

第11回「トラック輸送における取引環境・労働時間改善 大分県地方協議会」

大分県地方協議会における検討テーマについて

九州運輸局大分運輸支局

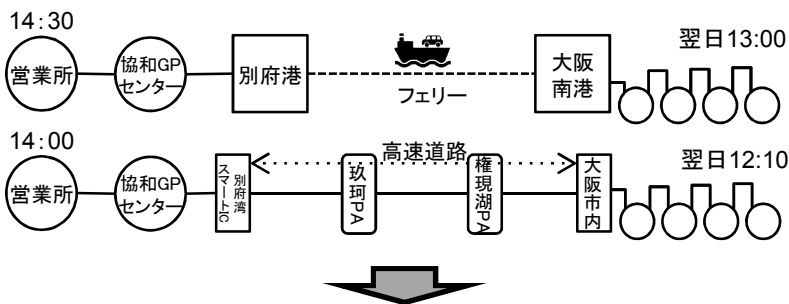
令和元年12月9日（月）

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
大分県杵築市に本社を置く。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(下し地まで)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。

- 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。
- 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。
- 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。

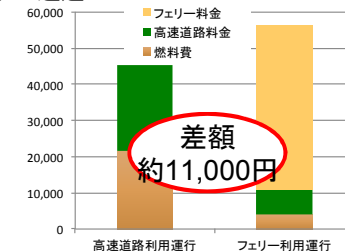
5. 結果

- 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	(同) 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。

- 運送コスト



上記以外に、エンジンオイル費、タイヤ・チューブ費、修理費は、高速利用の方が運転距離が4倍長い分消費が大きい。

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。

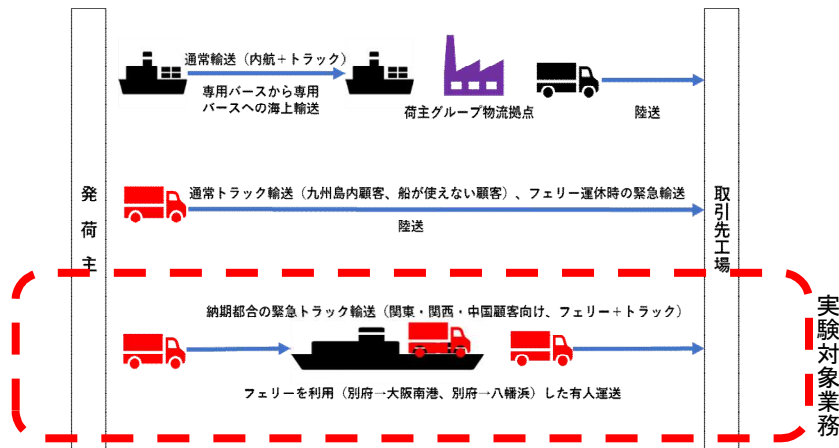
高速道路の有効利用による拘束時間の削減

1. 実施者の概要

- 発荷主企業：発荷主A 大分県内の金属製品製造業の物流子会社
- 運送事業者：運送事業者A 大分県に本社を置く一般貨物自動車運送事業者（車両数 57台）
- 荷種：金属製品

2. 事業概要

物流拠点と輸送フロー



- 発荷主では、通常は内航船を利用した輸送を行っているが、緊急性のあるものや、内航船が使えない仕向け地については、トラック輸送を利用している。
- 運送事業者Aは、上記の内、緊急輸送を担当している。
- 関東・関西向けには神戸港又は大阪南港までフェリーを利用しているが、その後の高速道路の利用が充分でない場合、運転時間や拘束時間が長くなる傾向がある。運行実態調査では、2日目の運転時間が15時間30分と長く、拘束時間が17時間20分と最大時間（16時間）を上回っている。
- 実証実験では、清水港や東京有明港までのRORO船利用について検討したが、運送事業者Aは過去のRORO船の利用実績があり、外海での揺れによる運転手の船酔いやシェイクハンド先が短期間で見つからないことから、下船後の高速道路全線利用を実験事業とすることとした。

