

第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野県地方協議会

〔平成28年12月1日(木) 9時00分～11時00分
於) 長野県トラック会館 2階大会議室〕

議 事 次 第

1. 開 会

2. 議 題

1)パイロット事業の実施・進捗について

2)その他

①全国におけるパイロット事業対象集団選定状況等

②地方協議会への地方農政局の参画等

3. 閉 会

以 上

[配布資料]

○議事次第、委員名簿、出席者名簿、席次表

資料1 パイロット事業対象集団構成名簿

資料2 パイロット事業説明資料(PEC協会株式会社)

資料3 パイロット事業対象集団選定状況(平成28年11月8日現在)

資料4 トラック運輸における取引環境・労働時間改善地方協議会への参画等について
(平成28年10月17日付け事務連絡)

参考資料1

第4回中央協議会議事次第(平成28年9月7日)

参考資料2

第2回長野県地方協議会議事録(平成28年2月19日)

第3回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長野県地方協議会

委 員 名 簿

○ 小 山 健	信州大学 名誉教授（工学部特任教授 工学博士）
水 本 正 俊	一般社団法人長野県経営者協会 専務理事
佐々木 正 孝	長野県中小企業団体中央会 専務理事
古 畑 一 彦	マルコメ株式会社 生産管理部 部長
山 崎 邦 雄 （佐 藤 正 彦）	全国農業協同組合連合会長野県本部総合企画部 部長
町 田 正 樹	全日本運輸産業労働組合 長野県連合会 書記長
加 藤 憲 治 （佐 藤 武 司）	日本通運株式会社 長野支店長 公益社団法人長野県トラック協会 副会長
朝 場 宏 男	東信運送株式会社 代表取締役 公益社団法人長野県トラック協会適正化事業委員会 委員長
岡 崎 直 人	厚生労働省 長野労働局長
江 角 直 樹	国土交通省 北陸信越運輸局長

※ ○印は座長

※（ ）内は前任者

[順不同、敬称略]

第3回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長野県地方協議会

出席者名簿

○ 小 山 健	信州大学 名誉教授（工学部特任教授 工学博士）
水 本 正 俊	一般社団法人長野県経営者協会 専務理事
佐々木 正 孝	長野県中小企業団体中央会 専務理事
古 畑 一 彦	マルコメ株式会社 生産管理部 部長
山 崎 邦 雄	全国農業協同組合連合会長野県本部総合企画部 部長
町 田 正 樹	全日本運輸産業労働組合 長野県連合会 書記長
加 藤 憲 治	日本通運株式会社 長野支店長 公益社団法人長野県トラック協会 副会長
朝 場 宏 男	東信運送株式会社 代表取締役 公益社団法人長野県トラック協会適正化事業委員会 委員長
岡 崎 直 人	厚生労働省 長野労働局長
齋 藤 芳 久 (江角 委員代理)	国土交通省 北陸信越運輸局 自動車交通部長
宮 崎 秀 夫	長野通運株式会社 代表取締役社長
田 中 正 義	P E C協会株式会社 主任研究員

※ ○印は座長

[順不同、敬称略]

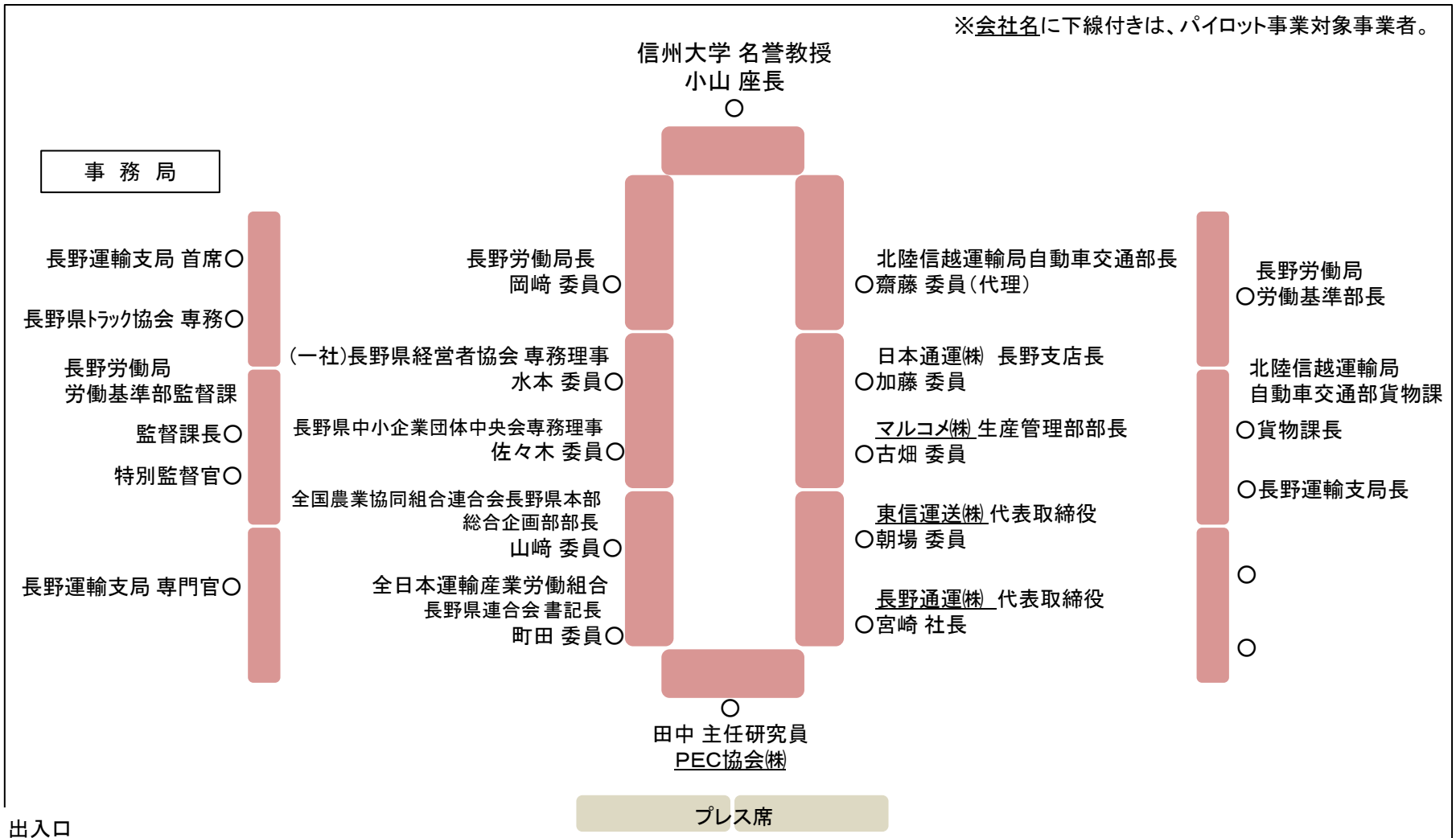
第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野県地方協議会

