

宮崎県地方協議会における検討テーマについて

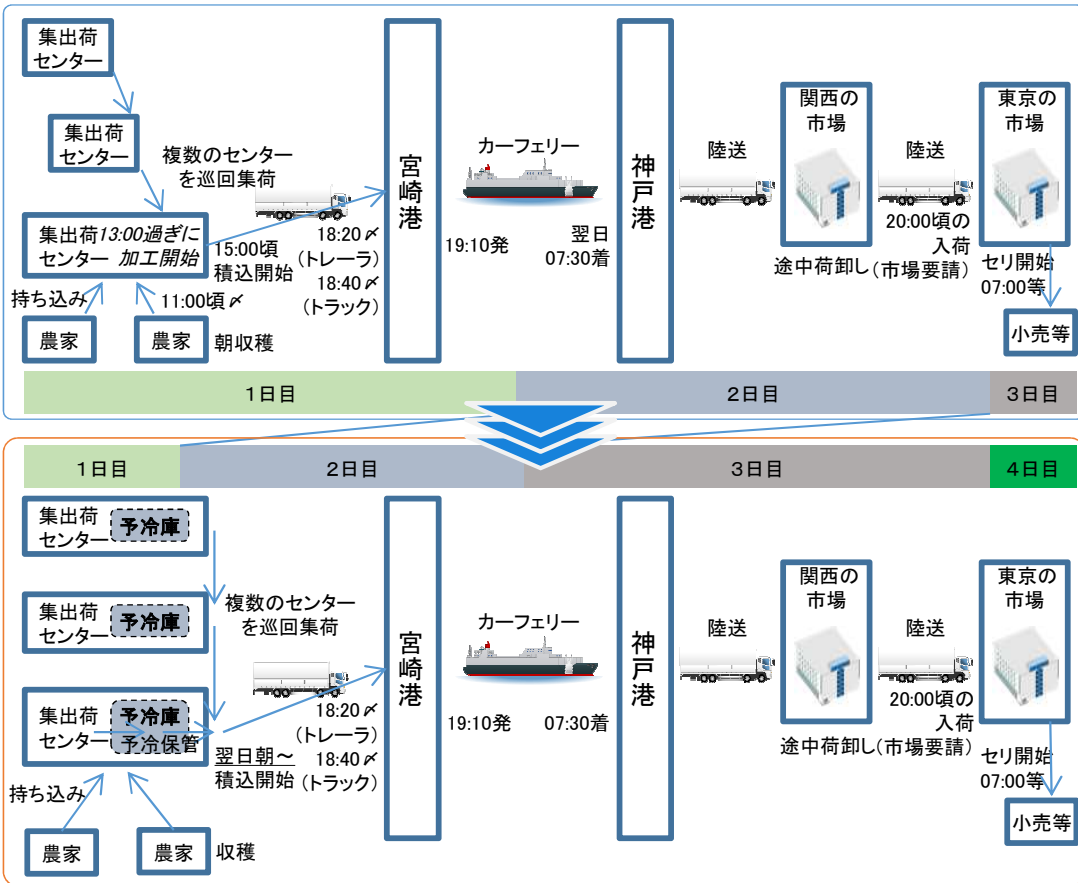
国土交通省 九州運輸局
宮崎運輸支局
令和元年10月31日

(平成28年度事業)4日目販売の促進により余裕を持った運行を実現

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、県全域の各单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



3. 課題

- 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。
- 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かったり、ドライバー自らが荷役しなければならないなど、卸によって差がある。

4. 事業内容

- 収穫当日は出荷せず予冷庫に入れる。
- 翌日、従前よりも早い時間帯から積み込みを開始する。
- 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

- 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。
- 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。
- 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

- 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。
- 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。
- 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

- 荷主企業と運送事業者で現場の問題点を確認した。
- 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。
- 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。

1. 実施集団の概要

- 荷主企業：発荷主 A（農業団体）、着荷主 A - a（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 A - a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 A - b（元請）、運送事業者 A - c（下請）
 - 運送事業者 A - b（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 A - c（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