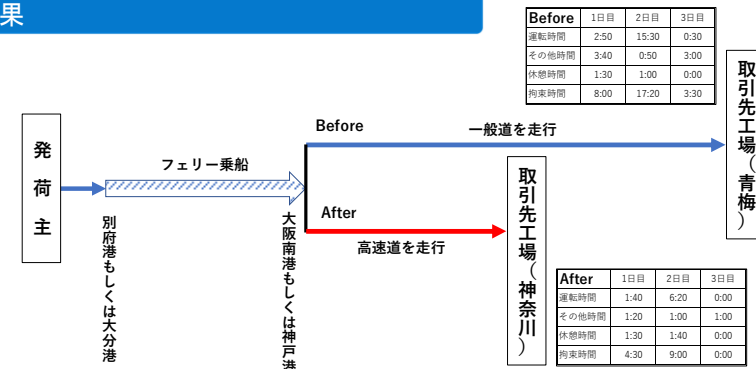
3. 課題

- 運送事業者Aは、発荷主拠点から関東・関西方面へは、大分港や別府港からフェリーを利用し、神戸港又は大阪南港から陸路で着荷主に向かうが、高速道路利用料が運賃で賄えていないケースがあり、その場合、一般道を使用することとなる。そのため、運転時間が長く、拘束時間もそれにつれて長くなる傾向がある。

4. 事業内容

- フェリー下船後、関東の着荷主まで全線高速道路を利用する。

5. 結果



- Beforeの重複カウントを除いた通算運転時間は17時間40分であったが、実験結果では通算7時間50分であり、大幅に減少した。
- Beforeでは、2日目に最大拘束時間を超過していたが、実験結果では、1日目、2日目とも10時間以内となった。

6. 荷主企業・運送事業者のメリット

- 発荷主は、改善基準告示を遵守しつつ、到着時間を早められる。
- 運送事業者Aは、改善基準告示を遵守した運行となり、拘束時間、運転時間が短縮する。

7. 結果に結びついたポイント/課題

- ポイント
 - 出荷依頼が前日の12時までであり、運行計画を作成する時間が確保できていたこと。
 - 大分県は関西・関東へのフェリー航路が充実しており、従来からフェリー利用がなされていたこと。
- 今後の課題
 - 高速道路の利用を合理的に行うため、費用面につき発荷主側との調整が必要である。
 - 費用対効果を踏まえた効果的な高速道路の利用区間の検討が必要である。
 - フェリーの乗船が夕刻であるにも拘わらず、生産計画の関係から午前中の集荷を余儀なくされる可能性がある。短時間勤務者や日勤者の雇用等で集荷と運行を分けるようなワークシェアリングについても検討が必要である。

令和元年度の「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」の実施事項について

(令和元年8月9日 厚労省労働条件政策課長、同監督課長、国交省貨物課長 通達)

平成30年度より、**特に荷待ち時間が特に長い輸送分野（加工食品、建設資材、紙・パルプ）**。以下「対象輸送分野」という。）について、それぞれの分野ごとにサプライチェーン全体における効率化及びトラックドライバーの労働時間の改善を図るため、関係荷主、トラック運送事業者、学識経験者等から構成される懇談会を開催している。