平成28年12月1日(木) 9時00分から

長野県トラック会館 2階大会議室

席 次 表

※会社名に下線付きは、パイロット事業対象事業者。



トラック輸送における取引環境・労働時間改善

長野県地方協議会

パイロット事業対象集団構成名簿

[発荷主]

マルコメ株式会社

(生産本部生産管理部 部長 古畑 一彦 *)

[元請運送事業者]

長野通運株式会社

(代表取締役社長 宮崎 秀夫)

[下請運送事業者]

東信運送株式会社

(代表取締役 朝場 宏男 *)

[コンサル業務請負事業者]

P E C協会株式会社

(代表取締役 本多 亨 / 主任研究員 田中 正義)

* 印は長野県地方協議会委員

[順不同、敬称略]

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会におけるパイロット事業に係る仕様書

1 趣旨・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などの実態があり、トラック運送事業者のみの努力で長時間労働を改善することが困難な状況にあることから、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要がある。

このような状況を踏まえ、「トラック輸送における取引環境・労働時間改善新潟地方協議会」「トラック輸送における取引環境・労働時間改善長野地方協議会」「トラック輸送における取引環境・労働時間改善石川地方協議会」（以下、「各県地方協議会」という。）におけるパイロット事業（以下、「本事業」という。）は、トラック運転者の長時間労働等の問題点・課題を改善するために、発荷主、着荷主及び運送事業者を構成員とする集団（以下、「対象集団」という。）で実施する実証実験であり、各県地方協議会が好事例を集め、後に長時間労働改善ガイドラインを作成するために、運送事業者の自主的な労働条件の改善を促し、取引環境・労働時間の改善を図ることを目的とする。

2 事業の項目・内容

本事業として以下の項目を行うこととする。

（１）対象集団

対象集団はトラック輸送状況の実態調査結果や各県地方協議会での議論等を踏まえ、各県協議会において選定した別紙集団とすること。

なお、請負事業者は、長野県地方協議会が対象集団の選定するにあたり、対象集団予定事業者に事業内容の説明を行い、事業への理解を得られるよう努めること。

（２）実施方法

（ア）対象集団ごとにおいて発着荷主と運送事業者の各々の状況を相互に理解するため、話し合いを通して課題の整理及び取組の具体化を行うものであり、管理、調整、支援等本事業全体の統括・管理を行わせるため、業務請負契約した業者（以下、「請負業者」という。）が対象集団ごとに会議体（以下「会議体」という。）を設置し、会議体による問題点の把握・改善方法の提案等と、請負業者による各事業場への個別訪問（以下「事業場訪問」という。）による改善方法の実施状況確認等を交互に進めるものとする。

（イ）請負業者には「貨物自動車運送事業法」、「労働基準法」及び「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下、「改善基準告示」という。）等の関係法令に精通し物流問題や労働問題に関する知識を有している者（以下、「主担当者」という。）が所属しており、発荷主が運送事業者に対して行っている発注方法又は運送事業者が下請運送事業者に対して行っている発注方法等が改善基準告示の遵守状況に与える影響等を分析し、対象集団に対し荷物の発注方法等の改善点等の助言・提案ができること。

なお、請負業者は実務体制をつくり、会議の日程調整や資料作成等を行うこと。

（３）自己診断チェックリストの作成・実施・分析

請負業者は、対象集団におけるトラック運転者の労働時間の実態、荷主等からの受注の現状、労働時間減少の隘路等を把握するため、自己診断チェックリスト（以下、「チェックリスト」という。）を作成し、対象集団に配付するとともに、チェックリストを記入するよう依頼すること。

(ア) チェックリストの項目には、以下の項目等を盛り込むこととし、チェックリストの対象期間は、直近１年間とすること。

なお、チェックリストの項目を決める際には、事前に各県地方協議会事務局と協議を行うこと。

(a) １日の拘束時間、１ヶ月の拘束時間、休息期間、運転時間（２日平均での１日当たりの運転時間、２週間平均での１週間当たりの運転時間）、連続運転時間について、改善基準告示を遵守しているかどうか

(b) 労働時間や拘束時間、特に手待ち時間の頻度や時間

(c) 労働時間や拘束時間、特に手待ち時間が長くなっている原因

(d) 発注方法の改善によりトラック運転者の労働時間等が改善されると思われる事項

(イ) 請負業者は内容を確認の上、チェックリストを回収すること。

また、回収したチェックリストの内容から長時間労働の原因や長時間労働抑制の阻害要因等について分析し、その結果を下記（４）の会議の検討資料として活用すること。

(４) 会議の開催及び事業場訪問等における個別事業場に対する調査、助言等

(ア) 請負業者は、会議体による下記の内容を基にした会議を開催すること。

なお、主担当者は、会議に必ず出席しなければならない。

(a) 本事業の趣旨の理解及びトラック運転者の労働時間の改善に対する気運の醸成を図ること。

(b) 主担当者の事業場訪問による結果分析やチェックリストにより把握したトラック運転者の労働時間の改善のための荷物の発注方法等の問題点とその改善策に関する検討を行うこと。また、チェックリストの分析結果を対象集団に周知すること。

(c) 本事業の結果報告、今後の課題等を議論し、報告書を取りまとめること。

(イ) 請負業者は、３回程度（主担当者はそのうち少なくとも１回）は事業場訪問をすることとし、訪問が短時間となるなど不十分なものとならないようにすること。

なお、事業場訪問等の際は、下記に従って助言・提案を行うこと。

(a) トラック運転者の労働時間の実態、荷主が運送事業者に対して行っている発注方法等又は運送事業者が下請運送事業者に対して行っている発注方法等がトラック運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与えている影響等を把握するとともに、労働基準法や改善基準告示に関する助言・提案を行うこと。

(b) 上記（ア）における会議で検討された改善策の実施状況の確認、具体的な実施方法の助言・提案を行うこと。

(c) 主担当者は、チェックリストの分析結果と併せて、実情の分析、長時間労働の原因や長時間労働抑制の阻害要因の分析し、今後の改善方針を提案すること。

(d) その他必要と認められる場合には、助言・提案し、支援を行うこと。

(５) アンケートの実施

(ア) 請負業者は、本事業終了時までに対象集団に対し、本事業が労働時間の削減、改善基準告示の遵守等のために参考になったかどうかを確認するためにアンケートを作成し、対象集団に配付し、その後回収を行い、その結果を分析すること。

