資料1

トラック輸送における取引環境・労働時間改善宮城県協議会
令和3年度の取組について（報告）

厚生労働省　宮城労働局

国土交通省　東北運輸局宮城運輸支局

公益社団法人 宮城県トラック協会

宮城県協議会における令和3年度の取組について

1. 令和3年度に取り組む対象輸送分野の選定について

◯ 令和3年度に各地方協議会で取り組む対象輸送分野

（1）過去の重点取組事項や実証事業のフォローアップを実施する必要があると考えられる輸送分野等

（2）各地方協議会事務局が取組事項として特に必要と認めた輸送分野

各地方協議会において、上記の中から1つ以上の輸送分野を選定。その輸送分野における課題の整理、課題に対する改善策の活用等を検討する。

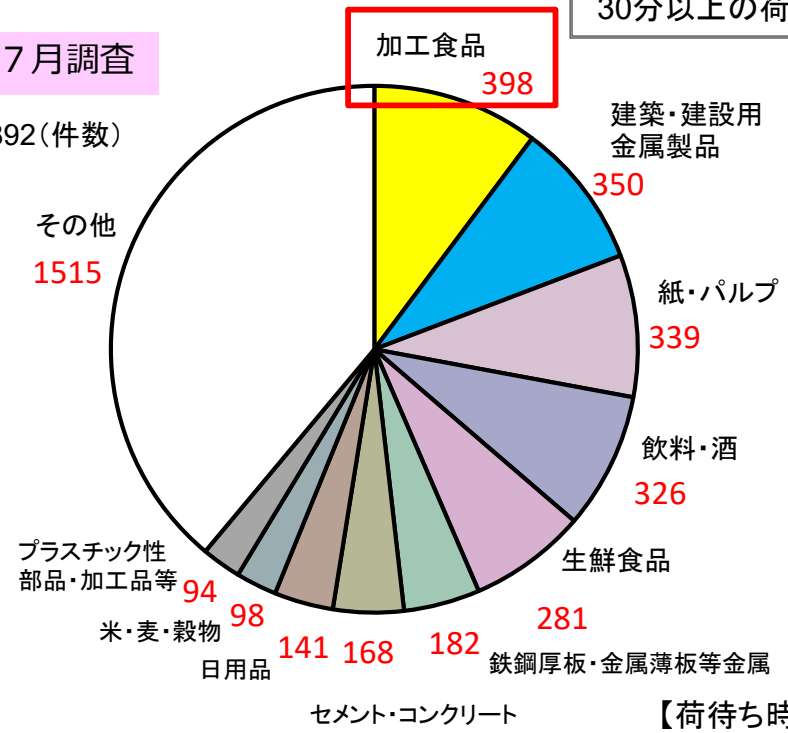
【選定理由】

国土交通省が平成29年7月及び平成30年11月に実施した荷待ち時間実態調査において、30分以上の荷待ち時間が生じた件数が一番多い品目であり、加工食品に含まれる水産加工品は、宮城県において水産加工が盛んに行われていることから、今年度、宮城県協議会においては「加工食品」を対象輸送分野として取り組むこととする。