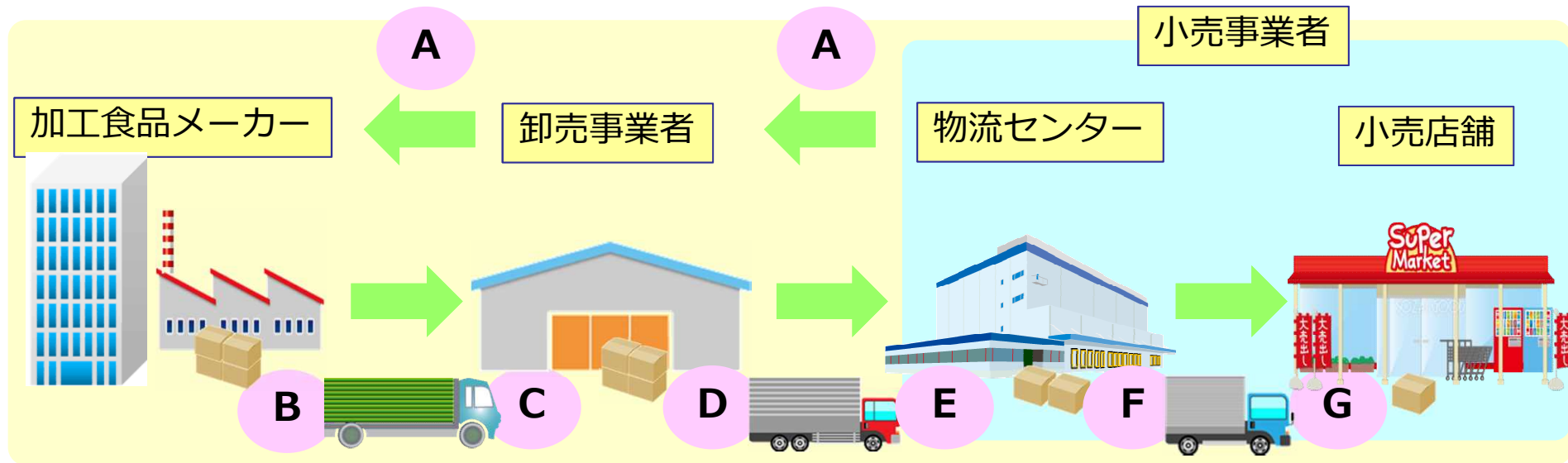
各懇談会では、平成30年度は主に課題の洗い出しや解決の方向性のイメージの共有等を行ったところであり、令和元年度は、平成30年度の各懇談会での議論を踏まえて具体的な解決方策を見出していくこととしている。

対象輸送分野において本省レベルで洗い出した課題の発生箇所やその解決のための施策等については、**各地方レベルにおいても各地方の実情を踏まえながら普及・展開していくことが重要**である。

については、今年度の地方協議会の重点実施事項として、対象輸送分野における課題の整理や改善策の検討等を進める。



対象輸送分野の中から **1つ以上検討するテーマを選定**



発生個所 A・B・D

【小売・卸発注時、メーカー・卸出荷時】

- ・発注から短期間での納品、特定の日に物量が集中
⇒ **【受発注条件の見直し】**

リードタイムの延長、事前出荷情報の提供、波動の平準化、受給調整在庫の確保

発生個所 C・E・G

【卸・物流センター・小売店舗荷卸し時】

- ・荷卸し場所の処理能力や車両集中に起因する待ち時間の発生
⇒ **【荷待ち時間の削減】**

先着順から予約制への変更、時間指定の柔軟化

発生個所 B・C・D・E

【メーカー・卸荷積み時、卸・物流センター荷卸し時】

- ・荷積み・荷卸し時に長時間の荷役作業が発生
⇒ **【荷役時間の削減】**

バラ積み貨物のパレット化、パレットサイズの統一、外装段ボールサイズの見直し

発生個所 C・E・G

【卸・物流センター・小売店舗荷卸し時】

- ・業界の慣習や目視等による長時間の検品作業
⇒ **【検品時間の削減】**

3分の1ルールの見直し徹底、年月日表記から年月表記への変更、事前出荷情報の提供とQRコード等への情報の組み込み、統一伝票や段ボールなどへの表記の標準化

輸送量・輸送頻度

建設資材、紙・パルプ < 加工食品

【28年度パイロット事業】

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

※鶏卵の配送

【29年度パイロット事業】

高速道路の有効利用による拘束時間の削減

※金属製品



各パイロット事業の結果・課題と、加工食品の課題である、受発注条件、荷待ち時間、検品時間等が、農産物・水産物輸送にかかる課題を検討していく上でも参考となり得ることから、「加工食品」を検討テーマとする。