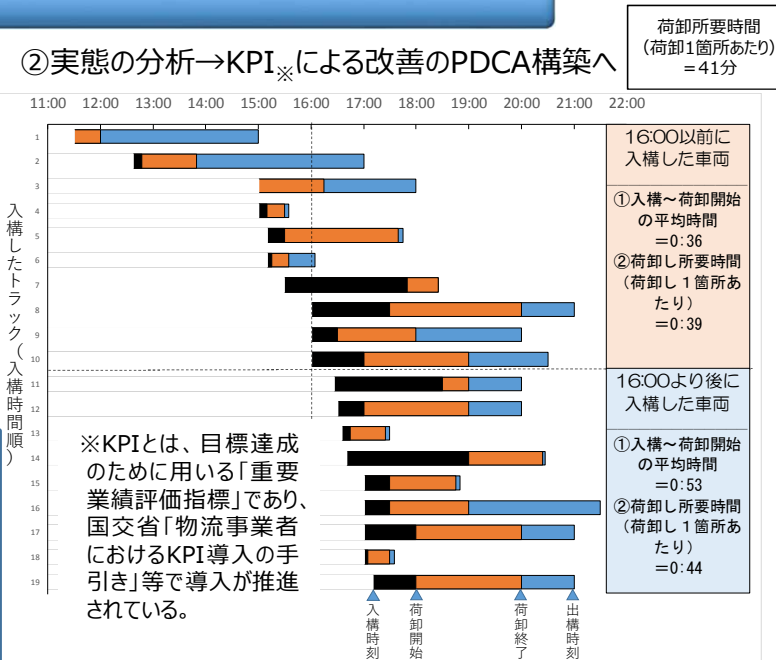
- ①ドライバー調査による実態把握
- ②実態の分析→KPI※による改善のPDCA構築へ



実施により分かったこと

- 平均 3 箇所ほどで荷卸しを実施
- 入構までの待機よりも荷卸しの所要時間の方が6割ほど長い
- 早い時間帯に入構すると所要時間が短縮できる

等々



③改善策の実施→荷卸し業務手順書（マニュアル）策定

課題（抜粋）	手順書における対策（抜粋）
入構時間による対応の差	①日勤、夜勤の時差出勤導入 ※実際に業務時間として1時間のクロス時間を設ける
荷卸しの順番が不透明	②送り状をもとに入場順位を指示する司令塔の配置 ③司令塔より直接ドライバーへ携帯電話に連絡

3. 課題

- ① 当市場は東京の主要卸売市場の一つであり、狭隘化している。その中で荷卸しに利用できるエリアが十分に取れないなどの問題を抱える。
- ② 荷卸しのルールが明確でなく、ある種現場任せとなっている。例えばキュウリ、トマト等の品種別にバラバラに荷卸しされるなどの非効率があり、業務手順の見直しが課題である。

4. 事業内容

- ① ドライバー調査による待機の実態把握。
- ② 調査から実態を分析し、KPIによる改善のPDCA構築。
- ③ 改善のための施策として、荷卸し作業に関わる業務手順書（マニュアル）を策定、実施可能な項目から順次実施する。

5. 結果

- ① 従来明確でなかった待機の実態が可視化され、着荷主にも問題が共有された。
- ② 荷卸し作業の業務手順書を策定し、仕事のやり方を見直すことにより、荷卸し時間が削減された。
- ③ 改善の取り組みを今後も継続することとなり、定着化への流れを作ることができた。

6. 荷主企業のメリット

- ① 運送事業者から荷卸しの遅延等へのクレームがあったが、クレームの原因への対処ができた。
- 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 一度限りでなく、着荷主との間で改善活動を継続する基盤ができた。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 定量的な実態の把握したこと。
- ② 双方が抱える問題点・不満点の忌憚のない意見交換ができたこと。
- ③ 着荷主もドライバー不足等の物流問題へ認識が高く、連携して取り組めたこと。

