

トラック運転者労働条件改善事業(高知県) 報告書

平成30年 3月23日

日本PMIコンサルティング株式会社

目次

I 本事業の実施概要	・・・	3
II 対象集団の概要	・・・	10
III 問題・課題と実証実験の検討	・・・	14
IV 実証実験①	・・・	22
V 実証実験②	・・・	30
VI 今後の課題	・・・	35

I 本事業の実施概要

1 本業務の目的

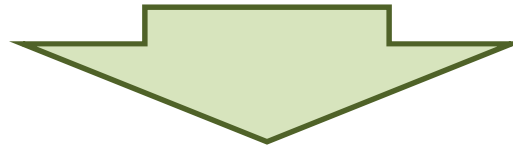
業務の目的

- トラック運送業においては、総労働時間が長く、また、荷主都合による手待ち時間、取引環境の未整備などの実態があり、トラック運送事業者のみの努力では改善することが困難な状況にあり、環境整備を進める必要がある。
- このため、学識経験者、荷主、トラック運送事業者、行政機関などにより構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善高知県地方協議会（以下、「地方協議会」という。）」を設置し、実態調査・パイロット事業（実証実験）・長時間労働改善ガイドラインの策定等を行うことにより、長時間労働の抑制とその定着を図っていくこととしている。
- このような状況を踏まえ、地方協議会により選定された荷主、貨物自動車運送事業者等により構成された集団（以下、「対象集団」という。）が、コンサルタント等による指導・助言等を受けて実証実験を行い、トラック輸送の長時間労働抑制のための改善取組事例および課題や分析等の結果を、地方協議会のトラック運送者の長時間労働の改善の協議に活用することにより、トラック輸送の長時間労働の抑制とその定着を図っていくことを目的とする。

2 本事業の背景、課題、実施内容

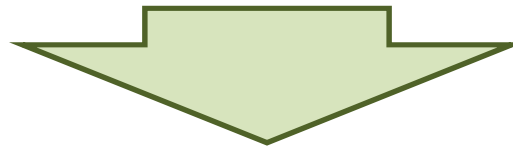
背景

○トラック運転者の労働時間削減に向けて、運送事業者独自の取組では限界があるため、発着荷主とのパートナーシップにより、改善の取組を実施する必要がある



取組の課題

- 発着主都合による手待ち時間の削減
- 着荷主都合による手待ち時間の削減
- 長時間運転や長時間労働による拘束時間の削減
- 附帯作業に伴う拘束時間の削減



実施内容

○発着荷主及び運送事業者(元請・実運送)が協力して課題の改善策を検討、パイロット事業を実施

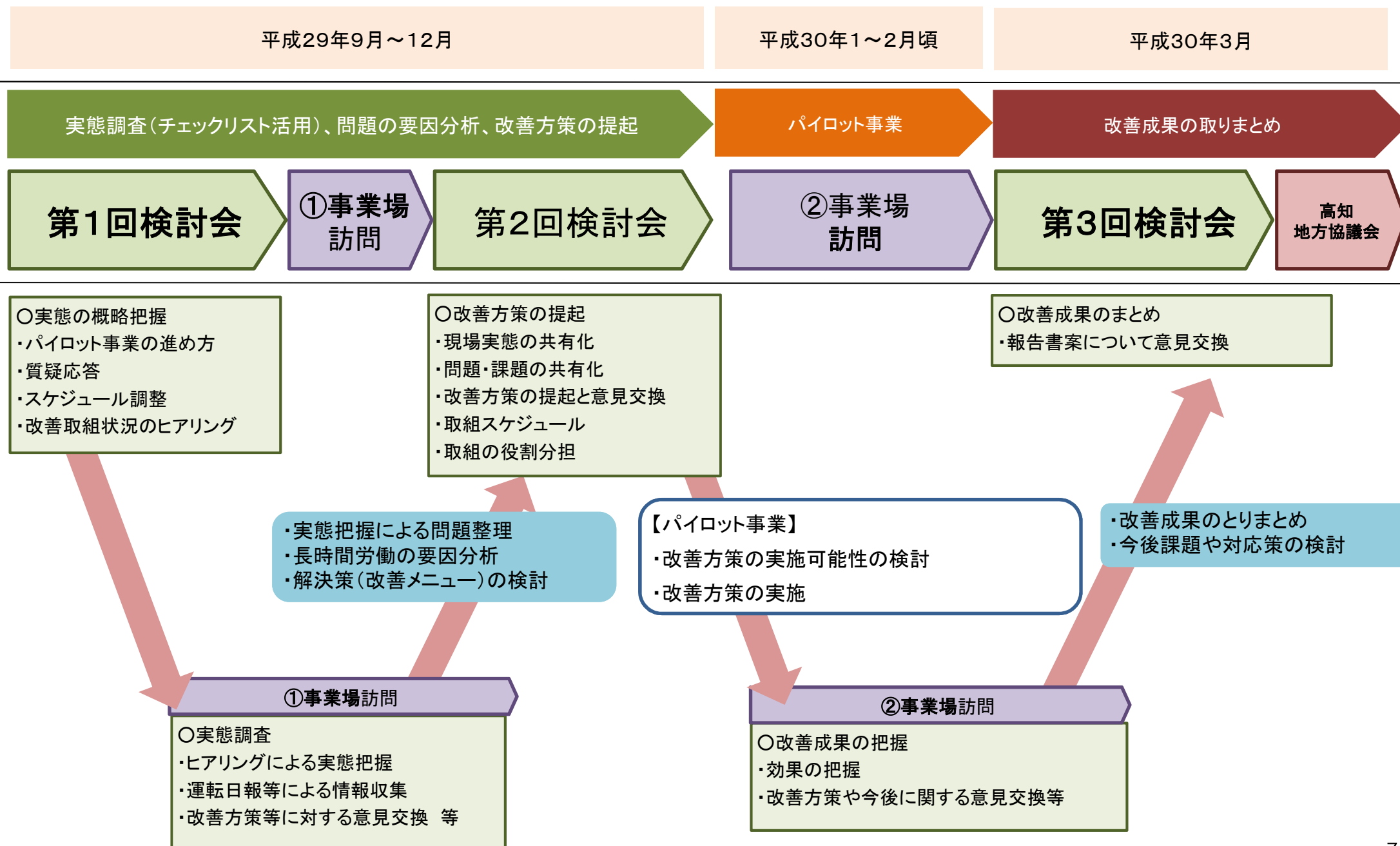


- 現場実態の把握
- 改善課題の特定と改善方策の検討
- 改善方策の実施(パイロット事業)

- 発荷主都合による手待ち時間の削減
- 着荷主都合による手待ち時間の削減
- 長時間運転や長時間労働による拘束時間の削減
- 附帯作業に伴う拘束時間の削減

3 本事業のスケジュール

○ 本事業の実施スケジュールは以下の通りである。



ご参考)パイロット事業の実施プロセス

○ 荷主とトラック運送事業者が連携して長時間労働の抑制に向けて、以下の2つのポイントが重要。

実態調査 (現状分析)

問題発生 の 要因分析

改善方策の 提起

パイロット 事業の実施

パイロット事業の分
析・評価(要因分析)

今後の課題、 ロードマップ、 改善成果

長時間労働 是正に向けた改善

- 運転者の労働時間と運送の発注状況を比較し、相関関係を分析
- 運転者の長時間労働の原因と抑制の阻害要因を分析
- 長時間労働抑制のための既存の改善取組事例や課題を収集し、分析

