

鹿児島県地方協議会における 令和2年度の協議会の取組について

九州運輸局鹿児島運輸支局

令和3年3月22日

これまでの取組(平成28年度パイロット事業)

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、バラ積みを変更に変更した。
- 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。

これまでの取組(平成29年度パイロット事業)

パレット荷役や中継輸送等による運行時間の適正化 鹿児島県

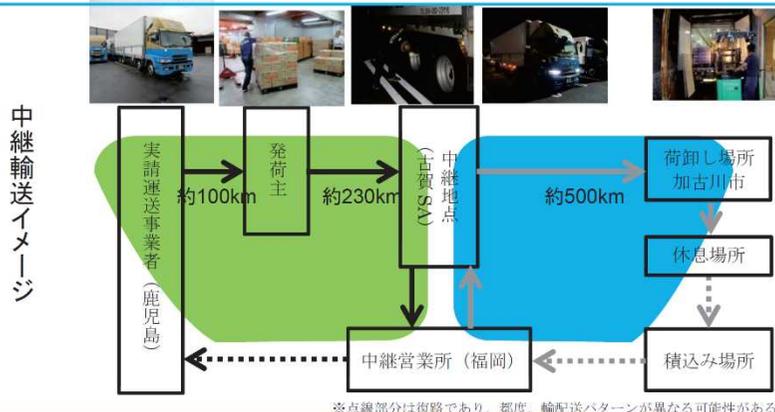
1. 実施者の概要

- 発着荷主企業: マルイ食品株式会社
鹿児島県に本社を置き、鶏卵の選別・加工及び販売等を実施。発荷主として出水のセンター、着荷主として関西のセンターを選定。
- 元請運送事業者: マルイ運輸株式会社
荷主企業と同列のグループ会社。営業拠点は九州エリアを中心に関西、東京と幅広く展開。
- 実運送事業者: セイコー運輸株式会社
本社は鹿児島県。福岡や中部にも営業所を設置。大型24台、中型2台等を保有。
- 荷種
鹿児島から関西への鶏卵の輸送

2. 事業概要

- 手荷役からパレット荷役によるカートン積み込み作業の効率化
- ドライバーの出発時間の適正化
- 中継輸送の活用により1日の最大拘束時間の削減

- トライアルを3回実施
 - ・10月12-13日
 - ・10月19-20日
 - ・10月26-27日



3. 課題

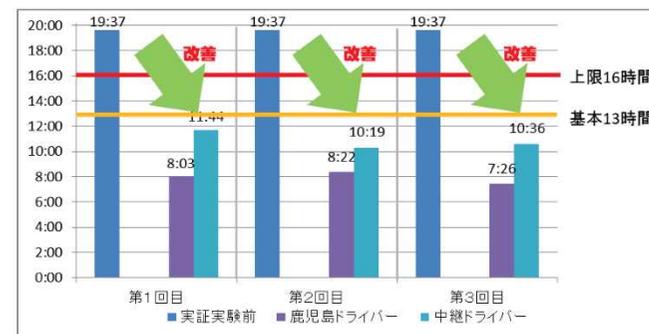
- ① 製品出荷待ちによる待機、手荷役による積み込み、荷卸しに長時間を要している。
- ② 積み込み指定時間に対して、出庫時間が早い。
- ③ 1日の最大拘束時間16時間をオーバーしている。
- ④ 連続運転4時間に対する30分以上の休憩時間が確保されていない。

4. 事業内容

- ① 荷役作業工程の見直し
 - ・手荷役からパレット荷役への検討
- ② 手待ち時間の縮減
 - ・積み込み指定時間に合わせて、ドライバーの出庫時間を後ろに倒す。
- ③ 運転時間等の見直し
 - ・中継輸送トライアルの実施。
 - (九州自動車道「古賀SA」で福岡(営)所属ドライバーと交替)