1. 実施者の概要

- 発荷主：A組合

➢ 着荷主：B-a社、B-b社

➢ 元請運送事業者：C社

➢ 実運送事業者：D社

➢ 荷種
- 宮崎県の農産物を全国各地に販売する農業団体

関西の卸売市場にて事業を営む青果卸業者

発荷主A団体の物流関連会社

元請運送事業者の物流を担う一社

野菜と果実。常温でバラ積またはパレット積にて輸送

2. 事業概要

着荷主へのヒアリング

気付き

・卸業A社様と卸業B社様で荷受けルールが異なる

・野菜と果実でも荷受けルール（**受付方法・荷受開始時刻**）が異なる

実運送事業者への実態調査

気付き

・待機は、野菜よりも果実で発生している

・野菜と果実で荷卸開始時刻が異なることなど、**正しい荷受ルールを知らない可能性**がある

・複数箇所卸しとなっている

施策1

「関西の卸売市場での荷卸しルール」を整理し、ドライバーに周知する

ドライバーに配布した荷卸しマニュアル

関西の卸売市場荷卸しルール

野菜と果実は、別棟です。

■ 荷卸しルール

■ 荷卸し場所・待機場所：ワラ面をご覧ください

卸業A社様

待機列に荷受します / フォークリフトは、荷受け担当者が操作します

①正門から入り、野菜の特機列に並ぶ(ワラ面) ②荷受け開始となる。場内に搬入移動する (開始前は場内には入れない) ③荷受け担当者の指示で荷卸しする

待機列 ①正門から入り、野菜の特機列に並ぶ(ワラ面) ②荷受け開始となる。場内に搬入移動する (開始前は場内には入れない) ③荷受け担当者の指示で荷卸しする

荷受開始時刻：12時～

卸業B社様

待機列に荷受します / フォークリフトは、荷受け担当者が操作します

①正門から入り、野菜の特機列に並ぶ(ワラ面) ②荷受け開始となる。場内に搬入移動する (開始前は場内には入れない) ③荷受け担当者の指示で荷卸しする

待機列 ①正門から入り、野菜の特機列に並ぶ(ワラ面) ②荷受け開始となる。場内に搬入移動する (開始前は場内には入れない) ③荷受け担当者の指示で荷卸しする

荷受開始時刻：12時～

果実

受付前に荷受します / フォークリフトは、荷受け担当者が操作します

①通り抜け、直進、搬送台計量・検閲機を記入する ②A社の荷卸し場所の木の箱に送り状を入れる (No.1から順番に) (ワラ面) ③待機列に並ぶ(ワラ面) ④受付時に荷卸しする

待機列 ①通り抜け、直進、搬送台計量・検閲機を記入する ②A社の荷卸し場所の木の箱に送り状を入れる (No.1から順番に) (ワラ面) ③待機列に並ぶ(ワラ面) ④受付時に荷卸しする

荷受開始時刻：14時～

果実

受付前に荷受します / フォークリフトは、荷受け担当者が操作します

①通り抜け、直進、搬送台計量・検閲機を記入する ②A社の荷卸し場所の木の箱に送り状を入れる (No.1から順番に) (ワラ面) ③待機列に並ぶ(ワラ面) ④受付時に荷卸しする

待機列 ①通り抜け、直進、搬送台計量・検閲機を記入する ②A社の荷卸し場所の木の箱に送り状を入れる (No.1から順番に) (ワラ面) ③待機列に並ぶ(ワラ面) ④受付時に荷卸しする

荷受開始時刻：16時～

こんなときは

●時間待っても順番が来ない

→搬入の連絡先を確認してください

野菜・果実を1ヵ所ですりおさない

→1車1パレット以下なら、事前連絡でまとめて荷卸しできます！

施策2

納品先を集約する仕組みづくり（横持ち実施ルールの作成）

※他にも長時間待機の場合のルールづくりも併せて実施

3. 課題

A組合は関西の卸売市場で営む卸売業B-a社・B-b社へ野菜と果実を販売する際に、C社経由でD社へ輸送を依頼している。D社のドライバーから、長時間待機の改善や、荷卸し開始時刻やフォークリフト使用ルールを明確にしてほしいといった要望があった。これらを当初課題として取り組み、長時間労働の抑制と定着化を図る。

4. 事業内容

- ①実態調査：着荷主への荷受けルールのヒアリングを行い、荷受けルールの整理を行う。実運送事業者ドライバーへの待機実態調査を通じて、現状の課題を洗い出しを行う。
- ②施策検討：①で整理した荷受けルールをもとに、ドライバー向けに荷卸しルールを整理した荷卸しルールマニュアルを配布する。また、長時間待機の発生を抑止するルールを構築する。
- ③実証・評価：②で検討した施策の実施と評価を行う。