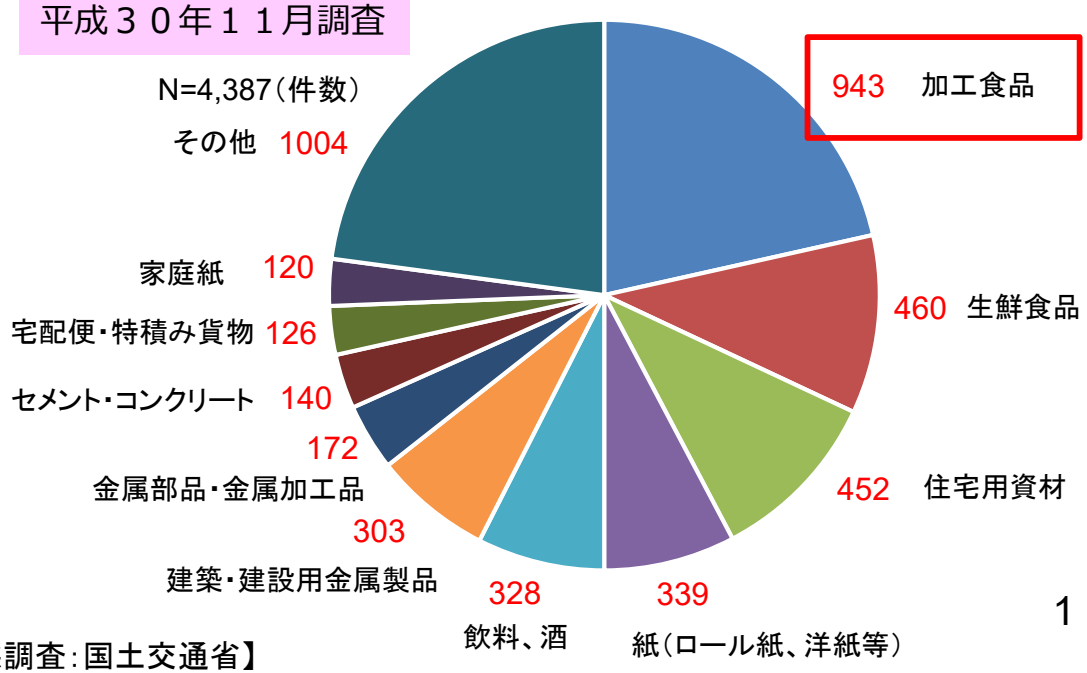
〇令和6年度から適用される時間外労働の上限規制に向けて、協議会としての改善のための工程表と今年度の重点取組事項が効果的な取組となるよう、今年度の取組のKPIを設定。（P13～14）