- 労働規制が遵守できないケースがある場合、どのような要因があるか分析

- 問題発生
の
要因分析を踏まえ、改善すべき業務範囲を決定し、具体的な改善方策、スケジュール、取組体制、定期的な評価など、改善成果を得るための体制をも含めて検討
- 短期的な改善方策と中長期的な改善方策を検討

- パイロット事業の実施前に、対象集団において、以下の検討を実施
 - ① 改善方策の実施可能性を評価
 - ② 再度スケジュール策定

- パイロット事業に取組した結果、どのような成果・失敗があったか、さらにそれらはどのような要因により発生したか分析(第2回事業場訪問)

- 今後の課題、改善方策、スケジュール、責任分担、ロードマップ等を検討し、共有化

パートナーシップ構築

- 荷主とトラック運送事業者(元請、実運送事業者)において、目標を定め、改善方策を実施するための情報交換の有無
- パートナーシップ構築のための具体的な取組内容

- パートナーシップが構築されていない場合、又は仮にパートナーシップの関係があっても十分に機能していない場合、どのような阻害要因があるか分析

- パートナーシップの関係を構築するためには、複数の取組事項があるため、実態調査を踏まえ提案
- コミュニケーションの場が確保されていても、機能していない場合には阻害要因を分析、改善方策を提示

- パートナーシップ構築に向けた諸方策の実施
- 実施状況の定期的なチェック

- パートナーシップ構築に向けた改善方策の実施状況、その成果についてヒアリングし、取組結果の要因分析を実施
- コミュニケーションできる機会、内容、方法、頻度について助言・指導を実施

4 検討会、事業場訪問の概要

検討会の実施状況

回数	検討内容	留意点	実施予定時期
第1回 検討会	<ol style="list-style-type: none"> 1. 事業の進め方についての合意形成 2. 今後のスケジュール 3. 質疑応答 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 第1回事業場訪問における詳細な実態把握に向けて、下地を整えるイメージ 	平成29年 9月29日
第2回 検討会	<ol style="list-style-type: none"> 1. 現場実態の共有化 2. 問題・課題の共有化 3. 改善方策の提起と意見交換 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 第1回事業場訪問による実態調査を踏まえ、実態把握、問題・課題を分析し、改善に向けた取組方策を検討 	平成29年 10月23日
第3回 検討会	<ol style="list-style-type: none"> 1. 事業の実施状況の共有化 2. 改善成果の共有化と意見交換 3. 今後の課題 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事業の実施状況と、改善成果の共有化を踏まえた意見交換を実施 ○ 労働時間削減に向けた課題整理 	平成29年 2月26日

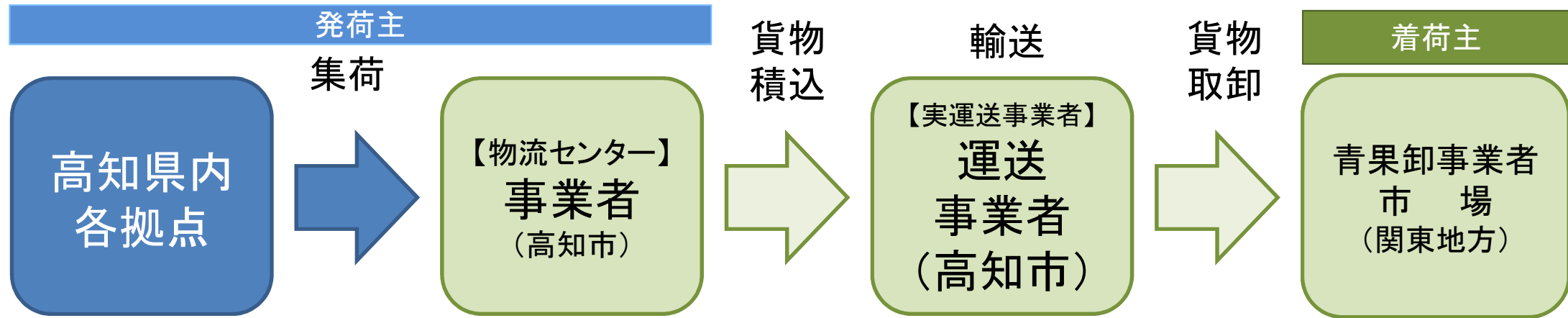
事業場訪問の実施状況

第1回 事業場訪問	<ol style="list-style-type: none"> 1. 詳細な実態調査 2. 作業内容の現場視察 3. 改善方策等に関する意見交換 4. 積込・取卸現場の視察 等 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 実証実験の実施に向けて、実態把握に向けた調査を実施する。実態調査結果を踏まえ、問題及びその原因を分析し、有効な対応策を検討 	平成29年 10月12日
第2回 事業場訪問	<ol style="list-style-type: none"> 1. 実証実験の取組内容、効果測定方法 2. 実施スケジュール 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 実証実験の取組に向けた打合せを実施 	平成29年 12月20日

Ⅱ 本事業における対象集団等の概要

1 対象集団の概要

○対象集団は以下の通りである。着荷主からパイロット事業取組の了解が得られていないことから、事業者名は非公開とする。



輸送の特性

- 高知県内の各地拠点事業者からトラックで集荷し、高知市内の物流センターに貨物を集める。
- 高知市内の物流センターから納品先からの受注情報に基づき、荷揃いしたうえで、トラックに貨物を積込、輸送している。
- 貨物は多品種少量品であり、積込箇所は1箇所、取卸箇所は複数箇所となっている。
- 関東方面の市場の多くでは、取卸において種類ごとに取卸場所が相違していることから、指示された場所ごとに取卸作業を実施している。

荷種

- 高知県における1次産品であり、高い鮮度が求められる荷種である。
- 高知県では1種類の産品を大量に輸送するのではなく、多品種少量品を積合せして輸送しているため、高い輸送効率が確保しづらい特性を有している。

