

令和6年度からの時間外労働規制の適用に向け、今後、地方協議会において以下の事項に重点的に取り組む。

地方協議会の取組み(案)

1. 輸送分野別の検討について

- ①荷主や運送事業者と協同して、課題解決の方策に向けた**実証事業を実施**
 - ・令和2年度は『生鮮食品』（野菜）の輸送分野における**実証実験を調整中**
- ②平成28、29年度に実施した実証事業のフォローアップ（実証後の更なる改善内容や一般化できなかった原因等の検証）
- ③中央協議会の輸送品目分野別の取組との連携 『飲料・酒』及び『生鮮食品』（生乳）

2. 荷主等との連携強化

- ①「ホワイト物流」推進運動の周知
 - ・**影響力の大きい荷主企業**に本運動へ参画いただけるよう、引き続き地方協議会の場においても積極的な周知及び**参画の呼びかけ**
- ②**ガイドライン**（「加工食品」・「紙・パルプ」・「建設資材」物流編）の周知・浸透
 - ・地方協議会の委員や各品目別の業界団体等を通じた周知・浸透

3. 荷主や運送事業者が自主的に課題改善に取り組むための地方協議会の役割

- 地方協議会における**輸送品目別検討内容の周知**

1. 輸送分野別の検討について

1-① 令和2年度 北海道の実証事業(課題解決に資する試験的な取組)

●対象輸送分野の検討

対象輸送分野 『生鮮食品』 において、洗い出した課題やその解決のための施策について、検討

●実証事業の実施(重点事項)

対象輸送分野 『生鮮食品』 における課題解決に資する試験的な取組を「実証事業」として実施

〈具体的な取組〉

○対象輸送分野の選定

北海道は、『生鮮食品』 野菜

○実証事業の対象集団

対象輸送分野における道内の発・着荷主、運送事業者等で構成する集団を対象として選定し、関係者による懇談会を実施。外部委託によるコンサルティングを受けながら課題の整理、実態調査の検証、課題に対する改善策について、検討する。

○実証事業の実施

懇談会で整理された課題から焦点を絞って、改善方法の検討・提案を行い、課題解決に資する試験的な取組を「実証事業」として実施する。

○実施内容

生産地からスーパーマーケットの店舗までトータルサプライチェーンによる一貫輸送を目指す。産地から段ボール箱を使用せず、クレート(BOX)を利用し、パレットやドーリー(台車)の機器を活用した輸送に転換することによりトラックドライバーの積卸しの作業軽減、荷役時間の短縮、物流センターや店舗による作業員の作業時間短縮や安全性の検証を行う。

○対象集団

発荷主は、道北の野菜農園(法人)、着荷主は、道央圏のスーパーマーケット、道内の実運送事業者

○実施時期

8~10月

1-② 平成28年度 実証事業(パイロット事業)のフォローアップ

実施集団

- 発荷主 2 社（水産加工・販売会社）、元請運送事業者 2 社、着荷主 札幌市中央卸売市場 2 社（卸売業）
- 荷種：水産物

課題

- ✓ 運行計画の難しさや中継輸送が必要なことより拘束時間が長時間化している。
- ✓ 市場での荷待ち時間の発生が拘束時間に影響を及ぼしている。
- ✓ 施設が狭いために、施設内で荷卸し作業ができず、労力と時間を要している。
- ✓ 水揚げや生産の時間から輸送までの時間的な余裕がない。

◆ 荷受会社あて積荷明細の**事前に F A X 送信による手待ち時間の短縮**、運送事業者の自助努力による**運行計画の見直し**、発荷主と運送事業者の連携による**出発時刻のルール化**、札幌市中央卸売市場側での**荷卸し時間の延長**により効率化を図り、1 運行当たりの拘束時間短縮を目指す。

● 荷受会社あて積荷明細の事前に F A X 送信による荷待ち時間の短縮

● 運送事業者の自助努力による運行計画の見直し

道東～札幌市の往復運行の返路貨物がない2日運行では、途中の休息期間が確保できず、拘束時間をオーバーするケースが。札幌発道東向けの返路貨物(雑貨)を確保することにより、**3日運行に変更**し、休息期間が確保できるように改善。

● 発荷主と運送事業者の連携による出発時刻のルール化

道南地区からの輸送の一部で道外への中継輸送に間に合わせるために無理な運行のケースが。運送事業者が各荷主を訪問し、締切時間の厳守を文書で要請、**荷主側の協力を得られ安定した輸送**に。