5. 結果

- ①市場での荷卸しルールを整理し、明確化した「ドライバー向けマニュアル」を作成し、配布することができた。
- ②作成した「ドライバー向けマニュアル」配布と長時間待機の発生を抑止する施策の取り組みについて、継続的に実施していくこととなった。

6. 発荷主企業と着荷主企業のメリット

- ①発荷主企業にとっては、長時間待機を削減することで、現状の荷卸し先を維持することができる。
- ②着荷主企業にとっては、荷卸しでドライバーにかかる過大な負担を軽減することで、販売先として選ばれる卸売業者となることができる。

7. 結果に結びついたポイント

- ①発荷主、着荷主の互いの現状課題を理解し、課題解決に取り組んだことが成功に結び付いた。
- ②発荷主企業にとっては、普段から感じていた困難さを、アンケートと実態調査を実施し、課題として明確にしたことで施策に落とし込むことができた。
- ③着荷主企業にとっては、ドライバーへの負担を軽減しなければならないという課題意識を持っていただいたことで、今後も自主的に改善に取り組んで頂くきっかけとすることができた。



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、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（東京中央にて）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。

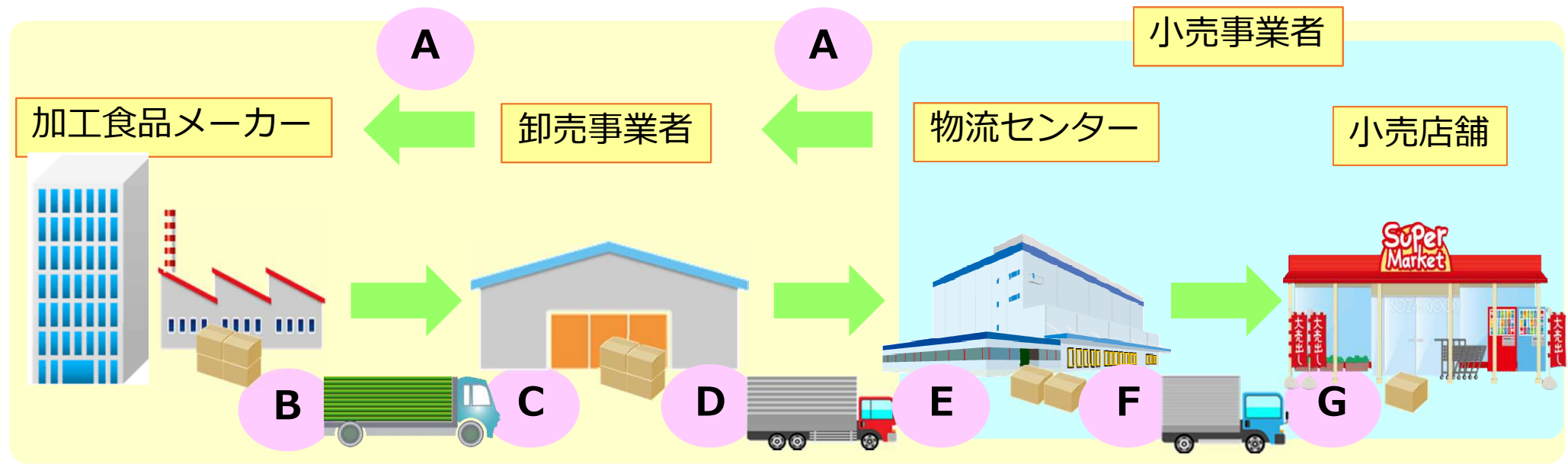
ついては、今年度の地方協議会の重点実施事項として、対象輸送分野における課題の整理や改善策の検討等を進める。



対象輸送分野の中から 1つ以上検討するテーマを選定

	加工食品	紙・パルプ		建設資材
		家庭紙	洋紙・板紙 段ボール	
時間	荷待ち 荷役 検品	荷待ち 荷役	荷待ち	荷待ち 検品
作業	非効率な荷役 (検品)	非効率な荷役 (手積・手卸) 納品環境 (荷卸スペース狭小など)	非効率な荷役 (契約外附带作業)	非効率な荷役 (契約外附带作業)
取引環境	少量多頻度輸送	少量多頻度輸送	少量多頻度輸送 厳格な納期限	厳格な納期限