2 輸送ルート

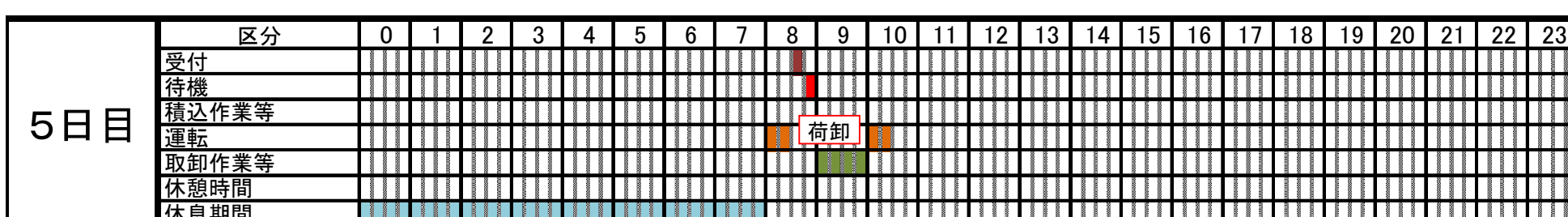
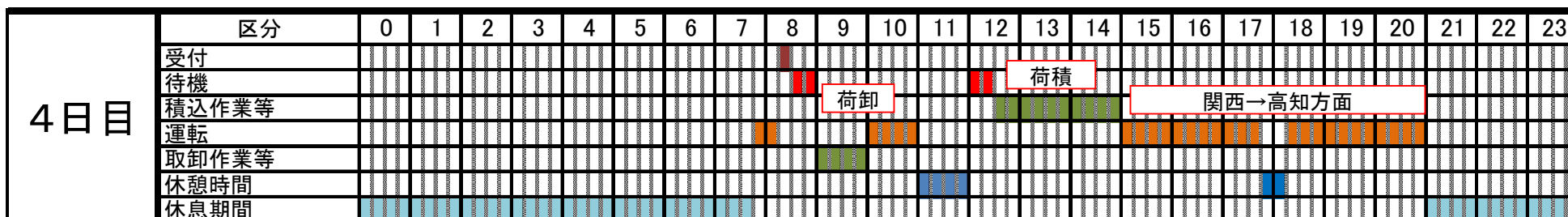
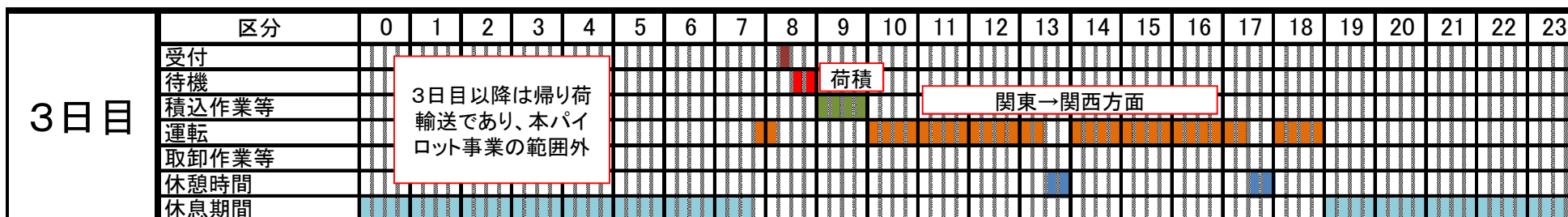
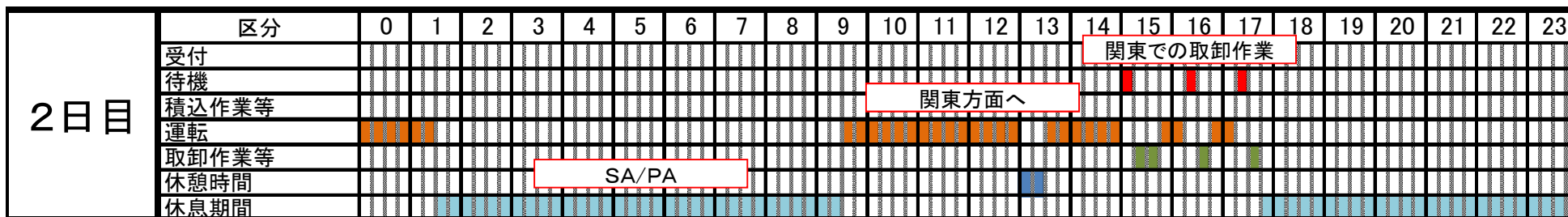
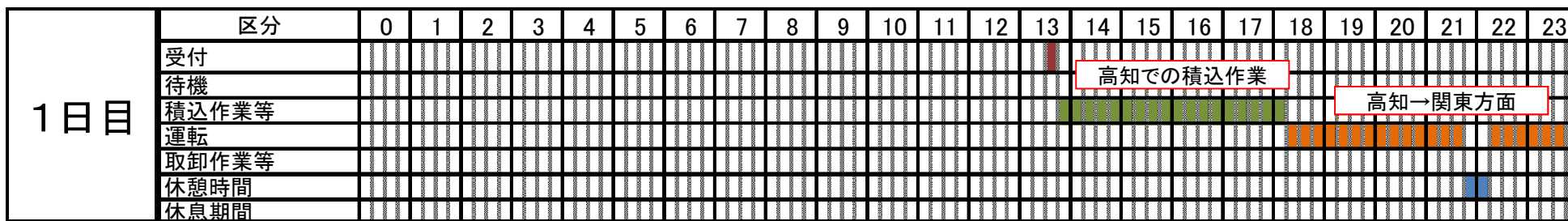
○輸送ルートは以下の通りである。

○高知から東京方面への市場への走行距離は約800km、有料高速道路を利用している。

高知市→東京都内 市場への輸送ルート



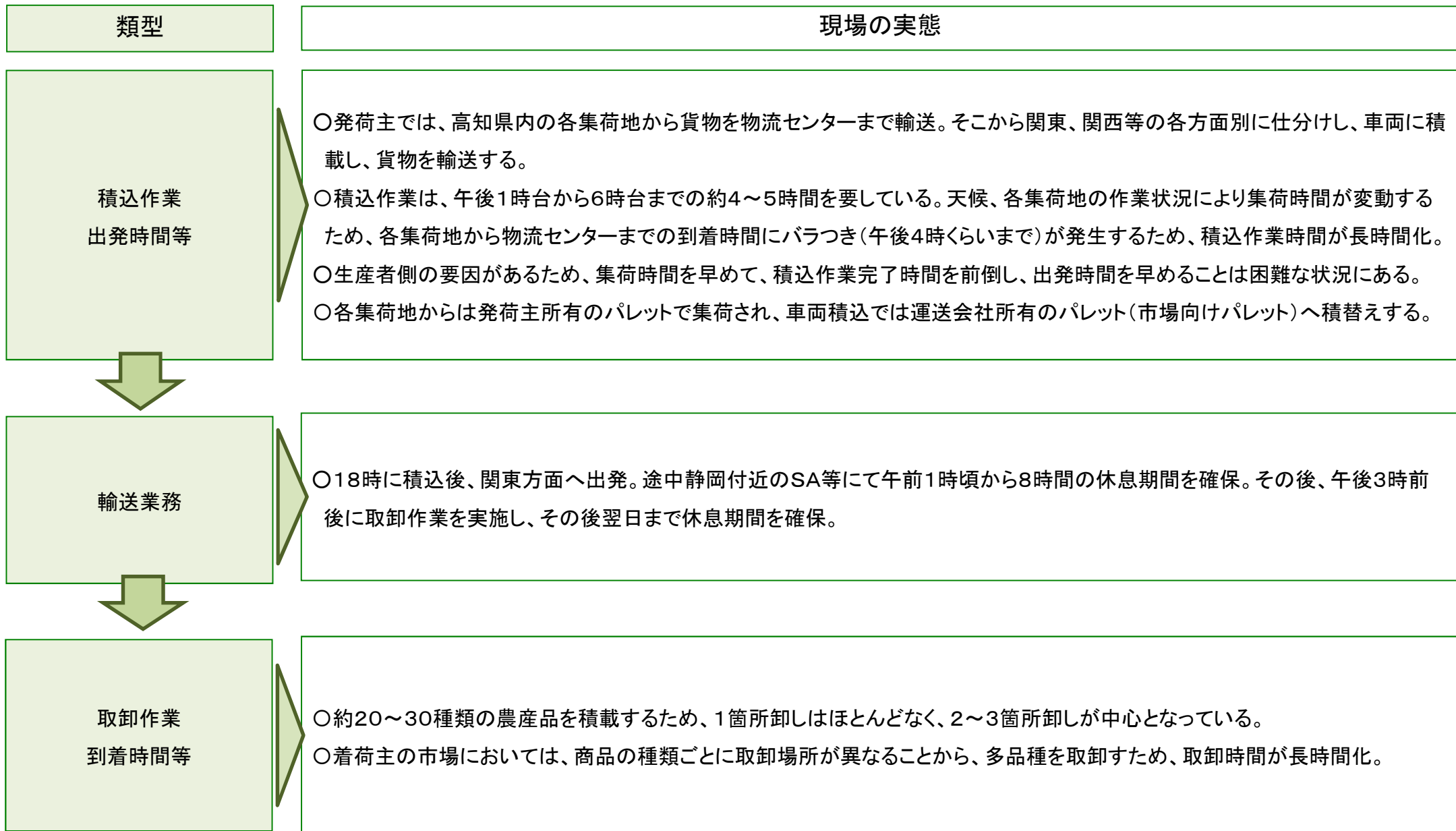
3 高知→関東→高知の拘束時間(運行、積込・取卸作業、待機等)