30分以上の荷待ち時間が生じた件数（輸送品目別）

平成２９年７月調査



平成３０年１１月調査



【荷待ち時間実態調査：国土交通省】

宮城県協議会における令和3年度の取組について

2. 令和3年度に課題改善の取組を行う輸送分野と取組事項

対象輸送分野： 加工食品 （水産加工品（いくら、サケの切り身））
取 組 事 項： 横持ち輸送による発荷主の物流効率改善とトラックドライバーの荷待時間の改善

荷主の事情によって労働時間が長くなり、トラック事業者の課題となっている作業等について、荷主の協力により、改善策を実際に実施、労働時間の短縮を図る実証事業を実施。

3. 取 組 事 業 者

（発 荷 主） A社 （利用運送事業者） B社 （実運送事業者） 宮城県内のトラック運送事業者

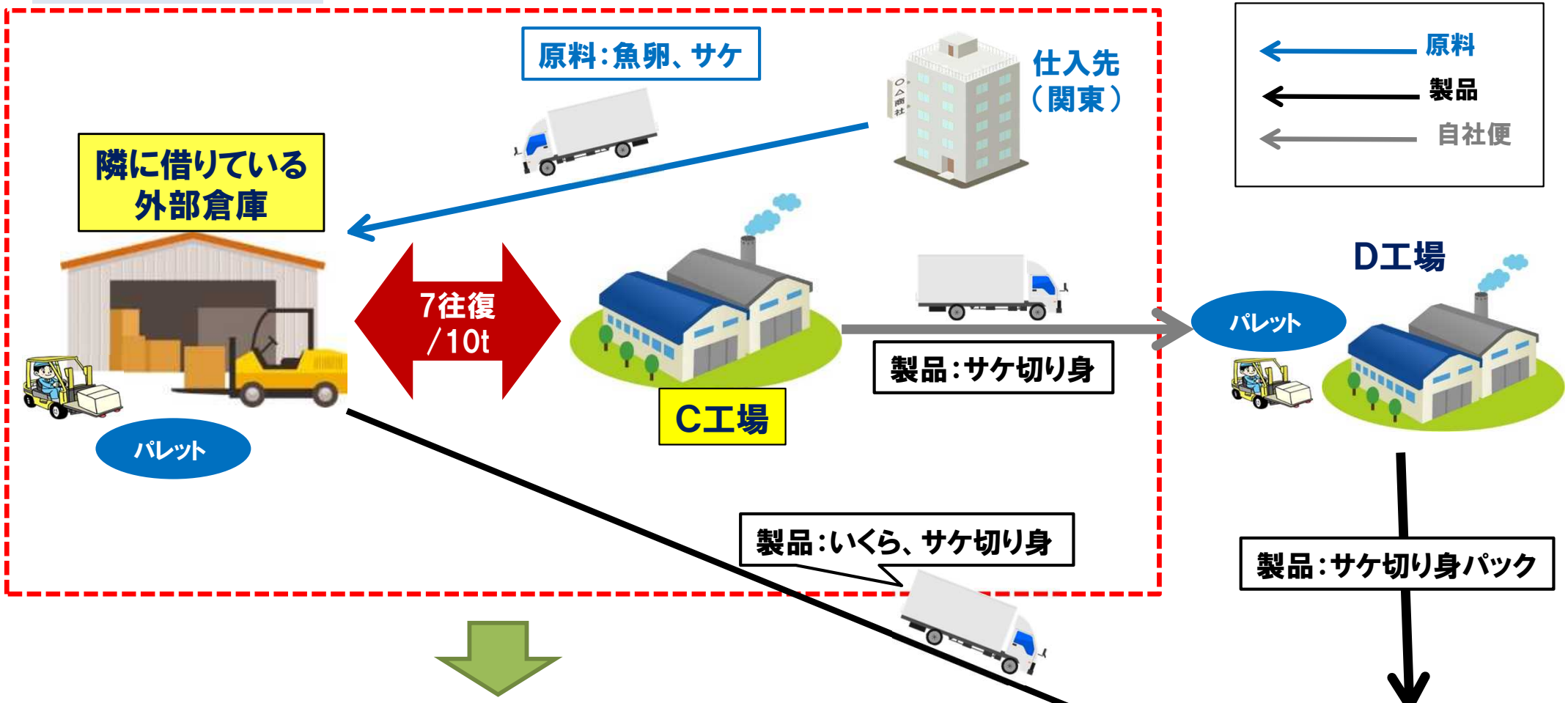
※今回の取組は、発荷主と運送事業者の取組

4. 物流の概要（現状）

今回対象とする製品は、関東のスーパー、回転寿司チェーンで使用されるサケの切り身といくら。
海外から輸入された原料（サケ、魚卵）が、大井、横浜に運び込まれる。原料の加工を発荷主のC・D工場で行っており、他社がトラック輸送でC工場に輸送する。
C工場でサケは3枚におろし、切り身に加工、加工した一部はD工場に輸送。いくらは、C工場において魚卵を加工、小分け、真空パックにして製品にする。
製品は、C工場からいくらとサケの切り身、D工場からサケの切り身パックが関東の着荷主へトラック輸送される。

※ 発荷主のC工場の冷凍倉庫が手狭なため、近隣の外部倉庫を借りて保管している。
※ C工場と外部倉庫、C工場～D工場間の輸送は、発荷主が自社で輸送を行っている。

取組前（現状）



- 原料の入荷・保管、C工場への出荷
- 製品の引き取り、保管及び顧客への出荷
- 原料や製品は先入先出管理が必要

「外部倉庫」に発着便や生産対応の入出庫で荷積み・荷卸が重複しやすく、荷待ち時間が約1～3時間発生

E工場
※現在使用していない

5. 現状の課題

○ 発荷主のC工場は、工場内の冷凍倉庫が手狭のため、
隣の外部倉庫を借りている。

○ その外部倉庫に、ほぼ全ての発着便のトラックが集中。
外部倉庫が、原料の入荷・保管、工場への原料の出荷、工場から
製品の入荷・保管、着荷主への出荷を一手に引き受けているため