(イ) アンケートの項目を決める際には、事前に各県地方協議会事務局と協議を行うこと。

(ウ) アンケートの集計・分析結果については、対象集団ごとにとりまとめ、結果を対象集団に送付すること。

(６) 業務の打ち合わせ

業務の打合わせは適宜開催する。

(7) 実施状況の情報提供等

本事業の実施状況について、各県地方協議会事務局への情報提供及び各県地方協議会等での報告等必要な協力を行うこと。

(8) 報告書の作成

上記(2)から(5)までの実施状況について具体的に記述した各県地方協議会毎の報告書(A4簡易製本及び電子データ)を作成すること。

また、当該報告書の概要版(A4・2～4頁程度及び電子データ)を作成すること。

なお、報告書及び概要版の作成に当たっては、公表とすることを前提に、記載内容についてあらかじめ対象集団に説明し、承諾を得ること。

(9) 成果物の提出

上記(8)で作成した報告書については、平成29年3月24日までに各県地方協議会別それぞれ報告書50部、概要版100部を北陸信越運輸局自動車交通部貨物課に納入すること。

併せて、成果物に係る電子データ(使用ソフトについては事前に北陸信越運輸局自動車交通部貨物課と調整を行うこと。)をCD等に記録し、それぞれ2部提出すること。

3 委託に関する条件等

(1) 著作権について

本事業により作成・変更・修正される報告書等の著作権(著作権法第21条から第28条に定めるすべての権利を含む。)は、請負業者が本件の契約の従前より権利を保有していた等の明確な理由によりあらかじめ提案書にて権利譲渡不可能と示されたものの以外、国土交通省が所有する現有資産を移行等して発生した権利を含め、すべて国土交通省に帰属するものとする。

また、国土交通省は、納入された報告書等の複製物を、著作権法第47条の2の規定に基づき、複製、翻案すること及び当該作業を第三者に委託し、当該者に行わせることができるものとする。

(2) 機密の保持等

請負業者は、本件の履行に際し知り得た内容を第三者に漏らし、又はこの契約の目的以外に利用してはならない。(契約完了後もこの義務を負うものとする。)

また、本業務遂行のため提供を受けたすべての資料等について、コピーしていた場合等は、請負業者の責任で適正に廃棄すること。

(3) 環境保護

環境保護の観点から、可能な限り「国等による環境物品等の調達の推進等に関する法律」(平成12年法律第100号)(いわゆるグリーン購入法)に基づいた製品を導入すること。

(4) 再委託の禁止

本事業の再委託については、以下のとおりとする。

- (ア) 業務の全部を再委託することは禁止する。なお、再委託とは、本来請負業者自ら行うべき業務の一部を効率性、合理性等の観点から例外的に外部発注するものであり、契約

目的を達成するため遂行する一連の業務に付帯して印刷、リーフレットの配送等を外部の専門業者に発注することは、再委託には当たらないものとする。

(イ) 本事業の総合的な企画及び判断並びに進行管理及び、上記 2 (1) から 2 (8) については再委託してはならない。

4 履行期間

平成 28 年 9 月 1 日から平成 29 年 3 月 24 日までとする。

5 仕様書に対する疑義等

この仕様書に疑義が生じた場合は、請負業者と北陸信越運輸局自動車交通部貨物課で別途協議する。

6 担当職員

北陸信越運輸局 自動車交通部 貨物課 専門官 芦澤 千恵子

トラック輸送における取引環境・労働時間改善
長野県地方協議会 パイロット事業説明資料

平成28年12月1日

株式会社PEC協会
主任研究員 田中 正義

1. 実施スケジュール

① 第一回 打合せ

日時 2016 年 10 月 3 日 15:30～

場所 マルコメ株式会社 会議室

② 第二回 現状確認

日時 2016 年 10 月 12 日 13:00～20:00

場所 マルコメ株式会社 工場出荷場、長野通運株式会社

③ 第三回 現状確認

日時 2016 年 11 月 4 日 13:00～20:00

場所 マルコメ株式会社 工場出荷場、長野通運株式会社

④ 第四回 現状確認

日時 2016 年 11 月 22 日 11:00～17:00

場所 東信運送株式会社、長野通運株式会社

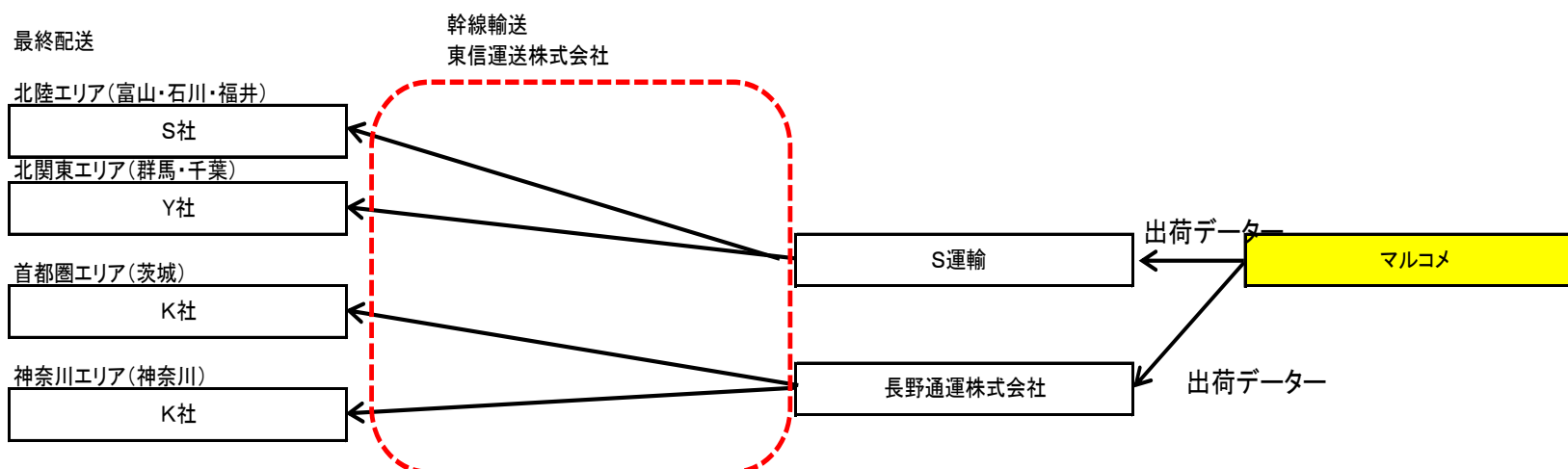
2. 対象企業概況

(1) 荷主マルコメ株式会社と元請長野通運株式会社と下請東信運送の関係

対象企業の関係は、次の運送体制図の通り表され、荷主であるマルコメ株式会社からの出荷データに基づき、長野通運株式会社が北陸エリアまたは北関東エリア、首都圏エリア、神奈川エリアへの幹線輸送を、東信運送株式会社へ依頼している。この頻度は、通常1日1便となっている。