Ⅲ 問題・課題と実証実験の検討

1 現状の実態を踏まえた問題・課題の整理

○ 現状の実態及び方向性として、以下のように3つの視点から検討する。



2 課題を踏まえたパイロット事業の方向性の検討

方向性		概要
方向性 1	モーダルシフト	○発荷主の物流センター(高知)から市場(関東地方)への貨物運送のうち徳島～東京間をトラック輸送からフェリー運送に変更する。
方向性 2	中継輸送	○ドライバーの労務負担の軽減を目的として、発荷主の物流センターから市場への貨物運送の途中に中継地点を設置して、中継輸送を実施する。
方向性 3	荷卸し方法見直し	○運転者は多品種の商品を取卸すため、それぞれ卸場所を巡回する必要があることから、取卸作業に時間を要している。そこで、着荷主と連携して取卸方法の見直しを実施する。
方向性 4	パレタイズ化	○積込・取卸時の各作業時間の短縮を図るため、積込時に行っている集荷用パレットから市場用パレットへの積替作業を、集荷段階から市場向けパレットに積載する方法に変更(パレットの共通化)する。
方向性 5	バス接車時間見直し	○バス及び荷捌き場所に空きスペースが確保できると、より広いスペースを確保できる。バス接車時間を後倒しにすることで、積込時の拘束時間を縮減する。
方向性 6	専門積込作業員の設置	○専門の積込作業員を設置することで、運転者が自ら積込作業を実施する必要がなくなることから、拘束時間が縮減する。

2 パイロット事業の検討①: モーダルシフト及び中継輸送

モーダルシフトによる長時間労働の抑制

方向性 1

内容

○発荷主の物流センター(高知)から市場(関東地方)への貨物運送のうち徳島～東京を貨物自動車輸送からフェリー運送に変更する。

検討 結果

○現在のフェリーの運行時間では、到着までに1日長く日数を要する見込みのため、商品の鮮度を維持できない問題が発生。また複数箇所卸しが求められ、各市場側での納品時間にマッチしない。物流コストは結果的に、割高となり生産者がより多くの物流コストを負担する結果となることが見込まれるため、現実的ではない。

中継輸送による長時間労働の抑制

方向性 2

内容

○発荷主の物流センターから市場への貨物運送の途中に中継地点を設置して、中継輸送を実施。

検討 結果

○発荷主の物流センターから市場まで輸送するにあたり、中継点に施設が必要になるが、運行経路途中の中間地点の三重県・愛知県周辺に拠点がない。また、高知方面への定期的運送があり、かつ共同運行して連携できる運送事業者がない。

○積込時には、多品種少量の貨物を市場別に整理して積込しているが、積込作業を担当した運転者でなければ、取卸作業時貨物の位置がわからないという問題があり、「卸し間違い」が発生する懸念がある。そこで、貨物確認を徹底するために、積込作業と取卸作業は同一に運転者が実施することが望まれる。

○以上のことから中継輸送の取組は困難と評価される。

2 パイロット事業の検討②: 荷卸し方法変更による作業時間の抑制

着荷主における荷卸し方法変更による作業時間の抑制

内容

- 着荷主(市場)には全国各地から多数のトラックが集中するため、市場側も商品種類ごとに取り卸場所を変えている。
- 運転者は多品種の商品を取卸すため、それぞれ卸場所を巡回する必要があることから、取卸作業に時間を要しているため、着荷主と連携して取卸方法の見直しを実施する。

検討結果

- 市場における取卸作業では、それぞれの市場独自のルールに基づいて行われているため、待機時間の発生、取卸作業時間を要することが多い。
- 発荷主と運送事業者は、着荷主における待機時間、取卸作業時間の縮減に向けて、従前から改善を継続的に申し込んでいるが、大幅な荷受け態勢の変更が必要となることから、改善に至っていない。
- 現状では、着荷主においても市場独自のルールに従うほかなく、実証実験において有効な方策を提案し実施することは困難と評価される。したがって、今回の実証実験では着荷主側の取組については見送りせざるを得ない。

今後の課題

- 1次製品の輸送では、着荷主の協力がなければ、長時間労働の抑制に向けた取組は極めて困難な状況にある。
- 発荷主側では自助努力を徹底できるが、着荷主側は取引先であり、販売先であるため、強く改善を要請できない状況にある。今後、「市場、卸事業者」の協力を得られる体制構築について行政、荷主団体を巻き込まないと、改善が進まない状況にあるため、関係者の連携の強化が今後一層重要である。

2 パイロット事業の検討③:積込作業におけるパレタイズ化

積込作業におけるパレタイズ化による作業時間の抑制

内容

○積込・取卸の各作業時間の短縮を図るため、積込時に行っている集荷用パレットから市場用パレットへの積替え作業について、各拠点の集荷段階から市場向けパレットに積載する方法に変更(パレットの共通化)を検討する。

検討結果

- 現状は、各集荷地の貨物を発荷主所有のプラスチックパレットに積載して集荷する。その後、物流センターで方面別に仕分作業をした後、運転者が市場用木製パレットへ手作業で積替作業を実施するため、作業時間を要している。(しかしこれを縮減しても、出発時間が変化しない)
- 各集荷地と運送事業者のパレットを共通化するとともに、集荷地において予め方面別の仕分し、共通化したパレットに貨物を積載することで、運転者はパレットを崩さずに、車両へ積込できる。
- パレタイズし作業時間を縮減しても、出発時間に変化がないため、長時間時間の抑制効果はないことが確認されたため、本件は今回取組を見送りされた。

今後の課題

- 市場側の課題:パレットが紛失し戻って来ないケースが多いため、パレットが返却される仕組みを構築する必要がある
- 発荷主等の課題:パレットを活用すると、積載率が低下する。しかし、1ケース当たりの運賃、コストを最小化するために、積作業により隙間なく積込するケースが多い。発荷主、運送事業者側にも課題がある。

2 パイロット事業の検討④: バース接車時間の見直し

バース接車時間の見直しによる積込作業時間の抑制

内容

○バース及び荷捌き場所に空きスペースが確保できる曜日には、より広いスペースができるため、当該場所に貨物を一時保管できることから、バース接車時間を後倒しにすることで、積込時の拘束時間を縮減する。

検討結果

- 主に平日(月、水、木、金)の通常時期は、荷捌きスペースが限られているため、13時30分から14時の間に車両をバースに接車させ、積込作業を開始する。当該時間帯にバース接車し積込作業を開始しないと、荷捌スペースに積荷が溢れ、倉庫全体の作業効率が落ちるためである。
- 主に火・土曜日はバース接車台数が少なく荷捌きスペースを広く確保できるため、30～60分程度後倒しにしてバース接車させても、作業効率が低下しないことが見込まれる。実証実験では、バース接車台数、貨物量を考慮し、バース接車時間を細かくコントロールし、拘束時間を縮減するための取組を実施する。

期待効果

- バース接車時間を13時台から14時台にすることで、積込時間が縮減され、全体の拘束時間の縮減が見込まれる。なお、バース接車台数が一定台数以内とする制約条件がある。
- 追加コストを負担せずに、運用ルールの見直しにより、長期にわたり改善効果が期待される。

2 パイロット事業の検討⑤: 専門積込作業員の設置

専門積込作業員の設置により、運転者の積込作業を削減し、拘束時間を縮減

内容

○専門の積込作業員を設置し、運転者の積込作業を削減し、拘束時間を圧縮する取組

検討
結果

○現在、運転者が自ら積込作業を実施しているため、受付から積込作業完了まで約5時間を要している。当該積込作業を専門の積込作業員が実施し、運転者がこれまで実施してきた業務を代替することで、拘束時間を縮減する取組を実施する。