○ 特に、外部倉庫と工場の往復回数が多く、荷待時間が発生しやすい
工場で生産加工し、外部倉庫で保管する、原料と製品の入出荷

○ さらに、先入先出を踏まえた原料・製品の入出荷管理が必要なため
時間を要する。

トラックドライバーの荷待時間が約1～3時間発生している。

6. 課題を改善するため、取り組んだ内容

【発荷主の取組】

○ 外部倉庫に集中している原料・製品の発着を分散させる

①使用していなかったE工場の冷凍倉庫を新たに活用

②外部倉庫を使用しない
・サケは、C工場に原料・製品の保管、入出荷を移す
・いくらは、E工場に原料・製品の保管、入出荷を移す

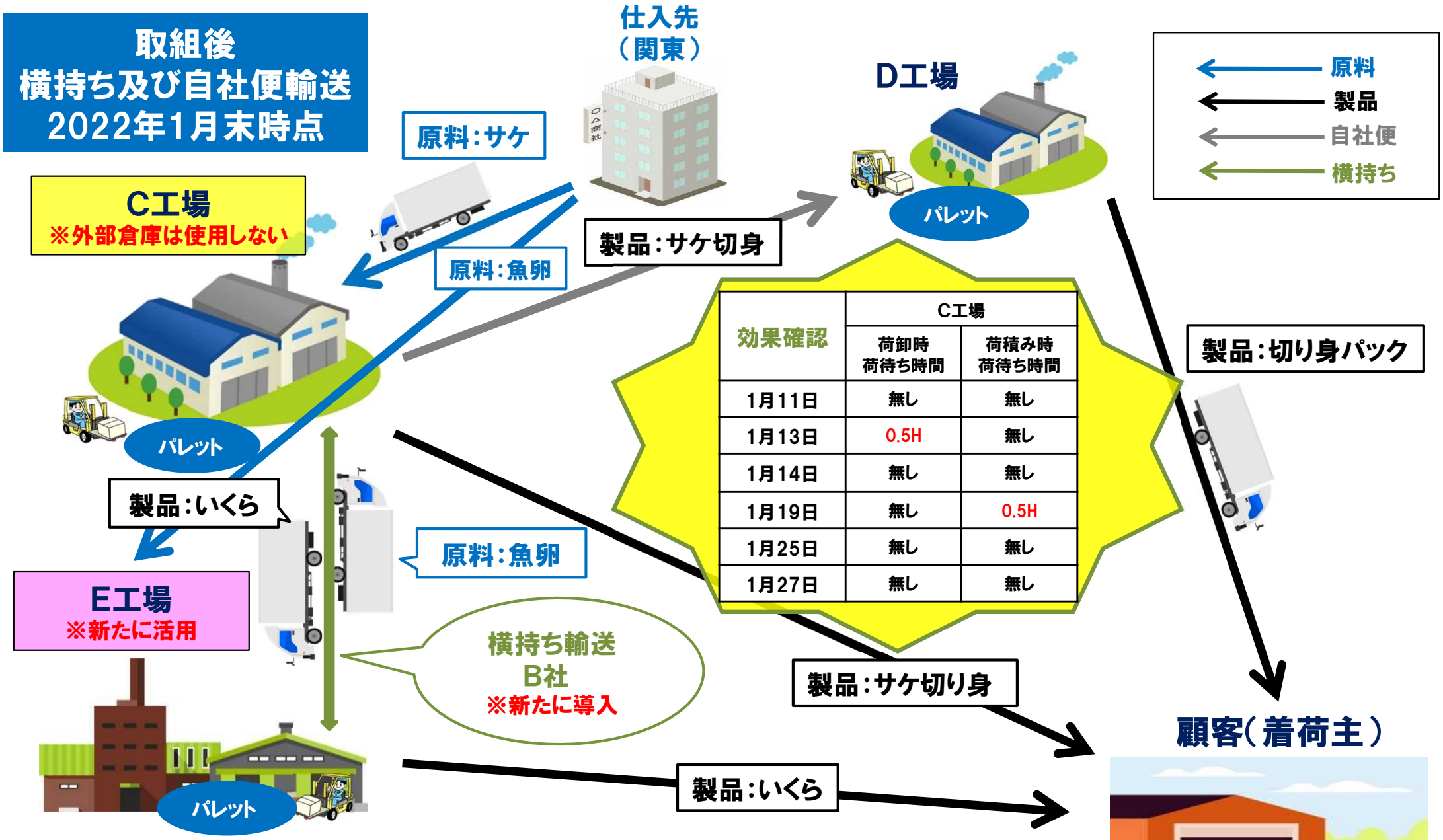
③C～E工場間は、自社便でなくトラック事業者の横持ち輸送

【運送事業者の取組】

○ トラック事業者が工場間の横持ち輸送を新たに担う

①C～E工場間の横持ち輸送を担うことで、いくらとサケの物流が２系統になり、発着便が分散、荷待時間が抑制

取組後
横持ち及び自社便輸送
2022年1月末時点



効果確認	C工場	
	荷卸時 荷待ち時間	荷積み時 荷待ち時間
1月11日	無し	無し
1月13日	0.5H	無し
1月14日	無し	無し
1月19日	無し	0.5H
1月25日	無し	無し
1月27日	無し	無し