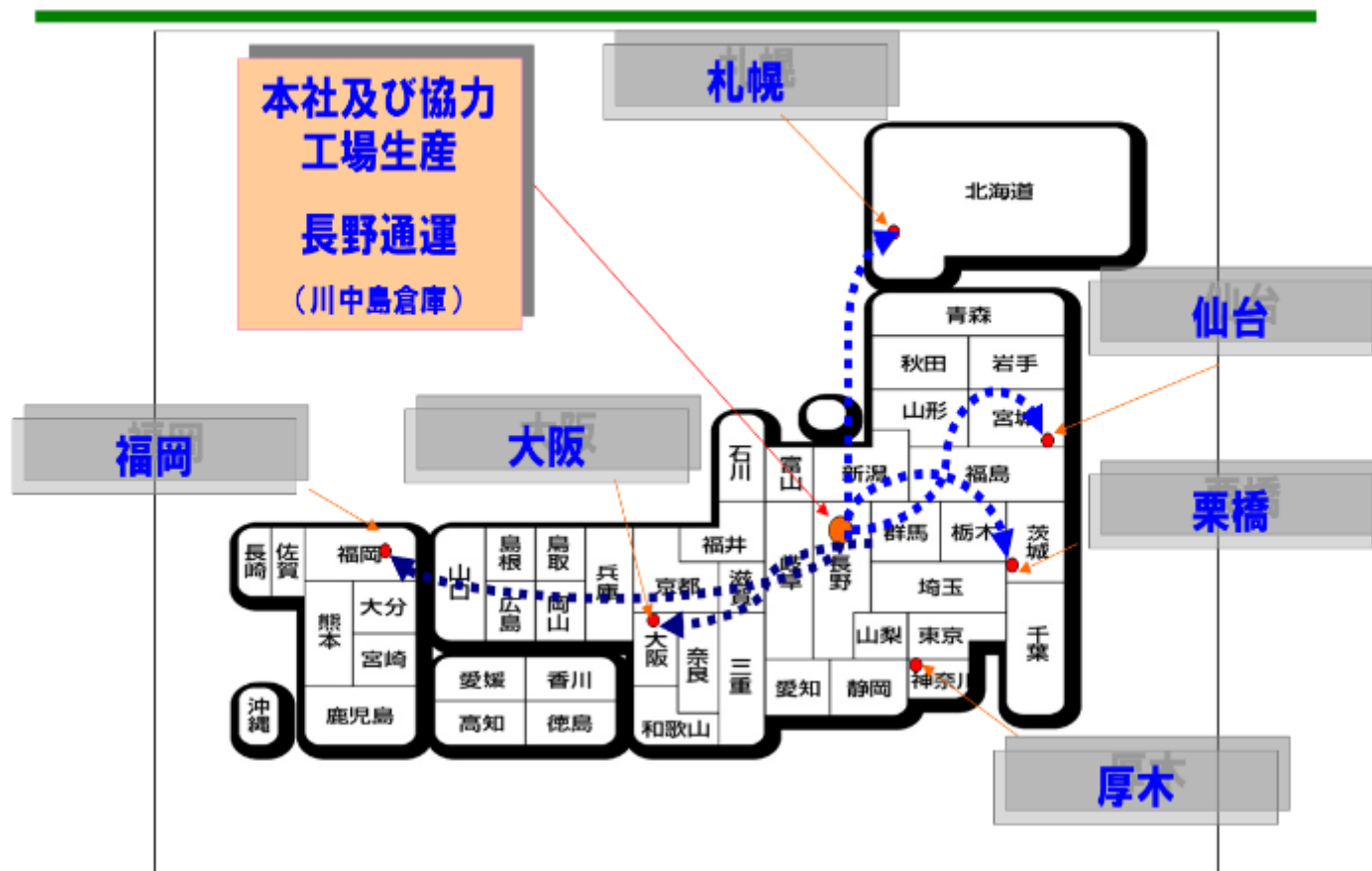
運送体制図

運送



(補足資料 長野通運株式会社川中島倉庫からの配送先拠点)

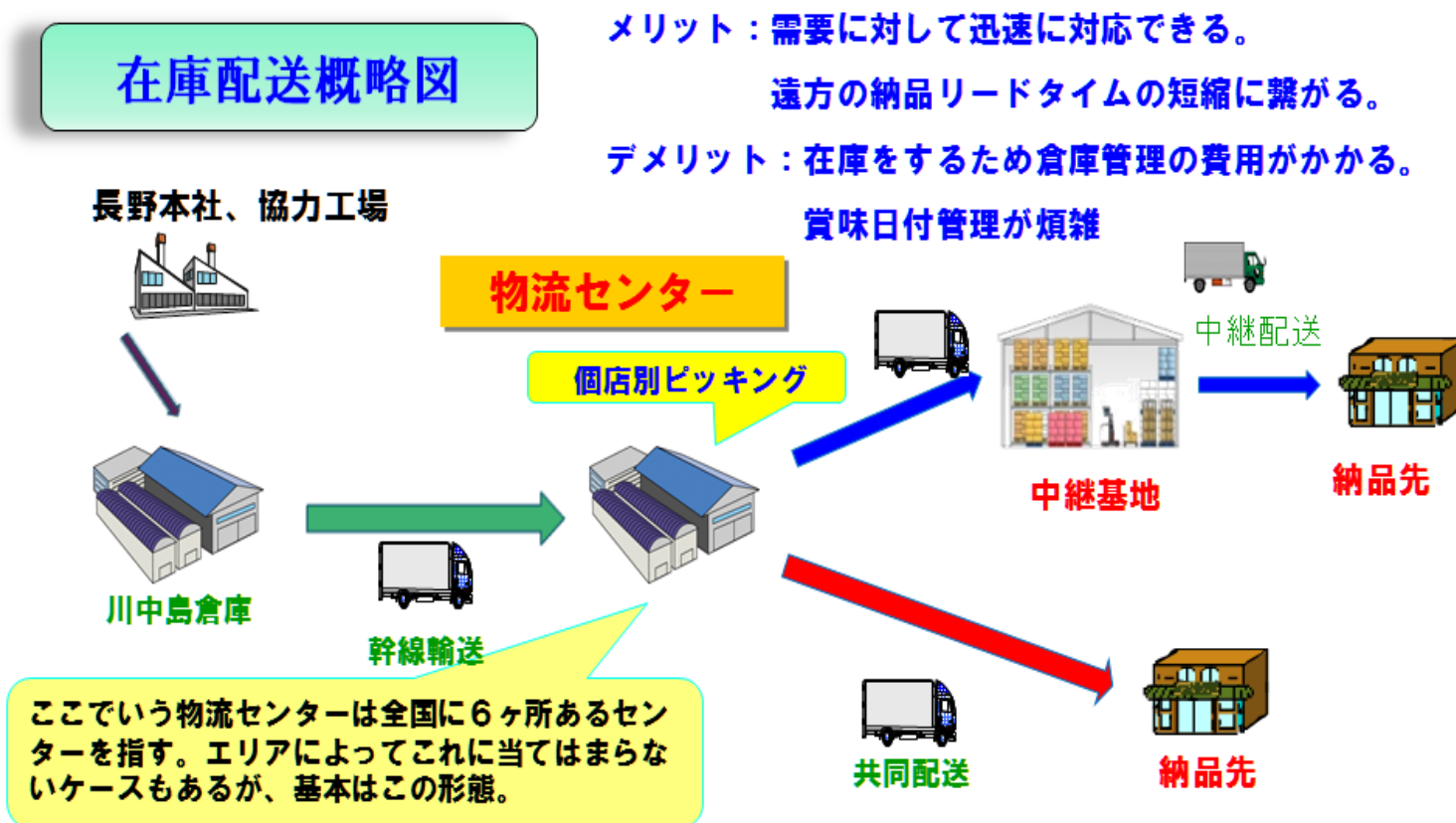
長野本社工場を基点に全国6か所のセンターへ



東信運送株式会社の配送先はディストリビューション・センターとなっており、物流センターへの在庫補充となる。そのため元請長野通運株式会社川中島倉庫の出発時間は、トランスファー・センター行きの便が出発した後となり、午後からの荷積み作業となる。

