立や事業環境等の整備が必要。
- 高速道路でのトラック隊列走行を早ければ2022年に商業化することを目指し、公道実証を推進する。
- 平成30年1月に後続車有人システムの公道実証を開始しており、平成30年度に後続車無人システムの公道実証を開始する予定。

【トラック隊列走行のイメージ】



3. 取引環境の適正化

55 フードチェーンにおける商慣習の見直し

- 「賞味期限の年月表示化」と「賞味期限の延長」を、新たに対応したり対象商品を拡大する動きが加工食品メーカー等で進行中。また、「納品期限の緩和」に向け、農水省、経産省が協力して小売・卸の業界団体を通じて小売業の各社に周知、依頼をおこなっている。

【賞味期限の年月表示化】

＜現状＞ 「年月日」と
に個別管理



15.4.28 15.4.29

保管・配送・入出荷
の作業を効率化

＜見直し後＞ 「年月」単位で
一括管理



15年4月

「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

環境省

1. 労働生産性の向上

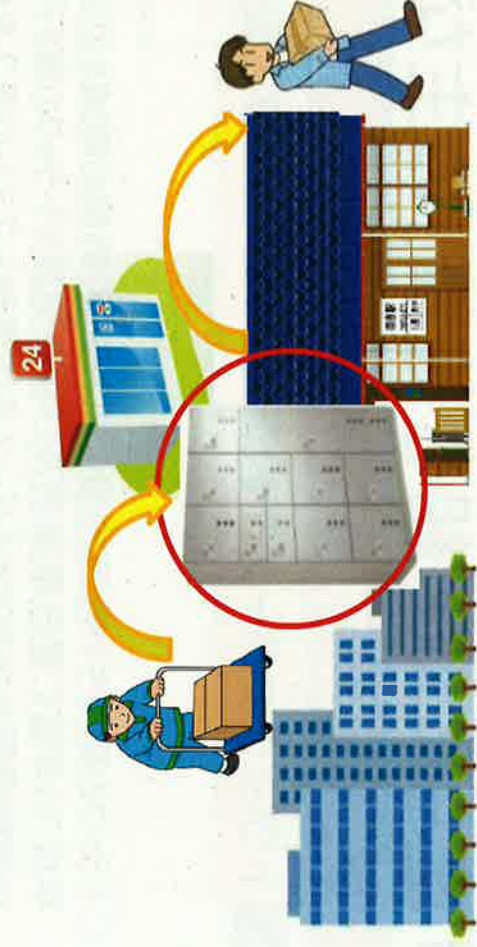
9 宅配便の再配達削減のためのオープン型宅配ボックスの普及拡大

H30 1,765百万円の
内数（一部新規）

○宅配便再配達はCO2排出量増大及びトラックドライバーの配達ロスの観点から課題であることから、平成29年度に駅やコンビニ等の公共スペースにおいて、特定の会社でなくとも利用できるオープン型宅配ボックスの導入を支援。

○平成30年度はオープン型宅配ボックスの普及拡大のため、主に地方部におけるオープン型宅配ボックスのCO2削減効果ポテンシャルや導入メリット等を整理し、設置に係るガイドラインを策定。

○さらに、複数の事業者がオープン型宅配ボックスを共同利用できるように情報処理システムのネットワーク化を支援。



10

宅配便の再配達削減に向けた国民運動の展開

H30 1,500百万円の
内数（継続）

○宅配便再配達の削減に向けて、消費者に対して再配達を防ぐためのアクションを呼びかけることが重要であることから、平成29年度に国民運動「COOL CHOICE」できるだけ1回で受け取りませんかキャンペーン」を行い、消費者に向けて宅配ボックス活用やコンビニ受取等、宅配便をできるだけ1回で受け取るための取組を普及啓発。

○平成30年度は引き続き国民運動を展開し、特に次世代を担う若者向けの呼びかけを強化し、職場での受取事例、宅配ボックスの先進事例等、再配達削減のための効果的な取組を紹介し普及啓発。



1回で受け取りませんか

「直ちに取り組む施策」の主な進捗状況

環境省

1. 労働生産性の向上

1 トラックのバース予約調整システムの導入促進

H30 1,765百万円
の内数 (新規)