● 札幌市中央卸売市場側での荷卸し時間の延長

水産棟内の施設が狭隘で、トラックが集中する深夜時間以降は、水産棟内で荷受作業が行えず、廃道等の外部を利用。約1時間の手待ち時間が発生する要因に。**水産棟内のレイアウトの変更**で荷卸し時間の拡大(2時締切→**3時30分締切**)が**実施**予定。トラックの荷卸し時間の短縮、運転者の拘束時間の削減が期待。

手待ち時間の発生要因

事前の
FAX送信率

事前に積荷明細をFAXしないと仕分けラベル作成にかかる待機時間が約30分

約30%

改善への取り組み

事後の
FAX送信率

事前の積荷明細FAX送信の協力を依頼

約40%
(約10%車両が30分の待機時間を短縮)

1-② 平成28年度 実証事業(パイロット事業)のフォローアップ

○事業内容は、荷受会社あての事前連絡、出発時刻のルール化、運行計画の見直し、荷受作業の効率化により、荷卸しの待機時間や荷待ち時間の短縮を図り、ドライバーの拘束時間の短縮、荷卸しの効率化を図り、**1運行当たりの拘束時間短縮**を目指した。

○フォローアップの内容は、実証事業で実施後の更なる改善内容や一般化できなかった原因等の確認、他への浸透状況の確認や更なる浸透策の検討を行った。

1. 改善内容等

- 荷受会社あてに事前に連絡を継続しており、**その率は40%から60%に向上している**。(更なる改善)
- 札幌発道東向けの運行は、3日運行を継続している。
- 出発時間の厳守については、荷主各社の理解や協力が得られている**。
- 水産棟のレイアウト変更により、荷卸し時間の拡大は午前3時30分まで延長して実施されている。
- 1運行当たりの拘束時間の違反はない。漁獲高の減少や商品価格の下落により、取扱量が減っていることも一因である。

2. 更なる浸透策の検討

- 荷卸し作業は、パレット化の転換について、ロットが大きくなると実現できていない。
- 中継輸送の積み替えるスペースが狭いため、センターヤードで一括荷受けをすることを検討したが、賃料が高く改善に至っていない。(一般化できなかった原因)

1-② 平成29年度 実証事業(パイロット事業)のフォローアップ

実施集団

- 発荷主 2 社（農業協同組合）、元請運送事業者 1 社、下請運送事業者 3 社、着荷主 2 社（卸売業）、
- 荷種：農産物

課題

- ✓ 手作業による積み込みのため、ドライバーの作業時間が長時間となっており、体力的な負担が大きい。
- ✓ 複数箇所での積み込み及び荷卸し作業のため、拘束時間が長時間となる。
- ✓ 市場での荷卸し時間が集中し、フォークリフトの順番待ちによる待機時間の発生。
- ✓ 市場での荷役作業場所が狭隘なため、荷卸し作業に時間がかかる。

- ◆ **手荷役からパレット化による機械荷役への転換**により、作業時間の短縮とドライバーの体力的な負担の軽減を図るとともに運行ルートの見直しにより積み卸しの効率化を図り、1 運行当たりの拘束時間短縮を目指す。



手荷役による積み込み作業のため、作業時間の長時間化と体力的な負担の増大



貨物の一部をパレットのまま積み込むことにより、作業時間の短縮と体力的な負担の軽減

2 時間 1 3 分



短 縮



1 時間 3 9 分

トラック1両あたりの積み込み作業にかかる時間(ドライバーの拘束時間全体では**1時間12分**短縮した。)

1-② 平成29年度 実証事業(パイロット事業)のフォローアップ

○事業内容は、手荷役からパレット化による機械荷役への転換により、作業時間の短縮とドライバーの体力的な負担の軽減を図るとともに荷卸しの効率化を図り、1運行当たりの拘束時間短縮を目指した。

○フォローアップの内容は、実証事業で実施後の更なる改善内容や一般化できなかった原因等の確認、他への浸透状況の確認や更なる浸透策の検討を行った。

1. 改善内容等

●平成30年度から元請運送事業者が1×1のパレットをレンタルして、一部であるが4つ農協に拡大し、パレット輸送に転換しているところ。(更なる改善)

●パレット輸送が進まない理由は、パレット化の足並みが揃わない、段ボールの大きさがパレットに合わない、品目別の仕分けが細かい、パレット回収率等の適正管理の難しさ、長距離輸送は、積載率が低下するため、手積みを選択する傾向のため。