○専門の積込作業員を1名設置するが、これまで積込作業の経験のあり、効率的な積込ノウハウを保有する者とする。

期待
効果

○専門の積込作業員を設置することで、運転者が実施してきた約5時間の作業時間が削減される効果が得られる。

方向性
5

IV 実証実験①

1 パイロット事業①: 事業の内容

【バース接車時間の見直しによる積込作業時間の抑制】

○主に「火・土曜日」には、バース接車台数が少なくなるため、構内の荷捌き場所に空きスペースが確保できるため、仕分された貨物を一時保管できる。当該スペースに積込貨物を一時保管し、バース接車時間を後倒しにすることで、積込時の拘束時間を縮減する。

改善前

○貨物の積込作業は、13時台に受付、バース接車の指示を受けて、14時前にバース接車し、積込作業を開始。

○バース接車台数に関係なく、上記の時間帯により作業が実施されている。



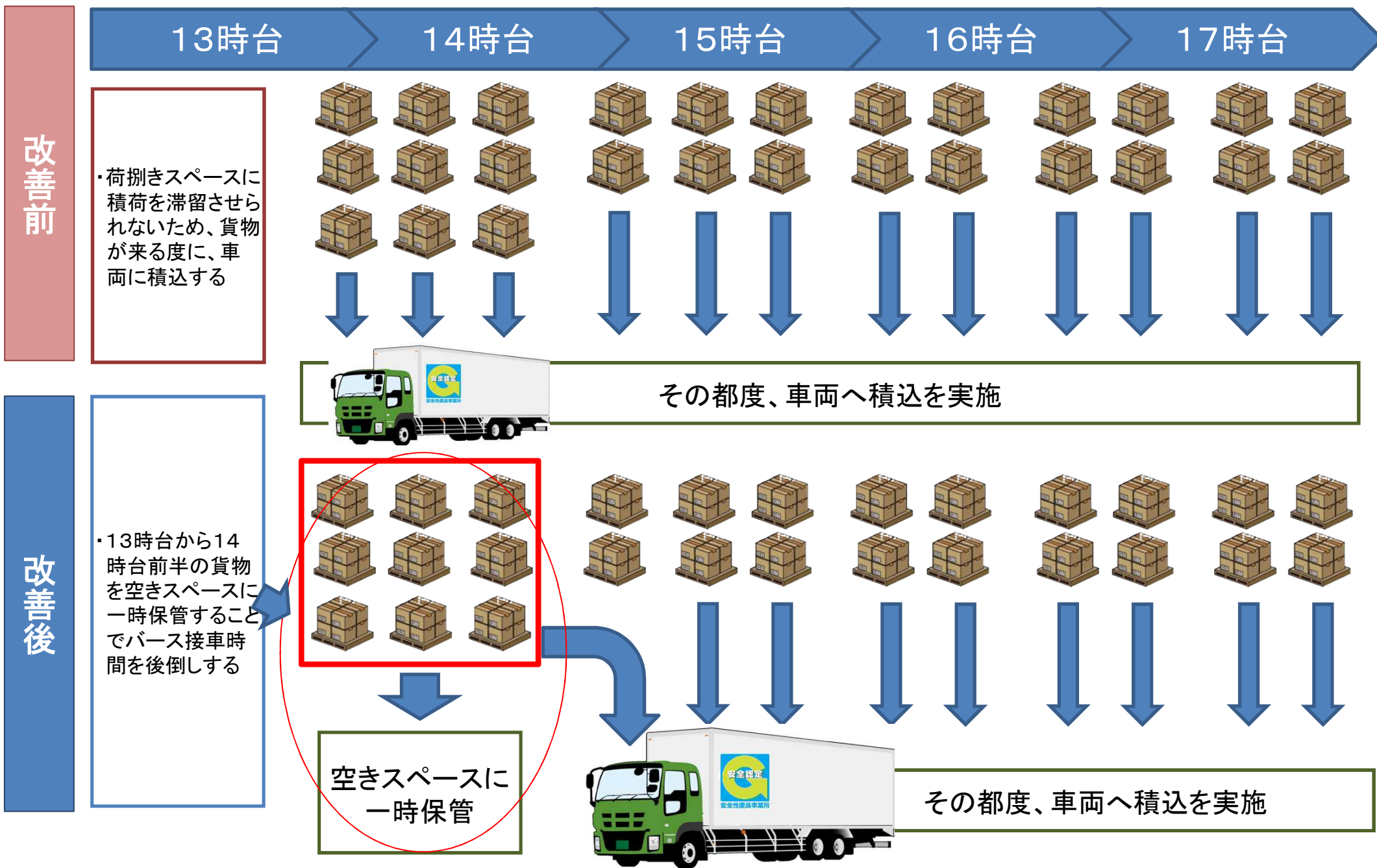
改善後

○主に「火・土曜日」などバース接車台数が少なく荷捌きスペースを広く確保できる日には、60～90分程度後倒しにして、バース接車させても、作業効率が低下しない。

○上記を踏まえ、バース接車台数、貨物量を考慮し、バース接車時間を細かくコントロールし、拘束時間を縮減するための取組を実施する。

2 パイロット事業①: 事業の実施イメージ①

○バース接車時間の見直しによる積込作業時間の抑制に向けた取組は、下図のように13時台から14時台において空きスペースに一時保管することで、バース接車時間を14時台に後倒しする。



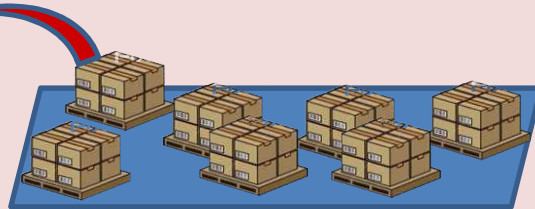
3 パイロット事業①:事業の実施イメージ②

○主に「火・土曜日」の2日間は、バース接車の車両台数が少なくなる傾向があるため、荷捌きスペースが増加することから、当該スペースに積み荷を一時保管することで、バース接車時間を後倒しにすることが可能である。

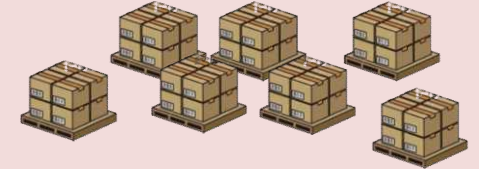
改善前

運送事業者

13時台に
バース接車



発荷主



集荷した荷物は、仕分され、
方面別車両前の荷捌きス
ペースへ移送

荷捌きスペースに荷物が溢れないように積荷が仕分され運ばれれば、速やかにドライバーが積込作業を実施

改善後

運送事業者

14時台に
バース接車



バース接車時間等連絡

発荷主



貨物量等を考慮し、バース、接車時間を細かくコントロール

隣接する荷さばきスペースを確保することで、
積込をまとめて実施

専門積込み作業員を配置

バース接車時間を遅らせ、ドライバーの積込作業時間を縮減

4 パイロット事業①: 事業の効果(改善前及び改善後における取組と成果)