外部倉庫とC工場間の入出庫が無くなったことと、いくら、サケ切り身の原料、製品の発着を2系統に分けたことによって，発着数を分散し、荷待ち時間発生の抑制を図る。

7. 結　果

【荷待時間の調査結果】

改善後の令和4年1月、C工場において荷待時間の調査を実施。
荷積み、荷下ろしで1回づつ、30分の荷待時間が発生した以外、
荷待時間は発生していない。

【C工場 荷待時間調査結果】

	荷下ろし	荷積み
1月11日	なし	なし
1月13日	30分	なし
1月14日	なし	なし
1月19日	なし	30分
1月25日	なし	なし
1月27日	なし	なし

【KPI】

（荷待時間の改善）　工場発着のトラックドライバーの荷待時間の短縮
（目標）約1～3時間/回→30分以下/回 （結果）約1～3時間/回→30分以下/回

【取組の検証と課題】

①今回、荷主とトラック事業者がこの物流の課題を検証した結果、C工場で生産加工をするため、原料と製品の工場～外部倉庫間の往復輸送回数が多いことから荷待時間が発生しやすいことが改めて明確になった。

②いくらとサケの全てのタイムスケジュールを確認したところ、「物流＝輸送＋荷積み・荷下ろし＋荷待ち」と考えると外部倉庫を使用しないで横持ち輸送に切り替えた場合、明らかに物流効率は向上していると考える。

③当初検討していた、C～D工場間の自社便輸送を横持ち輸送への切り替えはまだ行っていない。

④物量の季節変動は、顧客のほとんどが業務用製品のため、長期連休のある5月、8月、12月の出荷量は増えるが、年間を通してみるとほぼ一定。

⑤工場へのトラックの到着時間を指定すること（簡単な予約システム）については、顧客の要望により、日々生産加工が変わる中で、且つ、到着だけでなく出荷時間を指定するためには専任で担当する要員が必要なため難しい。

⑥今後の課題としては、C工場は発荷主の主力工場であることから、今回対象としたいくら・サケ以外の製品の加工もあり、工場内の倉庫が手狭で突発なリスク対応を考慮して、まだ外部倉庫を使用していることだと考える。

宮城県協議会における令和3年度の取組について

8. 成功のポイント

今回の取組は、トラック事業者から発荷主へ提案され、発荷主もトラックドライバーの荷待時間短縮にご理解をいただき、施設まで改善されるご協力があった。発荷主とトラック事業者との協力体制により改善につながった。

① ひとつの倉庫に、荷積み・荷卸し集中の改善を行った。

② 工場と倉庫の頻繁な入出庫の改善を行った。（原料・製品の出し入れ）

9. 荷主側のメリット

・さけ・いくらの原料・製品を、外部倉庫から自社倉庫に移すことにより、外部倉庫賃料が一部削減となった。

・取引先から様々な対応を求められていく中で、運送契約書に基づく品質保証の確保、秘密保持契約の締結、お互いにパートナーとして取り組むことに気づいた。

・自社内の業務の効率が悪いことに気づいた、E工場にいくらの保管を移しただけでなく、今後製造も開始、2拠点での業務効率を上げる。

・この取組をきっかけにして、販売量の拡大確保をしながら業務改善を進め、倉庫の内製化と各工場の稼働率向上を目指す。

10. 取組事例の横展開（令和4年度以降）

○トラックドライバーの労働時間改善のためには、荷主とトラック事業者が連携して荷待時間の削減など長時間労働の抑制を図る必要があること。

○トラック事業者から荷主への提案、荷主の協力により、荷待時間が削減となったこの取組について、横展開を図る。
① 荷積みと荷卸しの集中を避けることで、荷待時間が削減
② 工場と倉庫の頻繁な入出庫の改善