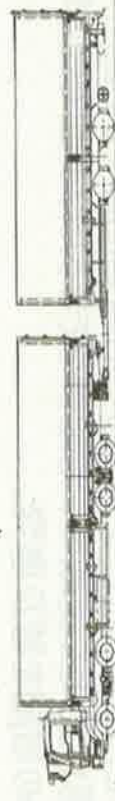
○トラックの荷待ちや物流施設における荷役時間の削減を図るため、平成30年度に運送事業者及び物流施設がトラックの運行情報や荷物情報を共有できるバース予約調整システムの導入を促進。



18 ダブル連結トラック車両の導入促進

H30 1,765百万円
の内数 (新規)

○トラック単体の輸送の省力化・効率化を推進するため、平成30年度に1台でトラック約2台分までの輸送が可能なダブル連結トラック車両の導入を促進。



2. 多様な人材の確保・育成

37 スワップボディコンテナ車両の導入促進

H30 1,765百万円
の内数 (新規)

○中継輸送やトラックの積載率の向上等を推進するため、平成30年度に車体と荷台を簡易に分離することが可能なスワップボディコンテナ車両の導入を促進。



スワップボディコンテナ車両の活用例

行動計画の策定方針について

- 平成30年4月から自動車運送事業者に対する罰則付きの時間外労働の上限規制の導入までの間を対象とする「自動車運送事業の働き方改革に関する行動計画」（仮称）を、本年春頃に本関係省庁連絡会議において策定・公表する。
- 上記行動計画の策定に当たっては、以下の方針に基づき、施策の検討を行うこととする。

1. 基本的な考え方

- ・「直ちに取り組む施策」に記載の施策のさらなる具体化・深掘り・前倒しを図る。
- ・関係者からの要望も踏まえつつ、関係省庁が連携し、新たな施策を形成する。
- ・策定の翌年度から毎年度フォローアップを行い、行動計画を見直す。
これにより、取組を継続的に充実・強化し、実効性を確保する。

2. 重点検討項目

- ①発・着荷主や元請物流事業者等の協力の確保
(例) トラック運転者の労働条件の改善に協力する「ホワイト荷主」を増やすための方策 等
- ②長時間労働の是正のための輸送分野別の取組の強化
(例) 荷待ち時間が長い品目等での運転者の長時間労働の是正のための方策 等

トラック運送業の適正運賃・料金検討会について



【標準貨物自動車運送約款の改正に伴う運賃・料金の変更届出件数】

平成30年2月16日現在

	事業者数 (平成27年度末現在)	運賃料金 変更届出件数	比率
北海道	3,348者	1,630件	48.7%
東北	4,147者	1,550件	37.4%
関東	18,053者	6,446件	35.7%
北陸信越	2,712者	1,096件	40.4%
中部	6,693者	2,212件	33.0%
近畿	9,296者	3,440件	37.0%
中国	3,928者	1,417件	36.1%
四国	2,126者	1,239件	58.3%
九州	5,874者	2,236件	38.1%
沖縄	831者	78件	9.4%
合計	57,008者	21,344件	37.4%

※一般貨物自動車運送事業者及び特別積合せ運送事業者における届出件数。

標準約款改正及び荷主勧告制度見直しに関する周知状況

【本省の周知状況】

○平成29年8月4日

経済産業省宛てに約款改正に係る協力要請文書を発出

○平成29年10月

経済産業省及び農林水産省関係の荷主企業及び団体に約款改正及び荷主勧告制度の見直しに係る文書及びリーフレットを送付

(送付先)

◆農林水産省関係：385箇所

うち団体：全国農業協同組合中央会、日本加工食品卸協会等を含む293箇所、

個社：丸紅株式会社、伊藤忠食糧株式会社等を含む92社

◆経済産業省関係：615箇所

うち団体：日本スーパーマーケット協会、日本製紙連合会等含む127箇所、

個社：各自動車メーカー、三菱重工業株式会社等を含む487箇所

合計：999箇所 うち団体420箇所、個社579社

○平成29年10月～平成30年2月

日本加工食品卸協会、全国農業協同組合連合会、日本即席食品工業協会、日本鉄鋼連盟、日本建設業連合会、日本スーパーマーケット協会へ約款改正及び荷主勧告の制度見直しについて説明し協力を依頼