5. 結果

- ① パレット荷役による作業時間の削減 (積み込み時42%、取卸し時 34%)
- ② 出庫時間の指定、中継輸送により1日の最大拘束時間の遵守、連続運転4時間に対する休憩時間の確保



6. 荷主企業及び実運送事業者のメリット

- ① コンプライアンスの確保
- ② トラックドライバーの適正な労働・運転時間、肉体的な負担のない荷役作業

7. 結果に結びついたポイント

- ① 積載効率が落ちる等コスト的な負担がある中での荷主・元請運送事業者の協力
- ② 実運送事業者による中継輸送への積極的な取り組み姿勢

これまでの取組(平成30年度コンサルティング事業)

宵積み・朝積み・着時間の後ろ倒しで休息期間確保 鹿児島県

喫緊の課題：遵法 拘束時間・運転時間・休息期間

現行の運行スケジュール見直しの必要性

削減を狙った業務区分の時間	拘束時間の削減・休息期間の確保	拘束時間の削減・休息期間の確保
施策テーマ	No. 2	No. 3
	木曜便 積み込み時間帯の見直し 「宵積み+朝積みの実施」	月曜便 積み込み時間帯の見直し 「朝積みの実施」
施策のポイント	<p>ポイント① 休息期間を8時間以上取得する 休息期間が十分とれる運行スケジュールを策定・実行する ⇒ スターゼンロジスティクス様 & タハラ運送様</p> <p>ポイント② 阿久根工場の出発時間を早める & 設定する 現状：出発時間は決められておらず、11時～14時くらいの間で変動 到着時間は決まっているため、ドライバー判断により間に合わせていた ⇒ スターゼンミートプロセッサ様</p> <p>ポイント③ 営業所の到着時間を2時間後倒しする 2時間到着を遅くした場合の、営業所オペレーションへの影響を把握する ⇒ スターゼン販売様</p>	

工場の出発時間の設定・着時間の後倒しを行い、リードタイムの長い運行スケジュールを設定するため、以下のポイントで実施準備をしていただいた。

ポイント① 工場出発時刻遵守に向け 生産スケジュールを調整	ポイント②生産スケジュールや道路状況など考慮し 運行スケジュールを見直し ポイント③ドライバーへ休息取得等を周知徹底	ポイント④ 営業所への情報連携
<p>発荷主 スターゼンミート プロセッサ様</p> <ul style="list-style-type: none"> 当日製造出荷を減らせるよう、生産スケジュールの調整を行った 『宵積み』した車両に『朝積み』する場合、荷卸し順を考慮した生産スケジュールとし、積み込み時の手戻りを無くした 	<p>元請運送事業者 スターゼン ロジスティクス様</p> <ul style="list-style-type: none"> 宵積みのため、全量を前倒し生産することが難しいため、一部朝積みとする『宵積み+朝積み』として運行スケジュールを見直し 実証実験の時間帯の道路状況を考慮し運行スケジュールを見直し 	<p>実運送事業者 タハラ運送様</p> <p>着荷主 スターゼン販売様</p> <p>ドライバーに</p> <ul style="list-style-type: none"> 出社後13時間以内に必ず8時間以上の休息を取ること（到着時間よりも休息時間を優先） 従来はドライバーが互いに積み込みの支援を行っていたが、実証実験では積み上がり後、速やかに出発することを周知徹底！ <p>営業所に対し、</p> <ul style="list-style-type: none"> ドライバーの長時間労働改善に向けた取組みであること 実証実験では、到着時間が最初の荷卸し場所で2時間後倒し・以降順次遅くなることを再度情報連携！