○今回の取組事例を、他の加工食品を扱っている荷主企業・トラック事業者に共有し、広く改善策の普及・活用を図る。
具体的には、荷主企業やトラック事業者が参加するセミナー等において、事務局が取組を説明を行うなど、様々な機会を捉えて、横展開を図る。

荷　主 と トラック運送事業者 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

事　例　集

厚生労働省 労働基準局 労働条件政策課
国土交通省 自動車局 貨物課
公益社団法人 全日本トラック協会

ひとつの倉庫に荷積み・荷卸し集中の改善　　宮城県

10

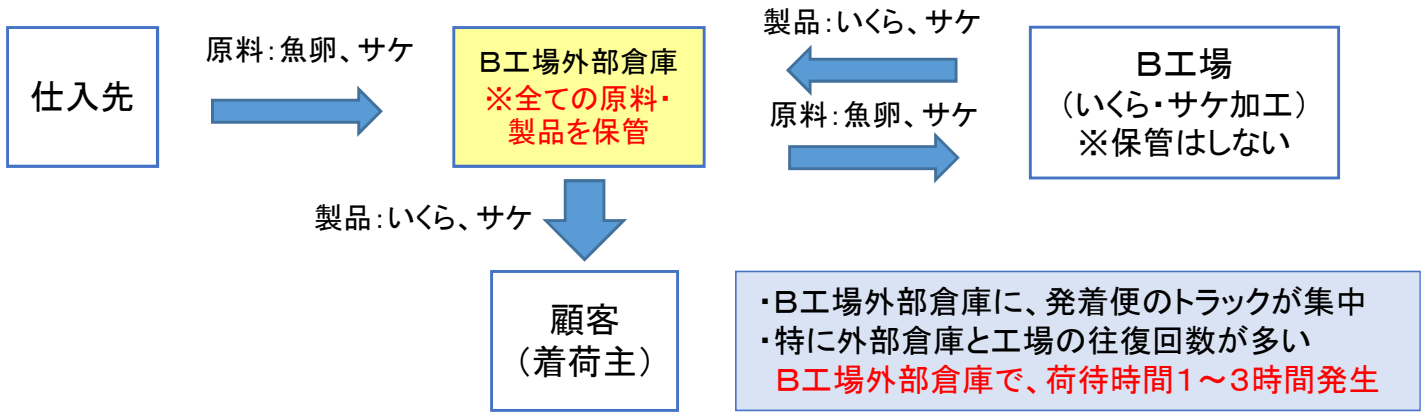
1. 実施者の概要

- 荷主企業：発荷主A
  宮城県に本社を置き、県内3工場において、水産加工・冷蔵倉庫事業を行っている。
- 運送事業者：運送事業者ア
  宮城県に本社を置くトラック運送事業者
- 荷種
  水産加工品（いくら、サケの切身）