【地方運輸局等の周知状況】

○平成29年9月～12月

平成30年1月30日現在において、262の荷主団体又は企業に約款改正及び荷主勧告の制度見直しについて説明し協力を依頼

○平成29年10月

中国運輸局長名で管内荷主団体に協力依頼文書を発出し、その後中国経済産業局長名においても同様の文書を荷主団体向けに発出

○平成29年11月

北海道運輸局、北海道労働局、北海道経済産業局、公正取引委員会事務総局北海道事務所の連名で、管内運送委託企業4309者に協力依頼文書等を発出

<各局の周知状況>

北海道：8箇所（うち団体6箇所、個社2箇所）	近畿：33箇所（うち団体29箇所、個社4箇所）
東北：16箇所（うち団体16箇所、個社0箇所）	中国：10箇所（うち団体10箇所、個社0箇所）
関東：28箇所（うち28箇所、個社0箇所）	四国：8箇所（うち団体8箇所、個社0箇所）
北信：13箇所（うち団体13箇所、個社0箇所）	九州：87箇所（うち団体75箇所、個社12箇所）
中部：56箇所（うち団体56箇所、個社0箇所）	沖縄：3団体
合計：262箇所（うち団体244箇所、個社18箇所）	

(平成30年1月30日現在)

トラック運送業の運賃・料金に関する検討について

【これまでの運賃・料金検討会について】

「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」では、トラック事業者が適正な水準の運賃・料金を収受できる環境を整えるため、これまで4回にわたり検討を行い、まずはその結果を踏まえ、運送の対価である「運賃」と運送以外の役務等の対価である「料金」を別建てで収受できるよう、標準貨物自動車運送約款の改正等を実施したところ。

【運賃と料金の別建て収受の浸透を図るとともに、トラック運送機能の安定的・継続的な提供を可能とする環境を整えるための検討について】

- (1) トラック運送は、国内貨物運送の大きな割合を占めており、経済活動及び国民生活を支える社会インフラとなっている。現在、有効求人倍率が2倍を超えるなどトラックドライバー不足が大きな課題となっており、今後、少子高齢化が進展する中、トラック運送機能が維持・安定的に提供されるようにするためには、働き方改革を進め、長時間労働を抑制し働きやすい環境を整えるとともに、限られたドライバーの運転時間が有効活用できるよう、荷主側の協力が必要不可欠となる。
- (2) また、外部からは見えにくい面もあるが、トラック運送業を実施していく上では、トラック車両の購入・更新、点検・整備等のメンテナンス、ドライバーの確保、燃料費、保険への加入など、様々な費用が必要となる。こうしたコストが確保できなければ、①老朽化した車両の更新、②次の時代を担うトラックドライバーの確保・育成、③必要な点検・整備による運行の安全性、等の支障が生じ、将来的に我が国の経済活動・国民生活を支えるトラック運送機能が提供できなくなるおそれがある。
- (3) 特に、大型トラックをはじめとするトラックドライバーの育成については、時間がかかることも踏まえ、魅力ある職種とすべく、全産業平均と比べて低賃金・長時間労働となっている労働条件の改善を図る必要がある。
- (4) トラック運送機能を持続可能とするためには、環境改善を踏まえた適切な運賃・料金の収受が重要であるが、トラック運送にどのような費用が必要となるのかについて、必ずしもトラック事業者・荷主との間で十分な理解が共有されていない面がある。

持続可能な事業運営及びドライバーの確保・育成、生産性向上を図っていくために必要なトラック事業の実施におけるコスト構成やその主要な費用の標準的な水準イメージ、並びにそれらを尊重することの必要性等についてのトラック事業者・荷主の双方における共通かつ適切な理解の形成を促すための対策やその環境を整えるための方策等について検討を行うこととする。

予算について

○ トラック事業は、我が国の経済や人々の暮らしを支える重要な産業であるが、長時間労働が深刻化しており、働き方改革が喫緊の課題となっている。

○ テールゲートリフターを活用した荷役作業の効率化（荷役時間の短縮・荷役負担の軽減）を促進することによって、労働生産性の向上・多様な人材の確保を図り、働き方改革を推進する。