●パレット輸送に転換していくためには、市場内の荷役作業員の増強が必要不可欠である。(今年度、1名増員の実績あり) 人員の増強が見込めないため、市場内の施設の改善、動線の見直し等の要請書を北海道トラック協会が札幌市に提出した。

●荷主の卸売業者の2社は、平成30年5月に統合し、現在、市場内の荷役作業を行っている。(一部元請運送事業者に委託)

2. 更なる浸透策の検討

●札幌市中央卸売市場内で使用している木パレット(2000mm×1900mm、1820mm×1000mm)から1×1(1100mm×1100mm)の木パレットに統一するため、2024年3月までに入替していく計画である。原則、持出禁止であるが、大手元請運送事業者の2社のみ、持ち出し可能により産地の積付けからパレット輸送に転換しているところ。

●要請していた動線の見直しについて、1仲買人の通路のみ使用可能として、トライアルを実施する予定。他の仲買人の組合員の同意が得られないため、中通路の開放に至っていない。(一般化できなかった原因)

●パレットサイズの統一、段ボールサイズの統一、箱のバーコード管理等のIT化や自動化を求む。(更なる浸透策の検討)

2. 荷主等との連携強化

2-① 「ホワイト物流」推進運動の周知

◆全国1007の賛同企業・団体から提出

◆北海道は36の賛同企業・団体から提出

※令和2年6月末日までに自主行動宣言を提出があった企業・団体名を「賛同企業リスト」に掲載するとともに、自主行動宣言を公開

<https://white-logistics-movement.jp/>

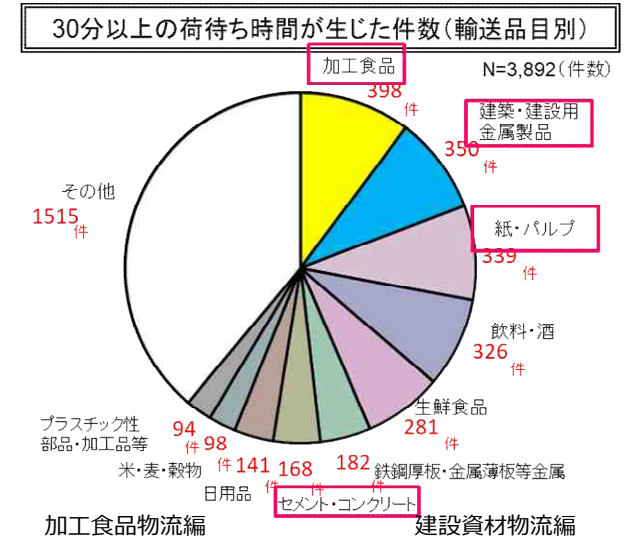


北海道 業態別提出事業者数(6月末日時点)	
運輸業	29
ユート運輸倉庫株式会社	1
旭新運輸株式会社	1
株式会社トッキュウ	1
株式会社丸日日諸産業	1
空間倉庫輸送株式会社	1
幸楽輸送株式会社	1
札幌通運株式会社	1
日晶運輸株式会社	1
北海三井倉庫ロジスティクス株式会社	1
北海道フーズ輸送株式会社	1
北海道ロジサービス株式会社	1
北海道西濃運輸株式会社	1
北海道福山通運株式会社	1
明和工業株式会社	1
丸大トラック株式会社	1
三和物流サービス株式会社	1
太陽運輸株式会社	1
日新運輸株式会社	1
北海道物流開発株式会社	1
光駿輸送株式会社	1
苫小牧埠頭株式会社	1
大北運輸株式会社	1
丸三興業株式会社	1
株式会社ブラザー輸送	1
株式会社札幌清興サービス	1
株式会社ロジスティクス道央	1
株式会社道央通商旭川	1
株式会社輝運輸	1
北海道郵便通送株式会社	1
卸売業、小売業	3
株式会社札幌丸井三越	1
大丸株式会社	1
株式会社アークス	1
製造業	2
よつ葉乳業株式会社	1
東芝ホクト電子株式会社	1
不動産業、物品賃貸業	1
株式会社カナモト	1
複合サービス事業	1
日本ローカルネットワークシステム協同組合連合会北海道地域本部	1
総計	36