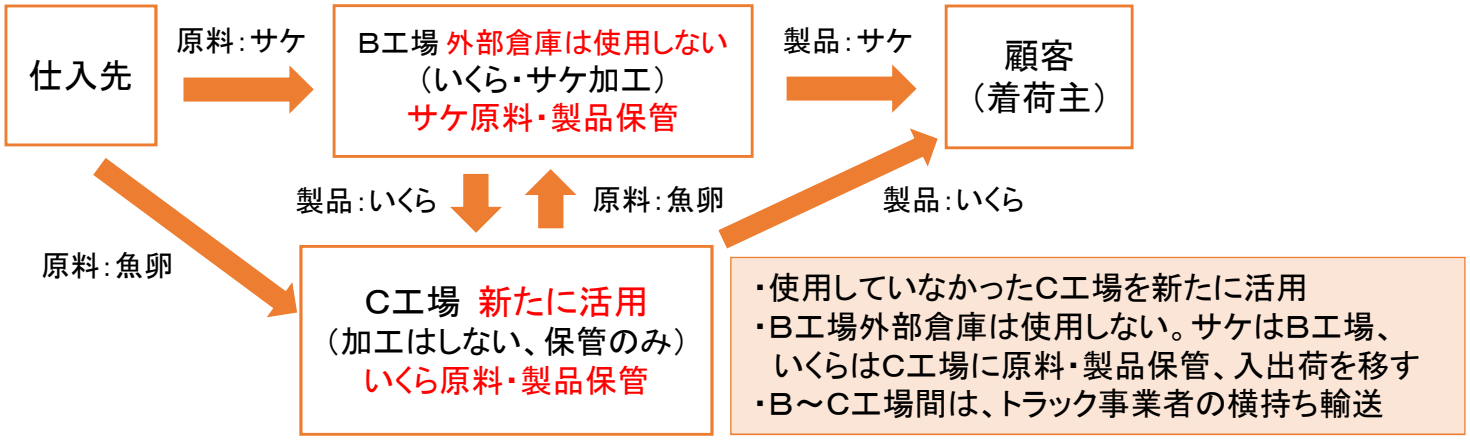
2. 事業概要

水産加工品の輸送において、ひとつの倉庫に原料・製品の保管、入出荷が集中していることから、荷待時間が約1～3時間発生している。この課題を改善するため、原料・製品の保管、入出荷を他工場に移し、新たに発生する工場間の輸送にトラック事業者の横持ち輸送を導入、集中を分散させ、荷待時間の短縮を図る。

【取組前】



【取組後】　B工場外部倉庫に集中していた、原料・製品の保管・入出荷を分散



結 果：荷待時間が1～3時間から30分以下に短縮された。

3. 課題

① 発荷主の主力工場B工場は、工場内の倉庫が手狭なため、隣の外部倉庫を借りている。
② その外部倉庫が、原料の入荷・保管、B工場への原料の出荷、B工場から製品の入荷・保管、着荷主への出荷を一手に引き受けているため、外部倉庫にほぼ全てのトラックが集中。
③ 特に、外部倉庫とB工場の往復回数が多く、荷待時間が発生しやすい。（工場で生産加工し、外部倉庫で保管するため）
④ 先入先出を踏まえた原料・製品の入出荷管理が必要なため時間を要する。
これにより、トラックドライバーの荷待時間が約1～3時間発生している。

4. 事業内容

【発荷主の取組】 外部倉庫に集中している原料・製品の発着を分散させる
① この物流において使用していなかったC工場の冷凍倉庫を新たに活用
② 発着が集中していた外部倉庫を使用しない
・サケは、B工場に原料・製品の保管、入出荷を移す
・いくらは、C工場に原料・製品の保管、入出荷を移す
③ 新たに発生するB～C工場間の輸送は、自社便でなくトラック事業者の横持ち輸送
【運送事業者の取組】 トラック事業者が工場間の横持ち輸送を新たに担う
B～C工場間の横持ち輸送を担うことで、いくらとサケの物流が2系統になり、外部倉庫の発着が分散

5. 結果

① 外部倉庫に集中していた発着を分散させることによって、トラックドライバーの荷待時間が約1～3時間発生していたところを、30分以下に改善することができた。
② 課題を検証した結果、B工場で生産加工をするため、原料と製品のB工場～外部倉庫間の往復輸送回数が多いことから荷待時間が発生しやすいことが改めて明確になった。
③ いくらとサケの全てのタイムスケジュールを確認したところ、外部倉庫を使用しないで横持ち輸送に切り替えた場合、明らかに物流効率は向上している。
④ 今後の課題としては、B工場は主力工場であることから、いくら・サケ以外の製品の加工もあり、工場内の倉庫が手狭で突発なリスク対応を考慮して、まだ外部倉庫を使用していることだと考える。

6. 荷主企業のメリット

① さけ・いくらの原料・製品を、外部倉庫から自社倉庫に移すことにより、外部倉庫賃料が一部削減となった。
② 取引先から様々な対応を求められていく中で、運送契約書に基づく品質保証の確保、秘密保持契約の締結、お互いにパートナーとして取り組むことに気づいた。
③ 自社内の業務の効率が悪いことに気づいた、C工場にいくらの保管を移しただけでなく、今後製造も開始、2拠点での業務効率を上げる。