実証実験結果と結果サマリ

削減を狙った業務区分の時間	拘束時間の削減・休息期間の確保	拘束時間の削減・休息期間の確保	
施策テーマ	No. 2	No. 3	
実証実験実施日	積み込み時間帯の見直し+出発時刻の前倒し 「宵積み+朝積みの実施」	積み込み時間帯の見直し 「朝積みの実施」	
運行ルート	阿久根工場→岡山→神戸→伊丹→和歌山		
結果サマリ	休息	8時間35分	1便：8時間37分 2便：8時間26分
	出発時刻	予定 実績 8:30 → 8:25	予定 実績 1便：8:30 → 8:20 2便：8:30 → 9:40 外冷での追積みあり
	到着時刻	予定 実績 岡山：20:30 → 18:50 神戸：8:00 → 6:40 伊丹：10:00 → 8:11 和歌山：13:15 → 10:56	予定 実績 1便：京都 8:00 → 5:53 2便：岡山 20:30 → 19:05 神戸 8:00 → 7:25 伊丹 10:00 → 9:15 京都 11:15 → 10:15
運転時間	区間：阿久根工場 → 岡山 予定：12時間 実績：10時間25分（うち、休憩1時間3分）	1便：阿久根工場 → 京都 予定13時間30分 実績11時間8分（うち、休憩1時間3分） 2便：阿久根工場 → 岡山 予定12時間 実績9時間25分（うち、休憩1時間）	

いずれの施策も、休息期間8時間以上の確保ができた。

【ご参考】積み込みの様子 1月23日(水) 宵積み ルート：SMP阿久根→岡山→神戸→伊丹→和歌山

①岡山・神戸・伊丹・和歌山分のビーフ商品を一括してパレット積み

②パレット積みのビーフ商品をトラックから抜き取り(仮置き)

③行先に合わせてポーク商品とビーフ商品を積み込み

ビーフ (仮置き分)

ポーク (保管分)

卸し順と逆順で積み込み

保管状況

伝票と張り紙で行先確認

- トラック運送事業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制に取り組むため、厚生労働省、国土交通省、学識経験者、荷主、トラック運送事業者等により構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」を設置。
- 荷待ち時間の削減や荷役作業の効率化など長時間労働の抑制を図るためのパイロット事業について、平成28年度及び29年度の2か年度にわたって47都道府県で102事業を実施。
- パイロット事業で得られた長時間労働改善等の知見をガイドラインとして取りまとめ。
- 関係省庁と連携し、ガイドラインの横展開を図る。

長時間労働改善等に向けた対応例

【対応例 1】 予約受付システムの導入

【対応例 2】 パレット等の活用

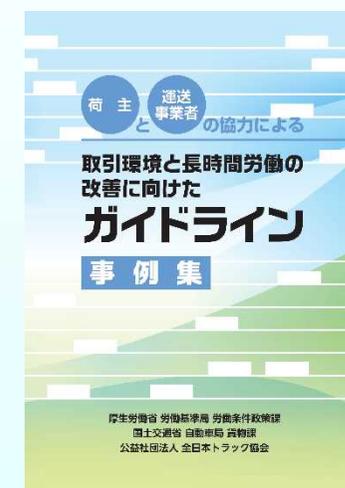
【対応例 3】 荷主からの入出荷情報等の事前提供

【対応例 4】 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離

【対応例 5】 集荷先や配送先の集約

【対応例 6】 運転以外の作業部分の分離

【対応例 7】 出荷に合わせた生産・荷造り等



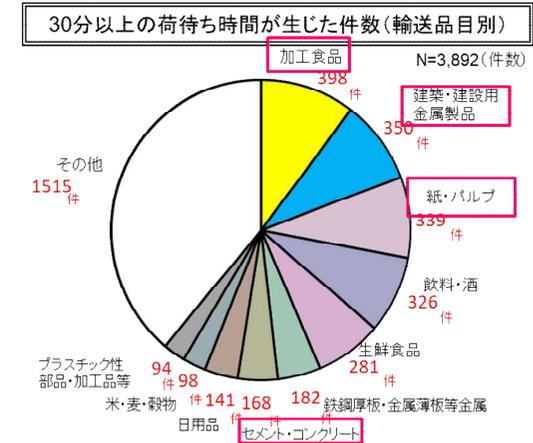
【荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン】