取組

改善前

○荷捌きスペースに貨物を滞留させないために、積込バスに13時台に接車する必要がある



改善後

○主に「火曜日、土曜日」には、積込車両台数が少ないため、積込バスに接車する時間を後倒しにすることで、積込作業時間を縮減

成果

改善前

○積込作業時間：約4時間15分



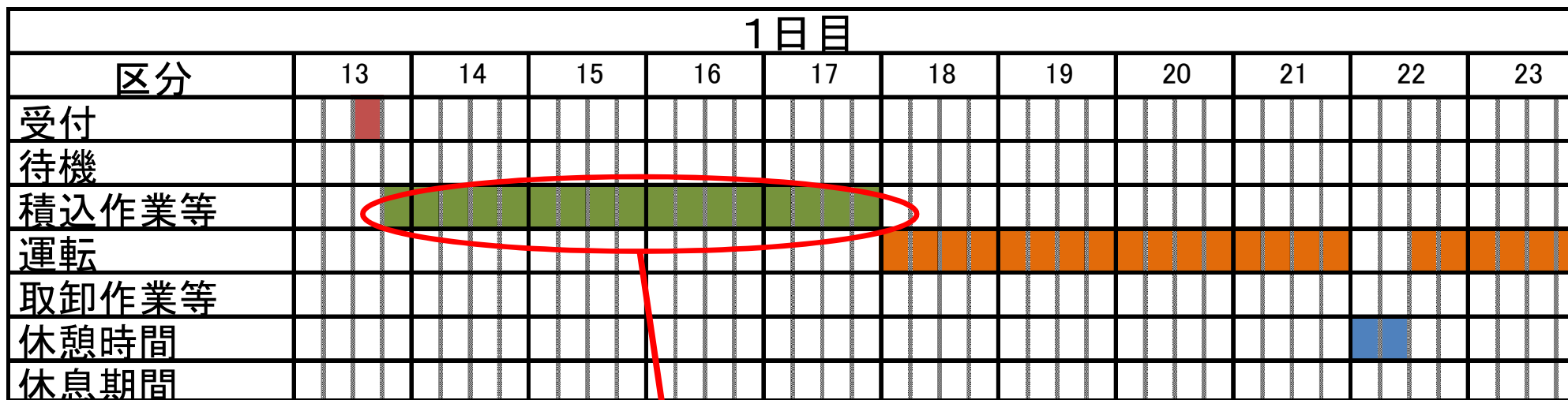
改善後

○積込作業時間：3時間
(▲1時間15分 / ▲29.4%)

5 パイロット事業①: 事業の効果(改善前及び改善後における取組と成果)

○運転者の拘束時間は、1時間15分の縮減効果(約▲29.4%)が得られた。

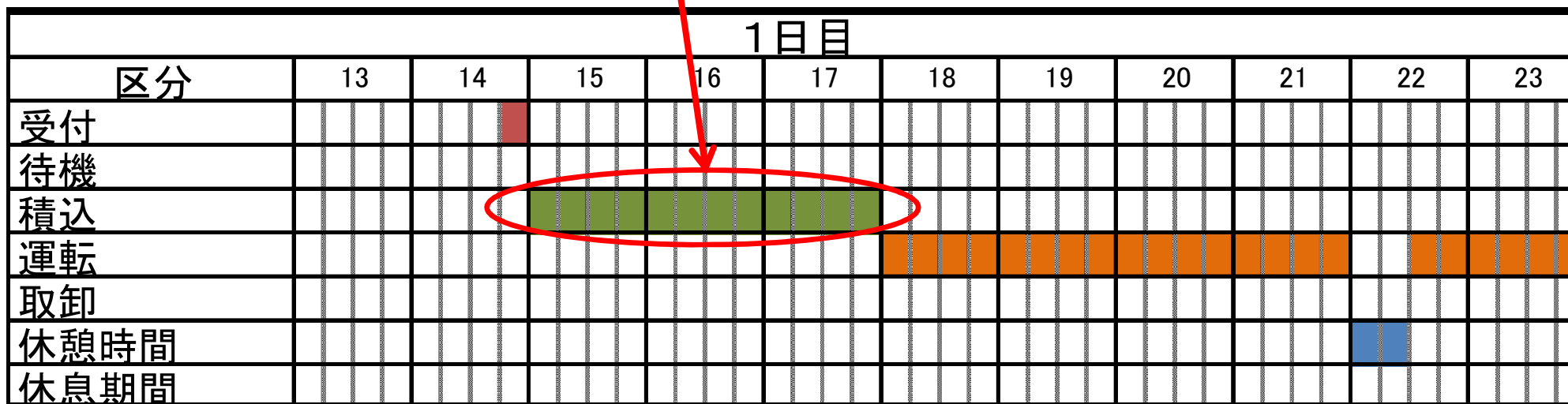
取組前



取組後



積込時間: 4時間15分 → 3時間へ縮減



6 パイロット事業①: 実証実験における効果・検証

○パイロット事業の改題の改善状況、実験成功・失敗の要因分析、今後の課題については、以下の通りである。

項目	内容
課題の改善状況 (効果)	○実証実験実施前と比較して、▲1時間15分(▲29.4%)縮減し、拘束時間を抑制することができた。
実験成功・失敗 の要因分析	○当初の予定通りの成果が得られた。実験成功の要因として、通常は積荷が車両前に到着すれば、速やかに積込するなど、荷捌きスペースに積み荷を滞留させることができないが、バースに接車する車両台数が少ない曜日には、一時保管スペースが確保できることに着目できたことがポイントとなった。
今後の検討課題	○1週間のうち、市場が休場となる前日(主に火・土曜日)の積込では、実施可能であるが、それ以外の曜日では取組できない。 ○主に火・木曜日以外は、通常の運用となるが、物量の少ない閑散期での積込作業時にも適用できる可能性がある。 ○長期的に実施する場合には、「主に火・土曜日」に接車する他業者の車両との調整等もあり、今後調整すべき課題がある。

6 パイロット事業①:実証実験のスケジュール

○パイロット事業は、以下のスケジュールにより実施した。

項目	内容	時期
実証実験内容 検討	○実証実験の具体的な内容を検討する。 ・実証実験の実施内容 ・実施スケジュール ・効果計測方法の検討 ・役割分担等	平成30年1月 まで
実証実験 開始	○2月中旬に、実証実験を実施する。 ○実証実験実施前に、現状の積込作業時間を計測し、実証実験取組時の積込作業時間を計測し、削減時間を求める。	平成30年2月
実証実験 取りまとめ	○3月上旬までに、実証実験データを取りまとめ、報告書を作成する。	平成30年3月

V 問題・課題と実証実験②

1 パイロット事業②: 事業の内容

【専門積込作業員の設置により、運転者の拘束時間を縮減】

- 専門積込作業員の設置により、運転者の積込作業を削減し、拘束時間を縮減する取組を実施する。
- 受付から積込作業完了まで約5時間を要している。当該積込作業を専門の積込作業員が実施し、運転者がこれまで実施してきた業務を代替する

改善前

- 貨物の積込作業では、13時台に受付、接車バース指示を受けて、14時前にバース接車後、18時頃まで、運転者は積込作業により拘束されている。



改善後

- 積込作業と運行業務を分けて実施。
- 複数箇所へ荷卸しするため、積込作業員は複数箇所にて荷卸しすることを前提に、相違する箱の大きさを組合わせて積込する経験を持つ者が実施する。積込作業者は13時台に受付し、18時の積込作業が完了後、会社に戻る。
- 運転者は、18時に出社し、18時30分に出庫し、関東方面へ輸送を開始。

2 パイロット事業②: 事業の効果(改善前及び改善後における取組と成果)

取 組

【専門積込作業員の設置により、運転者の拘束時間を縮減】

改善前

○積込バス接車前の13時台に受付をし、18時までの約4時間45分、受付、待機、積込作業等により拘束。

改善後

- 積込作業は、運転者以外の専門積込作業員が実施するため、受付、待機、積込時間等が削減。
- 専門積込作業員は、積込作業後、貨物を積載した車両を会社に回送。
- 運転者は18時に出勤し、18時30分に出庫し、関東方面への輸送を開始。