加工食品物流の課題の発生個所



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】**

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】**

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】

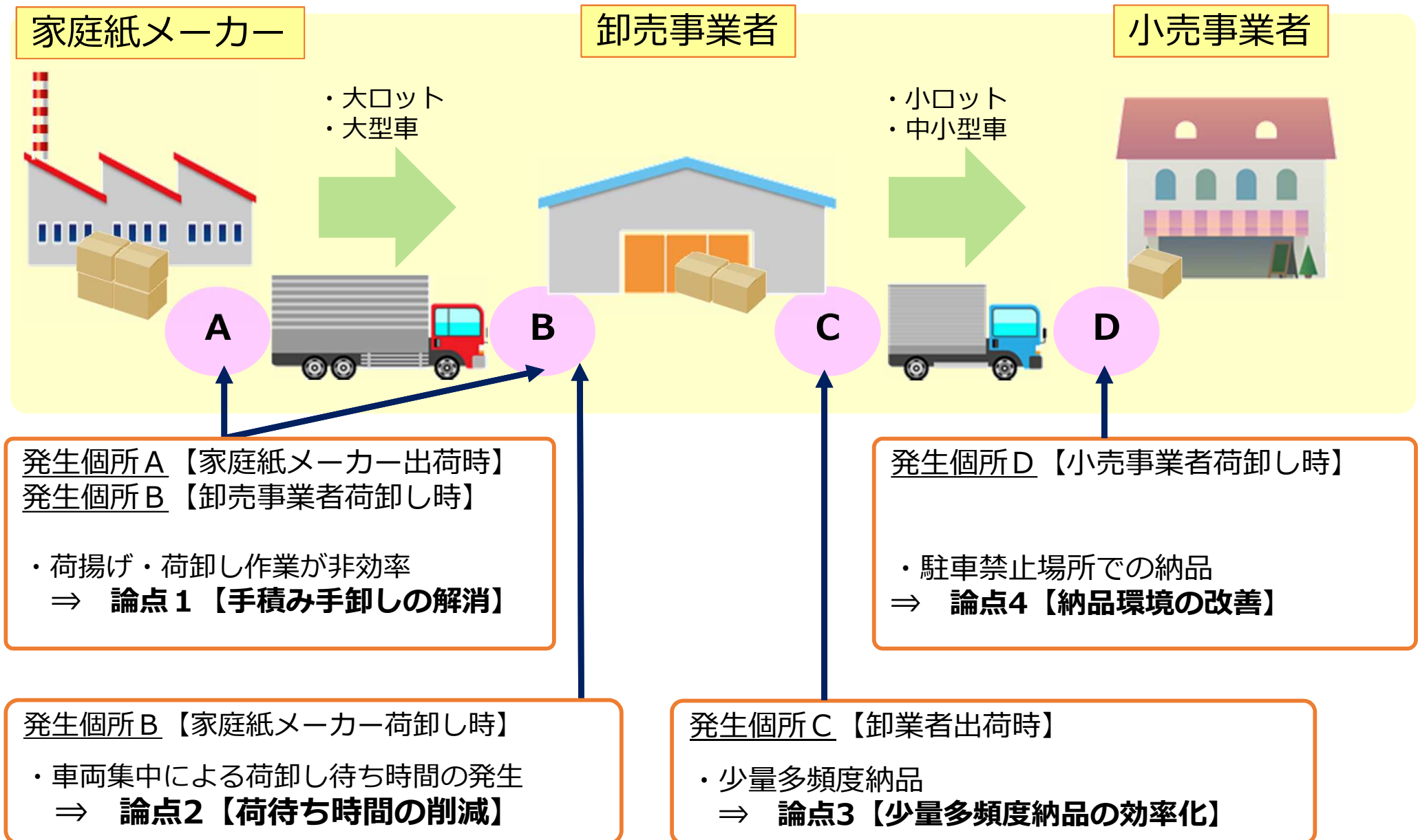
- ・荷積み・荷卸し時に長時間の荷役作業が発生
⇒ **【荷役時間の削減】**

発生個所 C・E・G

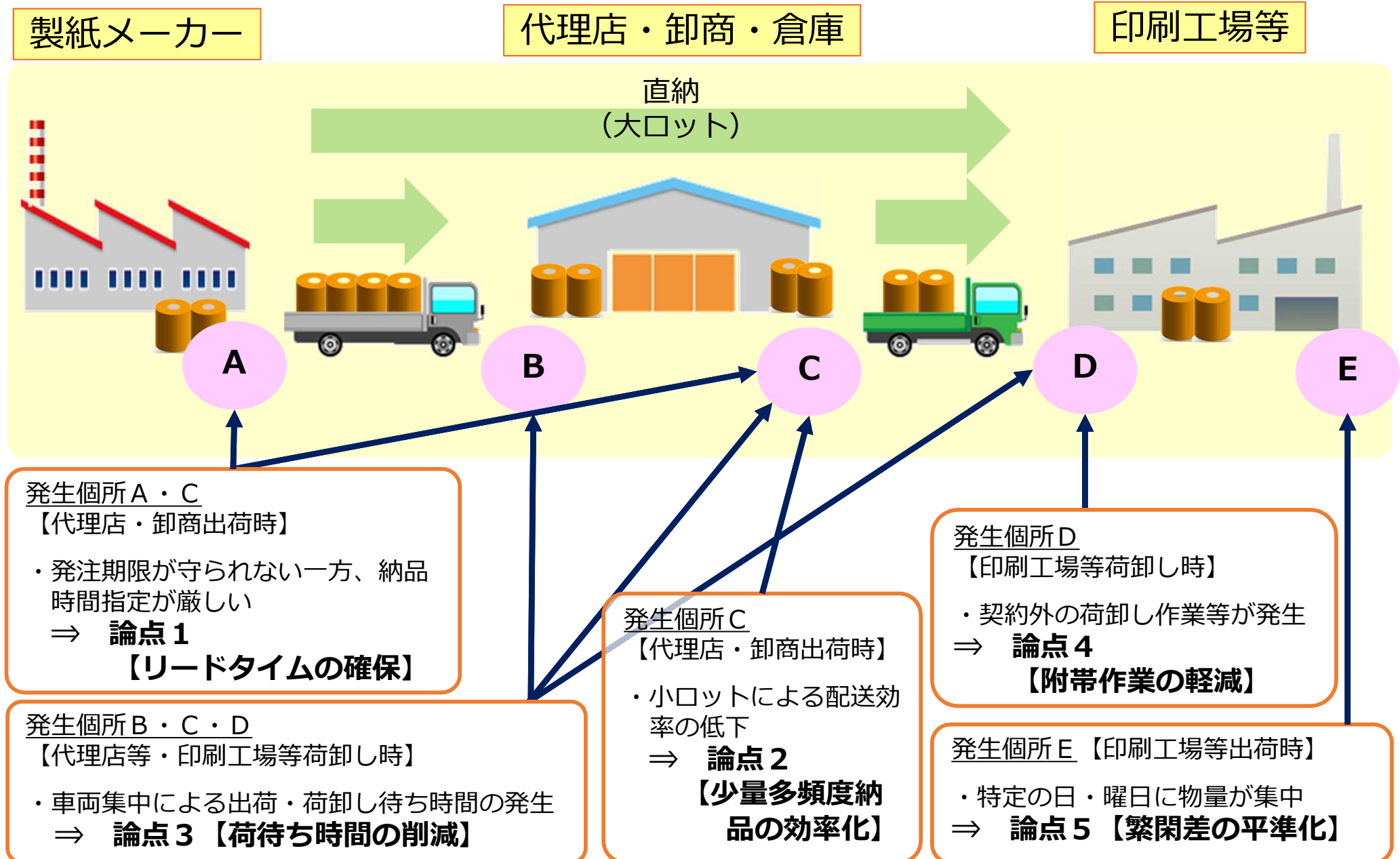
【卸・物流センター・小売店舗荷卸し時】

- ・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】**