【1運行あたりの荷役時間】



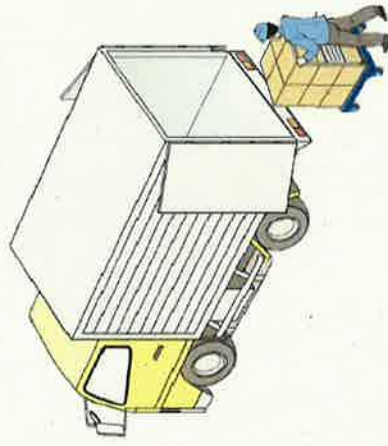
1運行当たり平均して、2時間44分の荷役時間が発生している。

出典：トラック輸送状況の実態調査

事業概要

補助事業：労働生産性の向上・多様な人材の確保に資する機器（テールゲートリフター）の導入補助（補助率：通常価格の1/6を補助）

手荷役の場合



- 作業時間も長くなるため、長時間労働の要因となっている。
- 手積み・手卸しのため、作業者の負担が大きい。



テールゲートリフターを活用する場合

- カゴ台車による荷役が可能となるため、荷役時間が1/3程度に短縮。
- 手荷役による重労働が軽減され、女性等の多様な人材の確保に繋がる。

効果

荷役作業の効率化等を図ることによって、労働生産性の向上・多様な人材の確保を図り、働き方改革を実現。

継続

地域交通のグリーン化に向けた次世代自動車の普及促進

平成30年度予算額：5.7億円の内数(平成29年度予算額6.4億円の内数)

補助対象	補助率
CNGトラック、ハイブリッドトラック	・通常車両価格との差額の1/3 ※新規導入は単年度に3台以上導入が条件 (グリーン経営認証等を取得している場合を除く)



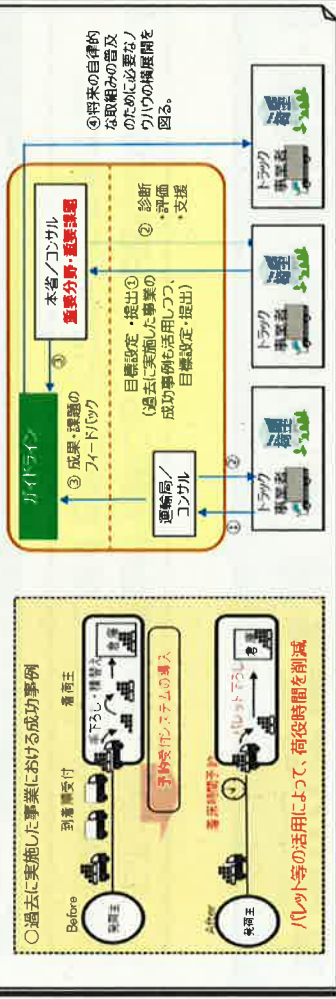
継続

自動車分野の生産性の向上

平成30年度予算額：1.01億円(平成29年度予算額0.43億円)

トラック事業における働き方改革の推進に向けた取組み

事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上を推進するため、物流コンサルタント等の有識者によるコンサルティングを活用し、実証実験を実施。将来の自律的な取組みの普及のために必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。



継続

事故防止対策支援推進事業

平成30年度予算額：9.5億円の内数(平成29年度予算額11.4億円の内数)

1. 先進安全自動車(ASV)の導入に対する支援
衝突被害軽減ブレーキ、ふらつき警報、横滑り防止装置等のASV装置の導入に対し支援 [補助率] 1/2
(※大企業は1/3)

● 先行車両に近づく場合
ミリ波レーダーが周囲に前方の状況を検知。
ドライバーが前方の車両に気づかない場合は、音によりドライバーにブレーキ操作を行うように促す。
急変する若しくは急減速の可能性が高いとコンピュータが判断すると、ブレーキを自動で作動。

2. デジタル式運行記録計等の導入に対する支援
デジタル式運行記録計、映像記録型ドライブレコーダーの導入に対し支援 [補助率] 1/3

デジタル式運行記録計
映像記録型ドライブレコーダー
データを活用したドライバーへの安全指導

3. 社内安全教育の実施に対する支援
外部の専門家等の活用による事故防止のためのコンサルティングの実施に対し支援 [補助率] 1/3

4. 過労運転防止のための先進的な取り組みに対する支援
過労状態を測定する機器及びヘルスケア機器等の導入に対し支援 [補助率] 1/2

エネルギー対策特別会計予算において、先進的な環境対応車両の導入、車両動態管理システムの導入、車両連携による省エネ化への取組みに関する実証などについて支援する。

継続

低炭素型ディーゼルトラック普及加速事業

環境省連携事業 平成30年度予算額:29.65億円

中小トラック運送業者に対し、燃費性能の高い最先端の低炭素型ディーゼルトラックの導入を支援する。

	2015年度燃費基準		
	+5%達成以下	+5~10%達成車	+10%以上達成車
小型			
中型			
大型			

最先端の低炭素型ディーゼルトラック



【補助額】経年車の廃止なし：標準的燃費水準車両との差額の1/3
経年車の廃止あり：標準的燃費水準車両との差額の1/2

継続

先進環境対応トラック等導入加速事業

環境省連携事業 平成30年度予算額:10億円

大型CNGトラックの導入等を支援し、CO2排出削減を図る。



燃料コスト 優越性

環境負荷 低減

代替エネルギー

【補助額】標準的燃費水準車両との差額の1/2
(大型CNGトラックの場合)