<http://www.mlit.go.jp/common/001260158.pdf> (国土交通省ホームページ)

【参考】荷主と運送事業者の協力による取引環境と長時間労働の改善に向けたガイドライン(加工食品、建設資材、紙・パルプ(洋紙板紙・家庭紙)物流編)について

1. ガイドライン策定の経緯

- トラック運送業においては、ドライバー不足が大きな課題となっており、トラック運送事業者、発着荷主等の関係者が連携して、取引慣行上の課題も含めてサプライチェーン全体で解決を図っていくことが必要。
- 一方、個々の輸送品目ごとに抱える課題や特性に違いがあるところであり、輸送品目別に検討を行うことが効果的。
- このため、荷待ち件数が特に多い加工食品、建設資材、紙・パルプの各分野の物流について、課題の抽出を図るとともに、トラック運送事業者及び発着荷主が参画して長時間労働の改善を図るため懇談会を設置。懇談会の検討の成果としてガイドラインを策定。



2. ガイドラインの構成

【まえがき】

- ガイドライン策定の経緯とトラック運送事業の現状
 - 今後のトラック運送事業の見通し、
 - トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、
 - トラック運送事業の健全な発展に向けて

【本編】

- 輸送品目別物流における現状・課題、解決の方向性の整理
- 取引環境と長時間労働の改善に向けた具体的な取組み事例等

【あとがき】

- 輸送品目別物流における今後の取組みの方向性
- おわりに (サプライチェーン関係者へのメッセージ)



加工食品物流編



建設資材物流編



紙・パルプ(洋紙・板紙分野)物流編



紙・パルプ(家庭紙分野)物流編

中央協議会における検討

- 荷待時間が長い3分野について、懇談会を開催。
 - ・加工食品、建設資材、紙・パルプ（洋紙・板紙部門）、（家庭紙部門）
 - （H30年度）課題の洗い出しや解決の方向性のイメージの共有化。
 - （R1年度）各懇談会での議論を踏まえて具体的な解決方策を見いだしていく。

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日付 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）

地方協議会における検討

中央で開催している3つの「対象輸送分野」の中から検討するテーマを一つ以上選定

しかしながら

地方では、対象輸送分野の輸送需要は少ない。
⇒ **鹿児島では青果物輸送の需要が多い**

対象輸送分野のうち、もっとも鹿児島県の輸送の実態に近い「加工食品」を参考としながら、次年度に向けて**「青果物」輸送**についての課題の掘り起こしを行う。

【参考】平成27年トラック輸送状況の実態調査(鹿児島県)

- ・輸送品類別にみた1運行の拘束時間とその内訳は、化学工業品(17時間 20分)が最も長く、次いで**農水産品(15時間 04分)**、特殊品(14時間 34分)、林産品(13時間 34分)の順となっており、雑工業品(11時間 40分)が最も短い。
- ・手待ち時間は、**農水産品(1時間 04分)**が最も長く、次いで雑工業品(1時間 02分)、軽工業品(47分)、特殊品(46分)の順となっており、化学工業品(0分)が最も短い。

1運行の拘束時間とその内訳(輸送品類別)