成 果

改善前

○積込作業時間：約4時間45分

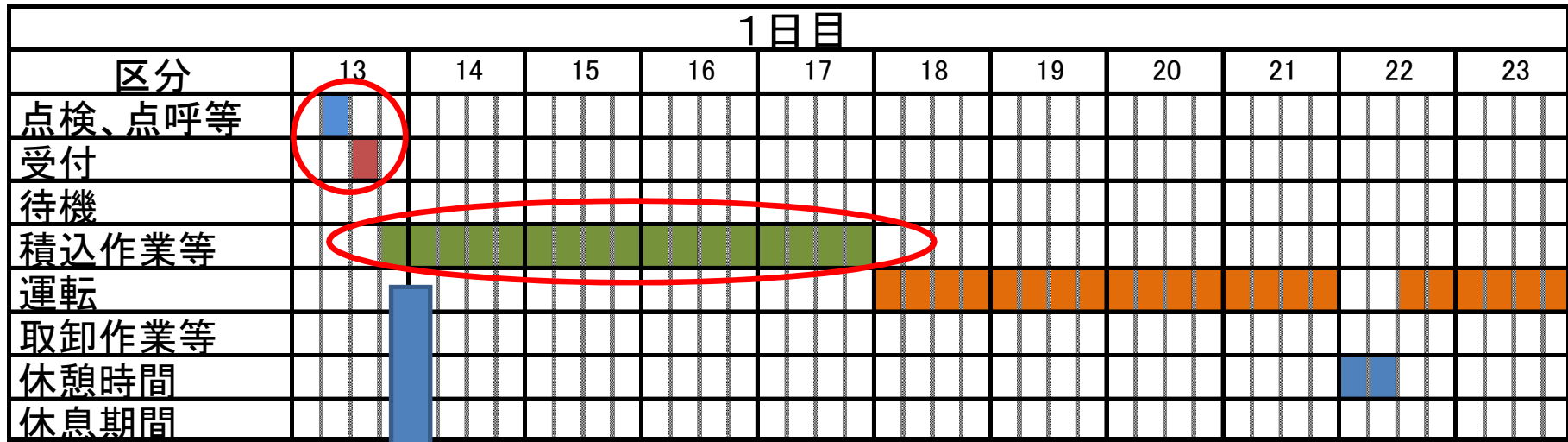
改善後

- 積込作業時間： 0時間
- 取卸作業時間： +30分
(▲4時間15分)

3 パイロット事業②: 事業の効果(改善前及び改善後における取組と成果)

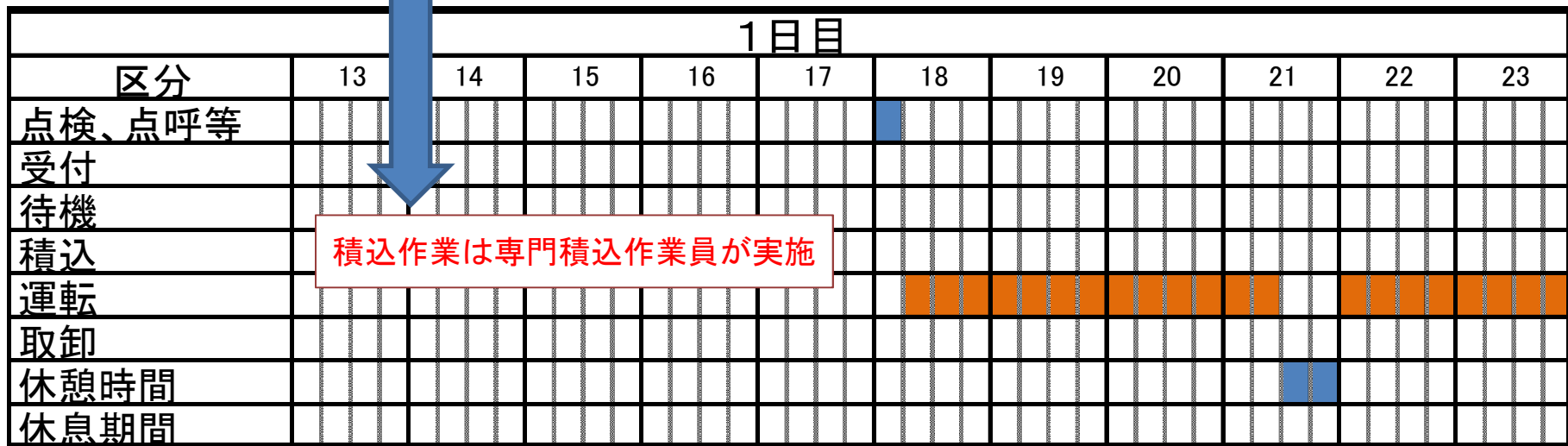
- 運転者の積込作業時間については、「▲4時間45分」の縮減効果
- 取卸作業時間は「+30分」となったことから、正味「▲4時間15分」の縮減効果

取組前



取組後

積込等作業時間: 4時間45分 → ゼロへ



6 パイロット事業②: 実証実験における効果・検証

【専門積込作業員の設置により、運転者の拘束時間を縮減】

○パイロット事業の改題の改善状況、実験成功・失敗の要因分析、今後の課題については、以下の通りである。

項目	内容
課題の改善状況 (効果)	○実証実験実施前と比較して、▲4時間45分の縮減効果。 ○積荷積込場所が把握できないことから、取卸作業の実施時において、+30分程度増加。全体として、積込作業・取卸作業で▲4時間15分の縮減効果。
実験成功・失敗 の要因分析	○代替の専門積込作業員を配置することが成功要因。 ○大型運転免許を持ち、19時頃までに帰宅したいといったニーズにも対応できるため、人材不足時代の現在、多様な働き方の選択肢を与えるものである。
今後の検討課題	○専門作業員に対して賃金の支払いが発生し、一方で運転者は時間縮減されることから賃金の一部が削減される可能性がある。 ○運転者の賃金が減少するとともに、取卸作業時に追加の時間を要する結果となる見込み。 ○運転者が荷室のどこに貨物を積込しているか、的確に把握していないと「卸し間違い」の発生など、輸送品質の低下にもつながる可能性があることから、継続的な取組にはさらに課題がある。

VI パイロット事業の評価(まとめ)