7. 結果に結びついたポイント

今回の取組は、トラック事業者から発荷主へ提案され、発荷主もトラック運転手の荷待時間短縮に理解をいただき、施設まで改善される協力があった。発荷主とトラック事業者との協力体制により改善につながった。
① ひとつの倉庫に、荷積み・荷卸し集中の改善を行った。
② 工場と倉庫の頻繁な入出庫の改善を行った。（原料・製品の出し入れ）

【掲載先】

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事例集

P50～51　ひとつの倉庫に荷積み・荷卸し集中の改善　（宮城県）

○国土交通省HP

https://www.mlit.go.jp/jidosha/content/001487579.pdf

○厚生労働省HP

https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/0000148322_00014.html

○（公社）全日本トラック協会HP

https://jta.or.jp/wp-content/themes/jta_theme/pdf/guideline_jirei.pdf

○横持ち輸送による発荷主の物流効率改善とトラックドライバーの荷待時間の改善

○重点取組事項概要

加工食品（水産加工品）の輸送において、現在ひとつの工場に原料・製品の発着が集中していることから、トラックドライバーの荷待時間が約1～3時間発生している。
この課題を改善するため、発荷主・トラック運送事業者の協力により、原料・製品の保管、入出荷の一部を他工場に移し発着を分散、また工場間の輸送について、トラック運送事業者の横持ち輸送を導入することにより、トラックドライバーの荷待時間の短縮を図る。

○KPI

【荷待時間の改善】
工場発着のトラックドライバーの荷待時間の短縮（発生の抑制） 約1～3時間/回 → 30分以下/回

○重点取組事項の取組状況

【課題を改善するための取組内容】

（発荷主の取組）
○ C工場の外部倉庫に集中している原料・製品の発着のトラックを分散させ、荷待時間を抑制
・分散させるため、今まで使用していなかったE工場の冷凍倉庫を新たに活用
・C工場の外部倉庫から、E工場にいくらの原料・製品の保管、入出荷を移す
・加工はC工場で行っていることから、原料・製品のC工場～E工場間の輸送は、自社便でなくトラック事業者の横持ち輸送を導入
（運送事業者の取組）
○ トラック事業者が工場間の横持ち輸送を新たに担う
・C～E工場間の横持ち輸送を担うことで、C工場外部倉庫の発着便が分散、荷待時間が抑制

【KPI】
（荷待時間の改善） 工場発着のトラックドライバーの荷待時間の短縮（発生の抑制）
（目 標） 約1～3時間/回 → 30分以下/回
（結 果） 約1～3時間/回 → 30分以下/回

○課題及び今後の対応の方向性

今回の取組事例を、他の加工食品を扱っている荷主企業・トラック事業者に共有し、広く改善策の普及・活用を図る。
具体的には、荷主企業やトラック事業者が参加するセミナー等において、事務局が取組を説明を行う。

地方協議会名：宮城県協議会
重点取組事項：横持ち輸送による発荷主の物流効率改善とトラックドライバーの荷待ち時間の改善
【概要】 加工食品（水産加工品）の輸送において、現在ひとつの工場に原料・製品の発着が集中していることから、トラックドライバーの荷待時間が約1～3時間発生している。この課題を改善するため、発荷主・トラック運送事業者の協力により、原料・製品の保管、入出荷の一部を他工場に移し発着を分散、また工場間の輸送についてトラック運送事業者の横持ち輸送を導入することにより、トラックドライバーの荷待時間の短縮を図る。

2021年度	2022年度	2023年度	2024年度	KPI	備考
宮城県のトラックドライバーの労働時間改善					
【2021年度実証事業】 （加工食品（水産加工品）） 横持ち輸送による発荷主の物流効率改善とトラックドライバーの荷待時間改善	2021年度の実証事業の取組内容について、他の荷主・トラック運送事業者へ横展開を図る。		トラックドライバーの時間外労働上限規制適用開始	【2021年度】 トラックドライバーの荷待時間短縮 （目標）約1～3時間/回→30分以下/回 （結果）約1～3時間/回→30分以下/回	
	【2022年度実証事業】労働時間に課題のある品目について、時間短縮につながる実証事業を実施	2022年度実証事業の取り組みについて、他の荷主・トラック運送事業者へ横展開を図る。			