	平均値											各項目の最大値									
	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	
点検・点呼等	0:22	0:19	0:23	-	0:14	0:15	0:24	0:20	-	0:21	4:00	1:10	1:20	-	0:40	0:30	3:00	0:40	-	4:00	
運転時間	一般道路	(3:24)	(2:59)	(5:51)	-	(2:49)	(5:50)	(2:42)	(2:39)	-	(3:42)	(23:50)	(11:00)	(8:20)	-	(8:00)	(6:00)	(9:20)	(8:30)	-	(9:00)
	高速道路	(4:19)	(5:18)	(1:44)	-	(5:04)	(5:25)	(3:38)	(2:38)	-	(3:35)	(21:30)	(18:00)	(11:50)	-	(9:50)	(8:10)	(18:40)	(7:30)	-	(20:00)
計	7:43	8:18	7:35	-	7:53	11:15	6:20	5:17	-	7:17	34:00	21:30	16:10	-	12:50	13:50	21:10	8:40	-	21:10	
手待ち時間	①荷主都合	(0:42)	(0:54)	(0:11)	-	(0:24)	(0:00)	(0:38)	(0:29)	-	(0:44)	(8:40)	(8:40)	(1:50)	-	(4:00)	(0:00)	(8:10)	(3:20)	-	(8:20)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:05)	(0:05)	(0:00)	-	(0:05)	(0:00)	(0:07)	(0:20)	-	(0:02)	(5:20)	(1:10)	(0:00)	-	(0:40)	(0:00)	(5:20)	(3:00)	-	(1:30)
	③その他の時間調整等	(0:04)	(0:05)	(0:00)	-	(0:02)	(0:00)	(0:02)	(0:13)	-	(0:01)	(3:30)	(1:10)	(0:00)	-	(0:30)	(0:00)	(2:10)	(2:00)	-	(0:30)
計	0:51	1:04	0:11	-	0:31	0:00	0:47	1:02	-	0:46	8:40	8:40	1:50	-	4:30	0:00	8:40	3:20	-	8:20	
荷役時間	3:20	3:32	4:00	-	2:02	1:10	3:20	3:48	-	3:53	16:10	8:40	6:30	-	5:30	1:50	10:20	7:40	-	8:20	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:06	0:04	0:00	-	0:00	0:00	0:06	0:00	-	0:06	7:00	1:20	0:00	-	0:00	0:00	7:00	0:00	-	5:20	
休憩時間	1:54	1:44	1:21	-	2:41	4:40	1:20	1:13	-	2:07	12:20	8:30	4:30	-	6:00	5:00	9:00	3:00	-	9:40	
(不明時間)	0:04	0:03	0:04	-	0:03	0:00	0:04	0:00	-	0:03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
拘束時間 (平均値は上記の合計)	14:20	15:04	13:34	-	13:25	17:20	12:22	11:40	-	14:34	59:00	40:50	22:20	-	26:00	19:50	38:30	18:20	-	33:40	
運行数	570	59	12	0	15	2	192	9	0	67											
構成比	100.0%	10.4%	2.1%	0.0%	2.6%	0.4%	33.7%	1.6%	0.0%	11.8%											

「農水産品」は、1運行の拘束時間が長く、手待ち時間が長い

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間

※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。

※単一品目を輸送する運行を対象に、品類単位に分類した上で集計(「全体」には、輸送品目不明のほか複数品目を輸送する運行を含む)

※「全体」の運行数は品目不明分、複数品目輸送分も含むため、品別別運行数の合計値と一致しない(構成比も同様)。 ※品類区分については、「付属資料」参照のこと。

令和2年度の鹿児島県地方協議会について

令和2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2年8月7日付 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)

今年度の重点取組事項について

- 昨年度に引き続き、協議会とのか対象輸送分野（**地域における課題のある輸送分野、過去の
実証実験のフォローアップ対象の輸送分野**、荷待ち時間に課題のある『加工食品、建設資材、紙
・パルプ、飲料・酒、生鮮食品』の輸送分野の議論を深化する。
- 一部の地方協議会においては、**実証実験を実施。**

鹿児島県地方協議会における取組

- 昨年度からの継続課題である輸送分野「**青果物**」輸送において、今年度は「**馬鈴薯**」輸送の**実証実験**を実施。
- 過去の実証実験のフォローアップ対象の輸送分野「**鶏卵**」輸送の**実証実験**を実施。

重点取組事項のPDCAについて

※今年度からの新たな取組

- 今年度の重点取組事項が、令和6年度から適用される時間外労働の上限規制に向けて効果的な取組となるよう、**各地方協議会の取組について、PDCAサイクルによる継続的な改善を行うこと。**（PDCAは指定の様式により、令和3年4月末日までに本省自動車局貨物課へ報告。