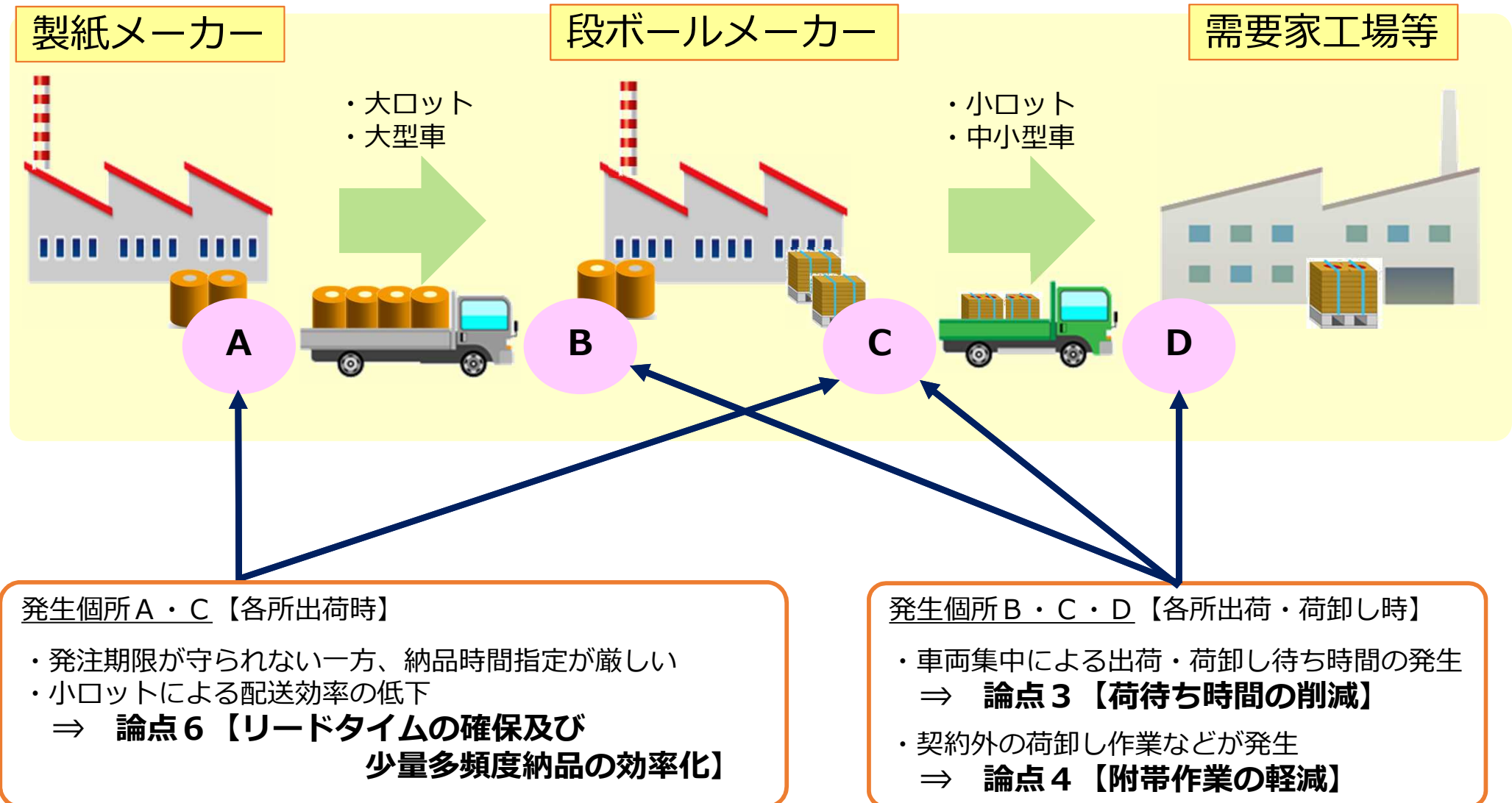
※議論の便宜上、網羅的な図とはしていない



※議論の便宜上、網羅的な図とはしていない



※議論の便宜上、網羅的な図とはしていない



再掲：洋紙板紙と同様

建設資材物流における課題の発生箇所

※議論の便宜上、網羅的な図とはしていない