継続

トラック輸送における省エネ化推進事業

経済産業省連携事業 平成30年度予算額:41.5億円

車両動態管理システムや予約受付システム等を活用したトラック事業者と荷主等との連携によって省エネ効果を図る。

◆車両動態管理システムの導入支援による実証

【クラウド型】（補助額：導入費用の1/2）

クラウド型の車両動態管理システムの導入に必要な経費を支援し、実運行における省エネ効果を実証するとともに、トラック輸送における有効な活用方策を検討・検証する。

リアルタイムでの運行管理が可能



【メモリーカード型】（補助額：導入費用の1/3）

メモリーカード型の車両動態管理システムの導入に係る経費を支援し、省エネの観点から、GPS機能の有効な活用方策を検討・検証する。

3



1ーア トラック輸送高効率化支援事業（新規）

平成30年度予算（案）
1,765百万円のうち
100百万円（新規）

背景・目的

- CO2排出量の削減のためには、トラック輸送の高効率化が重要である。
- 通常の大型トラック約2台分まで輸送できる連結トラックは、大型化により貨物1トン当たりのCO2排出量を4割程度低減できるとともに、ドライバー1人での輸送が可能となる。
- また、スワップボディコンテナ車両は、車体と荷台を簡易に分離することが可能であることから、①積載率の向上（物流施設において荷物が一杯になるまで荷役可能）、②中継輸送の促進（ドライバー同士で中継地点で荷台を交換することで積載率が倍増）等に効果的である。
- しかし、我が国ではこれらの高効率なトラックに係る高額の初期コストや利便性低下への懸念等が障壁となっており導入が進んでいない。

事業概要

- ①連結トラック導入支援事業
＜補助対象＞連結トラック（トラクター及びトレーラー）
- ②スワップボディコンテナ車両導入支援事業
＜補助対象＞スワップボディコンテナ車両

事業スキーム

補助対象：民間事業者等 実施期間：平成30年度～平成32年度
補助割合：①1/3 ②一般的なトラックとの差額の1/2

期待される効果

- トラック輸送のCO2排出量を削減できるとともに、ドライバーの働き方改革にも貢献する。
- 物流業界にその先進的な取り組みが広く認知されるとともに、導入台数増加により購入経費も低廉化されることで、自立的に普及が進み、日本全体のCO2排出量の削減及びドライバーの負担軽減による働き方改革を推進する。

事業目的・概要等

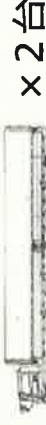
①連結トラック導入支援事業

イメージ

＜東京-大阪間で20tを運ぶ場合のCO2排出量の比較＞

- 大型トラック（最大積載量13tの場合） 995kg-CO2

CO2排出量
▲36.8%



- 連結トラック（最大積載量24tの場合） 627kg-CO2



※改良トンキロ法で算出

✓ 本事業で主要な大型幹線輸送（主に東京-大阪間）の一定程度を連結トラックに転換することで、その有用性が物流業界に広く認知される。

②スワップボディコンテナ車両導入支援事業

＜スワップボディコンテナ車両の特長＞

- ＞車体と荷台を簡易に分離することが可能 → 荷待ち時間削減、積載率向上
- ＞けん引免許が不要 → ドライバー不足を解消

【活用例①：物流施設での活用】

トラック到着前から荷役が始まれ、トラック到着までにコンテナを一杯にでき、積載率が向上し、トラック台数を削減

トラックは到着後、荷台を付け替えるだけで出発でき、荷役作業による荷待ち時間を削減



スムーズな積み下ろし作業

【活用例②：中継輸送での活用】

帰り荷の確保により積載率が倍増し、トラック台数を削減

中継拠点で荷台を交換

日帰りでの勤務が可能となり、働き方が改善