在庫型配送について(DC) ディストリビューション・センター

在庫配送概略図



* 幹線輸送・・・マルコメの貸切便にて各センター、大口顧客に配送

* 共同配送・・・いろいろな食品メーカーと同梱にて顧客へ配送する。

スルー型配送について(TC) トランスファー・センター

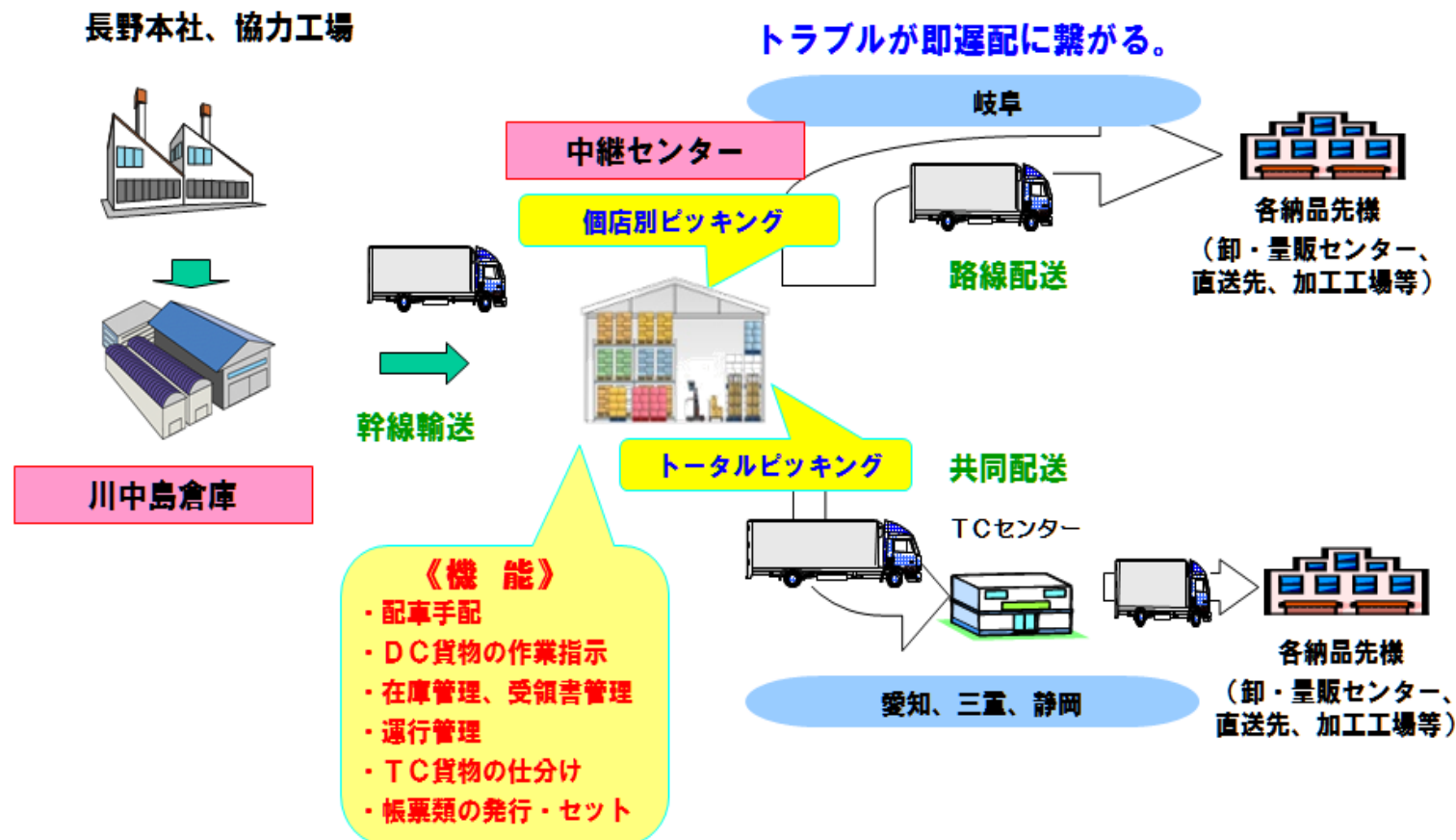
TC配送概略図

メリット：在庫をしないため倉庫管理の費用がいない。

路線配送に比べサービスレベルが高い。

デメリット：欠品リスクが高い。時間がタイトなため、

トラブルが即遅配に繋がる。



(2) 荷主マルコメ株式会社から元請長野通運株式会社への横持移動について

マルコメ株式会社で生産された製品は、第二工場および第三工場よりその日のうちに長野通運株式会社川中島倉庫へ移動される。

A) マルコメ株式会社から長野通運株式会社川中島倉庫への横持移動ルート

マルコメ株式会社から長野通運株式会社川中島倉庫への道のりは、片道7キロメートル。所要時間は、渋滞がなければ20分弱かかる。

B) マルコメ株式会社から長野通運株式会社川中島倉庫への横持移動のトラック便数について

横持移動のトラック便は、1日に約35台となる。2016年10月5日の生産実績では、第二工場よりトラック便16台(製品パレット数 481枚)、第三工場よりトラック便16台(製品パレット数 495枚)、合計トラック便32台(製品パレット数 976枚)であった。

(補足資料 マルコメ株式会社から長野通運株式会社への、横持ルート)