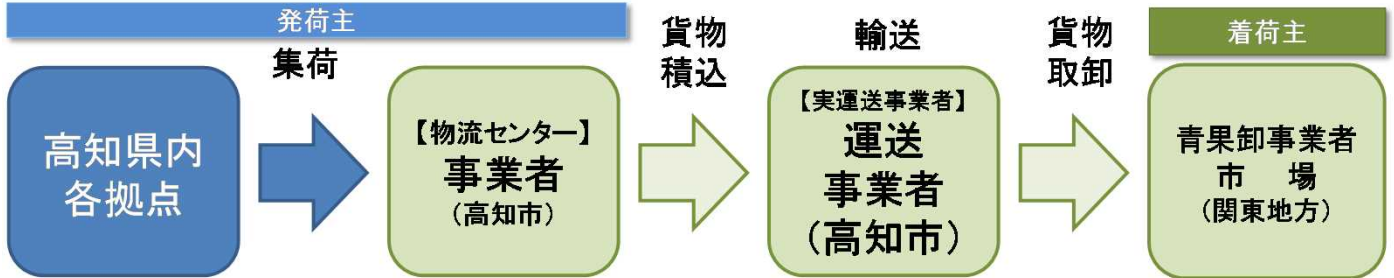
1 本パイロット事業の評価

○本パイロット事業を以下の3つの視点から評価する。

視点	ポイント
<p>視点① 労働時間削減</p>	<p>○県内各拠点からの集荷状況に影響を受けるため、積込後の出発時間を早期化することが困難な状況にある。</p> <p>○そのため、今回の取組は、バース接車時間を13時台から14時台にずらすことにより、積込作業の拘束時間を削減した。</p> <p>○専門積込作業員を配置し、運転者の積荷作業時間(▲4時間45分)を削減し、一方取卸作業時間(+30分)が増加したことから、▲4時間15分の縮減効果が得られた。</p>
<p>視点② パートナーシップ</p>	<p>○発荷主、実運送事業者の間における日ごろのコミュニケーションは円滑で、生産性向上、改善基準告示遵守に向けた意見交換、問題の共有化の取組は高い頻度で実施されている。</p> <p>○発荷主は高知県を代表する事業者であることから、コンプライアンス意識が高く、改善基準告示を遵守できるよう、着荷主との納品時間調整、高速道路利用料金の負担など、実施されている。</p>
<p>視点③ コスト・成果配分</p>	<p>○運賃についても、積込・取卸料、待機時間料、高速道路利用料金等の実費も考慮された水準に設定されている。</p> <p>○今回、週2回、積込開始時間を後倒しにして、積込作業時間の削減を実現したが、運賃の引下げにつながっていない。時間削減効果を運転者が得たことになるが、賃金の引下げにもつながっていない。</p>

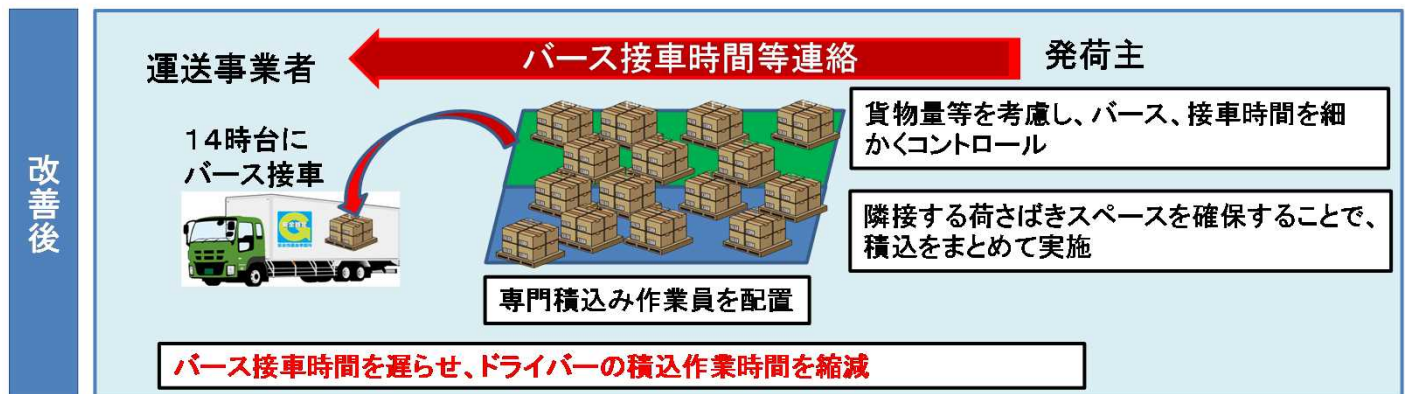
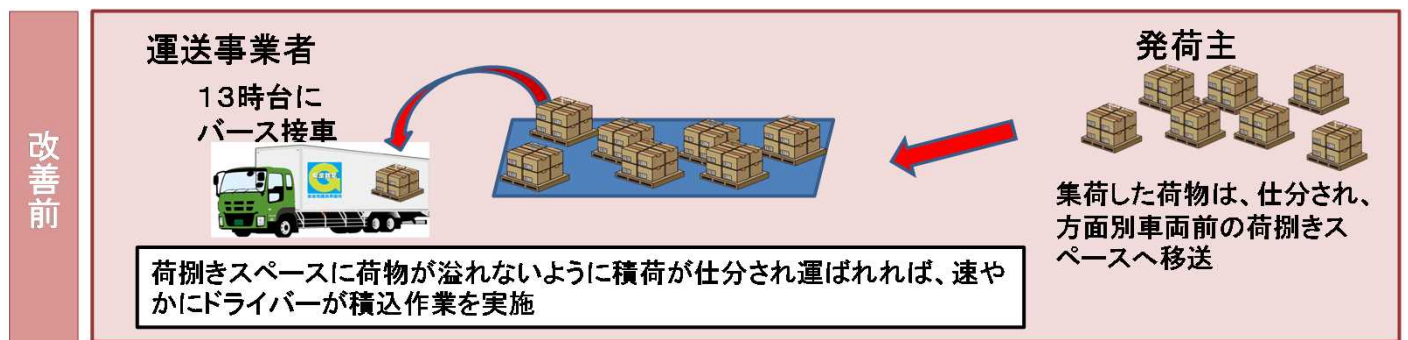
バス接車コントロール、専門積込作業員配置による積込時間の縮減 高知県

1. 実施者の概要



<p>輸送特性</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 県内各地拠点からトラックで集荷し、物流センターに貨物を集荷。 ○ 物流センターから納品先からの受注情報に基づき、荷揃いしたうえで、トラックに貨物を積込、輸送している。貨物は多品種少量品。積込箇所は1箇所、取卸箇所は複数箇所となっている。 ○ 関東方面の市場の多くでは、取卸において種類ごとに取卸場所が相違していることから、指示された場所ごとに取卸作業を実施している。
<p>荷種</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ 高知県における1次産品であり、高い鮮度が求められる荷種である。 ○ 高知県では1種類の産品を大量に輸送するのではなく、多品種少量品を積合せして輸送しているため、高い輸送効率が確保しづらい特性がある。

2. 事業概要



3. 実態と課題

- 実態: 天候、各集荷地の作業状況により集荷時間の変動する。そのため、各集荷地から物流センターまでの到着時間にバラつき(午後4時くらいまで)が発生するため、積込作業時間が長時間化している。積込作業は、午後1時台から6時台までの約4~5時間を要している。生産者側の要因があるため、集荷時間を早めて、積込作業完了時間を前倒し、出発時間を早めることは困難な状況にある。
- 課題: 4~5時間程度要している積込作業時間を縮減するために、バース接車コントロールをきめ細かく実施。さらに専門の積込作業員を設置し、積込業務と運行業務を切り分けて拘束時間を削減。

4. 事業内容

バース接車
コントロール

○主に「火・土曜日」には、バース接車台数が少なくなるため、構内の荷捌き場所に空きスペースが確保できるため、仕分された貨物を一時保管できる。当該スペースに積込貨物を一時保管し、バース接車時間を後倒しにすることで、積込時の拘束時間を縮減する。

専門積込
作業員の設置

○受付から積込作業完了まで約5時間を要している。当該積込作業を専門の積込作業員が実施し、運転者がこれまで実施してきた業務を代替する。

5. 結果

バース接車コントロール

改善前

○積込作業時間：約4時間15分

改善後

○積込作業時間：3時間
(▲1時間15分／▲29.4%)

専門積込作業員の設置

改善前

○積込作業時間：約4時間45分

改善後

○積込作業時間：0時間
○取卸作業時間：+30分
(▲4時間15分)

6. 結果に結び ついたポイント

- 発荷主における理解と協力体制が充実していたこと。
- 発荷主と運送事業者における話合いの場があり、円滑なコミュニケーションができていたこと。