②-2 「加工食品」「紙・パルプ」「建設資材」物流のガイドライン

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】

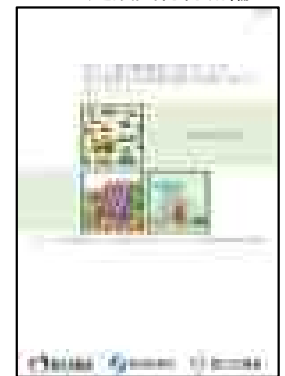
- ガイドライン策定の経緯とトラック運送事業の現状
 - 今後のトラック運送事業の見通し、
 - トラック運送事業を取り巻く制度面の変遷、
 - トラック運送事業の健全な発展に向けて

【本編】

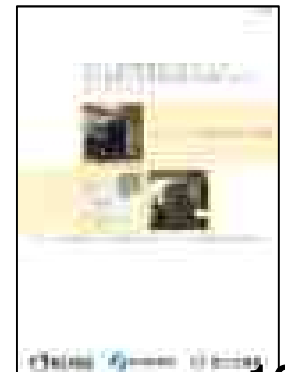
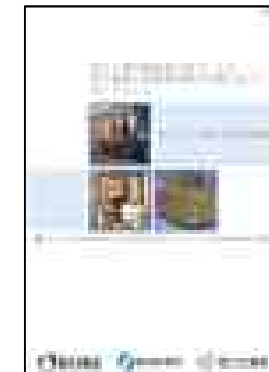
- 輸送品目別物流における現状・課題、解決の方向性の整理
- 取引環境と長時間労働の改善に向けた具体的な取組み事例等

【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)



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



②-2 各ガイドラインの概要

品目	主な課題	解決方策	今後の取組の方向性
加工食品	<ul style="list-style-type: none"> 「1/3ルール」、年月日表示の賞味期限等業界特有の慣習が存在 多種多様な製品サイズが存在 ⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業 ⇒長時間にわたる荷役作業 	<ul style="list-style-type: none"> 賞味期限の年月表示化等による検品作業の効率化 QRコード等の活用による伝票情報の電子化 パレットサイズや外装サイズの統一、外装表示の標準化 	<ul style="list-style-type: none"> 事前出荷情報の提供と伝票情報の電子化の組み合わせ等による検品レスの実現 物流標準化アクションプランに沿った標準化の取組の推進
建設資材	<ul style="list-style-type: none"> 天候や道路事情等により計画どおりに搬出入が進まないことが日常的 ⇒トラックの荷待ちへの関心が薄い 多種多様な製品を邸別に仕分け ⇒複雑かつ長時間にわたる検品作業 	<ul style="list-style-type: none"> 工事現場における事前の段取りをデジタル化したうえで「見える化」と「精緻化」し、関係者の円滑な情報共有を推進 運送と荷役の分離の推進 複数のユーザーが一貫して活用できる標準コードを導入し、入出荷検品を目視から電子化 	<ul style="list-style-type: none"> 元請業者による物流へのマネジメントの強化 伝票情報や物流情報を現場が容易にアクセスできる環境整備を促進
紙・パルプ (洋紙・板紙)	<ul style="list-style-type: none"> 製品での差別化ができず、不十分なリードタイムや少量多頻度納品、附帯作業等の差別化による受注競争の商習慣が定着 ⇒低積載率での運行 ⇒附帯作業の実施による長時間労働 	<ul style="list-style-type: none"> 発着荷主を含めた関係者間で十分な協議を行い、リードタイムや少量多頻度納品の緩和、平準化、附帯作業の軽減等の対策を実施 発注者の製造計画等を関係者で共有化・見える化する取り組みを推進 	<ul style="list-style-type: none"> サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 共同保管・共同輸送の実現に向けた取組みの推進 荷役の機械化を推進
紙・パルプ (家庭紙)	<ul style="list-style-type: none"> 製品単価が安価であるため、パレット化のための投資が進まない ⇒手荷役による長時間労働 製品が安価かつ嵩張るため、小売りの物流センターでは取り扱われず、かつ、小売店舗での保管も困難 ⇒家庭紙のみを少量多頻度で毎日納品 	<ul style="list-style-type: none"> 発着荷主の連携によるパレット化 物流負荷を軽減させるコンパクト製品の切替 	<ul style="list-style-type: none"> サプライチェーンにおける物流コストの適正な負担 「手積み手卸しの解消」を共通認識に、パレット化の早急な促進 消費者へ製品メリットの積極的な周知を行うなど、コンパクト製品の普及促進