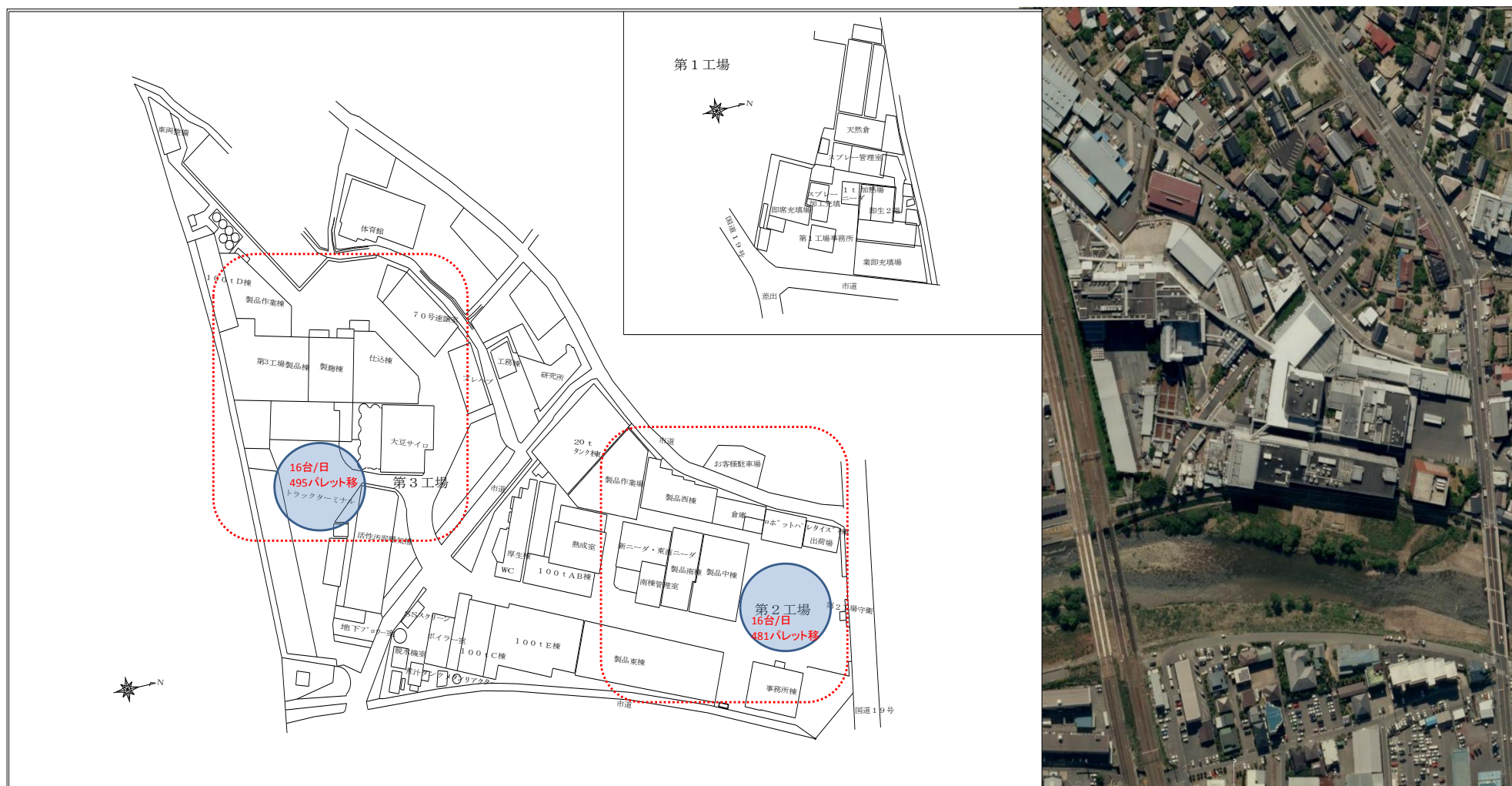
生産された製品は長野通運 川中島倉庫へ



生産された製品は
本社工場から、
その日のうちに長野通運
の川中島倉庫へ移動
1日に約35台

C) マルコメ株式会社の横持便の積み込み場所

横持移動のトラック便は、下の地図の位置にて積み下ろしを行っている。



D) 横持移動のトラック便にかかわる運転手の日報

2016年10月5日の日報から、8人で32回の横持移動を行っていることがわかる。

※記号②は長野通運株式会社川中島倉庫、「○に米」はマルコメ株式会社を表す。

16.10.05 水 3812 小林智史

車種	品名	数量	仕庫No	倉庫	時間	計7km
①	712L 点検	8	7067	○	8:00	8:00
②	712L 点検	32	6668	○	8:05	8:05
③	712L 点検	9	2613	○	8:10	8:10
④	712L 点検	31	6671	○	8:15	8:15
⑤	712L 点検	21	7068	○	8:20	8:20
⑥	712L 点検	30	6673	○	8:25	8:25
⑦	712L 点検	30	6740	○	8:30	8:30
⑧	712L 点検	36	6678	○	8:35	8:35
⑨	712L 点検	1		○	8:40	8:40
⑩	712L 点検	30	6680	○	8:45	8:45
⑪	712L 点検	24	6683	○	8:50	8:50
⑫	712L 点検	37	6684	○	8:55	8:55

16.10.05 水 3892 金子幸弘

車種	品名	数量	仕庫No	倉庫	時間	計7km
①	712L 点検	100	2504, 2505	○	8:00	8:00
②	712L 点検	37	6735	○	8:05	8:05
③	714L 点検	4	3906	○	8:10	8:10
④	710E 点検	32	6716	○	8:15	8:15
⑤	712L 点検	25	2612, 6697	○	8:20	8:20
⑥	714E 点検	16, 214	6738	○	8:25	8:25
⑦	714L 点検	1	8110	○	8:30	8:30
⑧	710E 点検	30, 2, 2	6675	○	8:35	8:35
⑨	712L 点検	3, 1	2615	○	8:40	8:40
⑩	7112 点検	17, 5	6677	○	8:45	8:45
⑪	714L 点検	30	6743	○	8:50	8:50
⑫	714E 点検	24, 24	6679	○	8:55	8:55
⑬	7112 点検			○	9:00	9:00
⑭	712L 点検	35, 1	6682	○	9:05	9:05
⑮	714L 点検			○	9:10	9:10
⑯	714E 点検	31	6744	○	9:15	9:15
⑰	710E 点検			○	9:20	9:20
⑱	712L 点検	35, 14	6748	○	9:25	9:25

16.10.05 水 3894 小林智史

車種	品名	数量	仕庫No	倉庫	時間	計7km
①	714E 点検	20	3905	○	8:00	8:00
②	714L 点検	30	6737	○	8:05	8:05
③	710E 点検			○	8:10	8:10
④	714E 点検			○	8:15	8:15
⑤	712L 点検			○	8:20	8:20
⑥	712L 点検	36	6741	○	8:25	8:25

16.10.05

水 380g 野中彰人

品名	数量	金額	備考	計
701	100g	10.00		10.00
702	100g	10.00		20.00
703	100g	10.00		30.00
704	100g	10.00		40.00
705	100g	10.00		50.00
706	100g	10.00		60.00
707	100g	10.00		70.00
708	100g	10.00		80.00
709	100g	10.00		90.00
710	100g	10.00		100.00
711	100g	10.00		110.00
712	100g	10.00		120.00
713	100g	10.00		130.00
714	100g	10.00		140.00
715	100g	10.00		150.00
716	100g	10.00		160.00
717	100g	10.00		170.00
718	100g	10.00		180.00
719	100g	10.00		190.00
720	100g	10.00		200.00

16.10.05

水 380g 野中彰人

品名	数量	金額	備考	計
701	100g	10.00		10.00
702	100g	10.00		20.00
703	100g	10.00		30.00
704	100g	10.00		40.00
705	100g	10.00		50.00
706	100g	10.00		60.00
707	100g	10.00		70.00
708	100g	10.00		80.00
709	100g	10.00		90.00
710	100g	10.00		100.00
711	100g	10.00		110.00
712	100g	10.00		120.00
713	100g	10.00		130.00
714	100g	10.00		140.00
715	100g	10.00		150.00
716	100g	10.00		160.00
717	100g	10.00		170.00
718	100g	10.00		180.00
719	100g	10.00		190.00
720	100g	10.00		200.00

16.10.05

水 380g 野中彰人

品名	数量	金額	備考	計
701	100g	10.00		10.00
702	100g	10.00		20.00
703	100g	10.00		30.00
704	100g	10.00		40.00
705	100g	10.00		50.00
706	100g	10.00		60.00
707	100g	10.00		70.00
708	100g	10.00		80.00
709	100g	10.00		90.00
710	100g	10.00		100.00
711	100g	10.00		110.00
712	100g	10.00		120.00
713	100g	10.00		130.00
714	100g	10.00		140.00
715	100g	10.00		150.00
716	100g	10.00		160.00
717	100g	10.00		170.00
718	100g	10.00		180.00
719	100g	10.00		190.00
720	100g	10.00		200.00

E) 長野通運株式会社川中島倉庫内の作業について

(ア) 庫内作業システムについて

長野通運株式会社川中島倉庫では、配送センターシステム「まるうん1号・2号」を使用している。無線端末の指示により、熟練度の低い作業者がピッキングや入庫の作業を行っても、正確な作業を行うことができる。



(イ) 長野通運株式会社川中島倉庫、レイアウトについて



(3)問題点

A)横持ちドライバーの拘束時間について

金子ドライバーの日報より、1便目 6:50発、2便目 9:00、3便目 10:25、4便目 11:40・・・、となっており、1便目と2便目の間が2時間10分かかっている。これは長野通運株式会社川中島倉庫からマルコメ株式会社間の目標時間の目安となる1往復あたり1時間を、大きくオーバーしている。

【現状】

第二工場側の積み込み位置には、夜の横持ちトラック便を待機させず長野通運株式会社川中島倉庫に返している。

そのため第二工場では、夜勤で生産した製品をトラックに積み込むことができず、下屋下に一時置きすることとなる。



翌朝、金子ドライバーは長野通運株式会社川中島倉庫からマルコメ株式会社へ移動し、夜勤生産分の積み込みを行う。そのため、2時間10分かかってしまう。

【改善案】

夜間、横持ちトラック便を第二工場に配置しておく。

夜勤生産者は、夜間生産した製品をトラックに積み込む。

翌朝、金子ドライバーは長野通運株式会社川中島倉庫よりマルコメ株式会社到着後、すぐに積み込み完了したトラックに乗り換えて行くことができる。

この改善により、60 分程度の横持ちドライバーの拘束時間の短縮が見込まれる。



北村ドライバーの積込み時間は、17:30～19:00 の 90 分かかっている。

B-1) 出荷便数の平準化

【現状】

時間帯ごとの出荷便数に、ばらつきがある。(現在、長野通運株式会社で調査依頼中)

そのため、午前中は出荷便が少ないので、積込み作業を倉庫近くで行うことができる。しかし出荷便数の多くなる午後は、積込み位置が遠いトラックが出てくる。積込み位置が遠くなることで積込み作業者のリフト運搬の距離が長くなり、積込み作業の時間が長くなってしまふ。積込み作業の時間分、運転手の拘束時間も長くなってしまふ。

[illegible]

1日の出荷便を80台と仮定する。9:00～13:00の4時間で20台、13:00～20:00の7時間で60台の積込みを行っているとする。

積込みに90分かかるため、同時に積込み作業を行っているトラック便の台数は、以下の通りとなる。(計算式は、サイクルタイム=稼働時間/トラック便の台数、同時積込み台数=積込み時間÷サイクルタイム、で算出)

9:00～13:00(稼働時間4時間) 20台 同時積込み台数7.5台

13:00～20:00(稼働時間7時間) 60台 同時積込み台数12.8台

右票のように、トラック便の
ドライバーに手待ちが発生
している。(およそ60分)

標準作業組み合わせ票

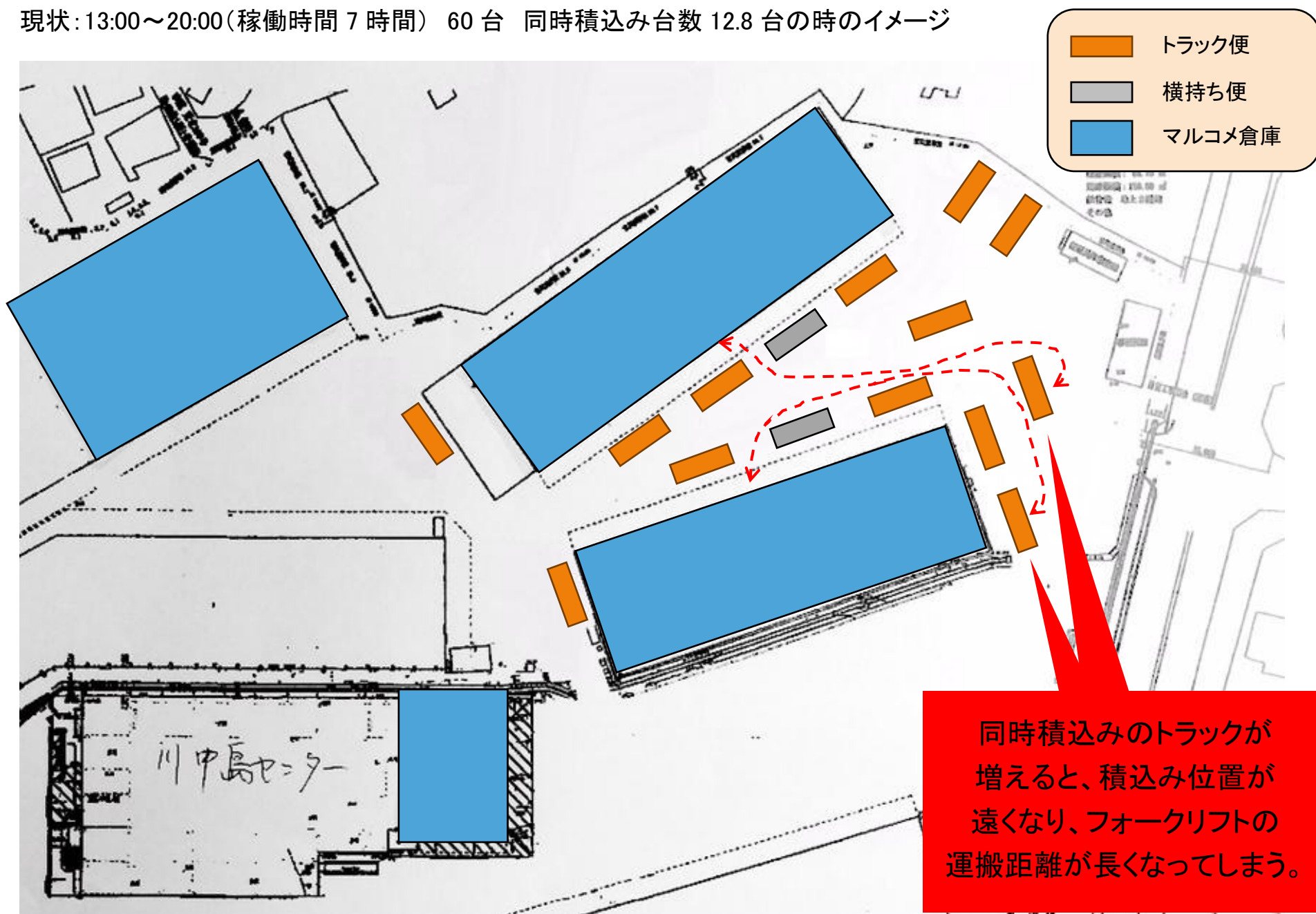
長野通運(株)川中島倉庫				標準作業組み合わせ票		製作 年月日	H28.11.22	直当り 必要数	トラック80台 22パレット/台	——手作業
工 程	積込み工程 現状			標準作業組み合わせ票		所 属		サイク ルタイ ム	90分	自動送り
作業 順	作業名称	時間		作 業 時 間						
		手	送	20 40 60 80 100 120						
1	積込み (フォークリフト)	90分								
2	パレット2分割 (トラック便運転手)	30分								
3	手待ち (トラック便運転手)	60分								

【改善案】

時間帯ごとの出荷便数を平準化する。これにより、同時に積込み作業を行うトラック便数を減らし、積込み作業のリフト運搬距離を短縮する。

9:00～20:00(稼働時間11時間) 80台平準化 同時積込み台数10.9台

現状: 13:00~20:00(稼働時間 7 時間) 60 台 同時積込み台数 12.8 台の時のイメージ



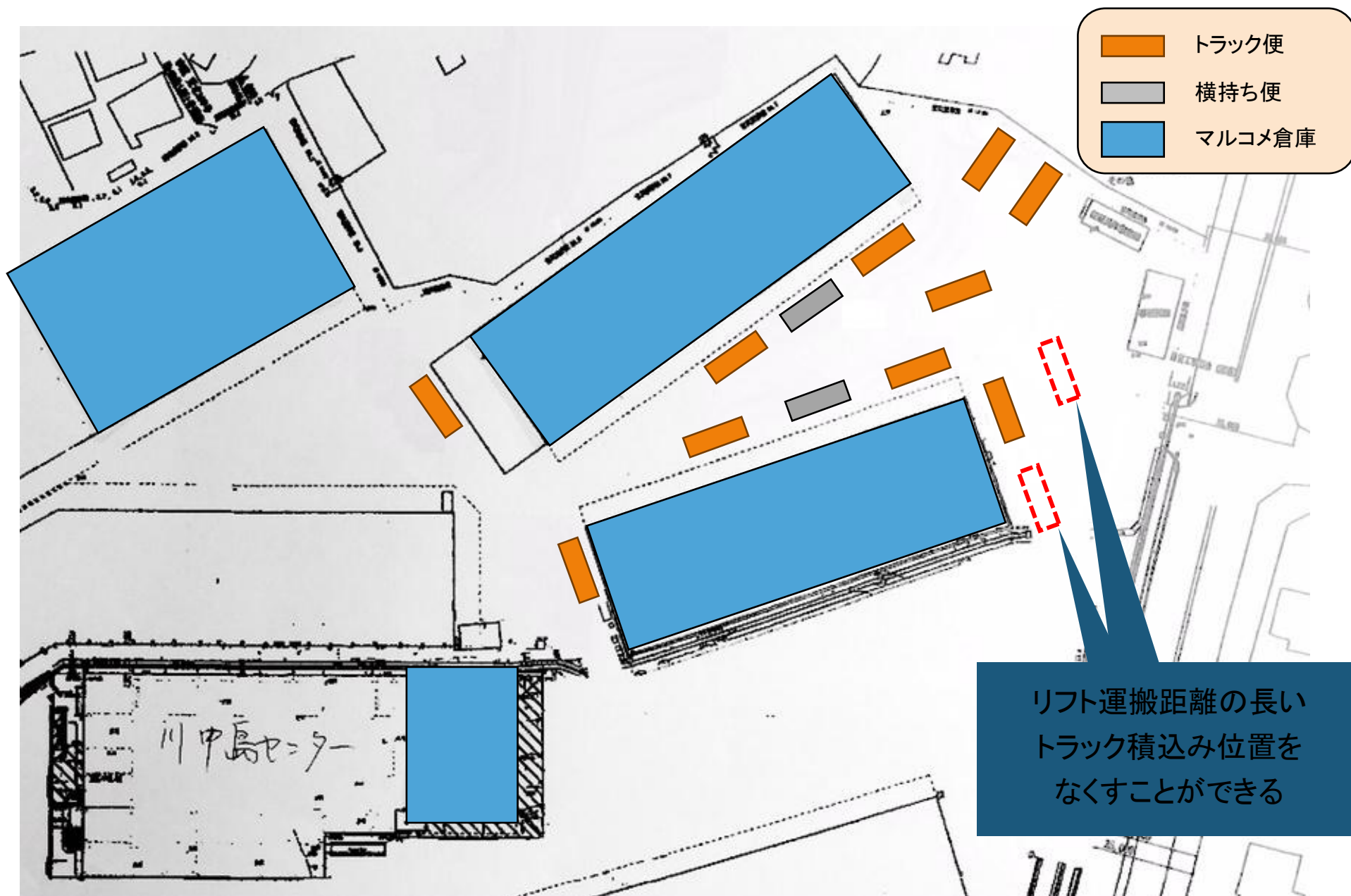
【改善案】

時間帯ごとの出荷便数を平準化する。これにより、同時に積込み作業を行うトラック便数を減らし、積込み作業のリフト運搬距離を短縮する。

9:00～20:00(稼働時間 11 時間) 80 台平準化 同時積込み台数 10.9 台

運搬距離の短縮により積込み作業の時間が短縮され、ドライバーの待機時間削減も期待できる。

改善案: 9:00~20:00(稼働時間 11 時間) 80 台平準化 同時積込み台数 10.9 台の時のイメージ

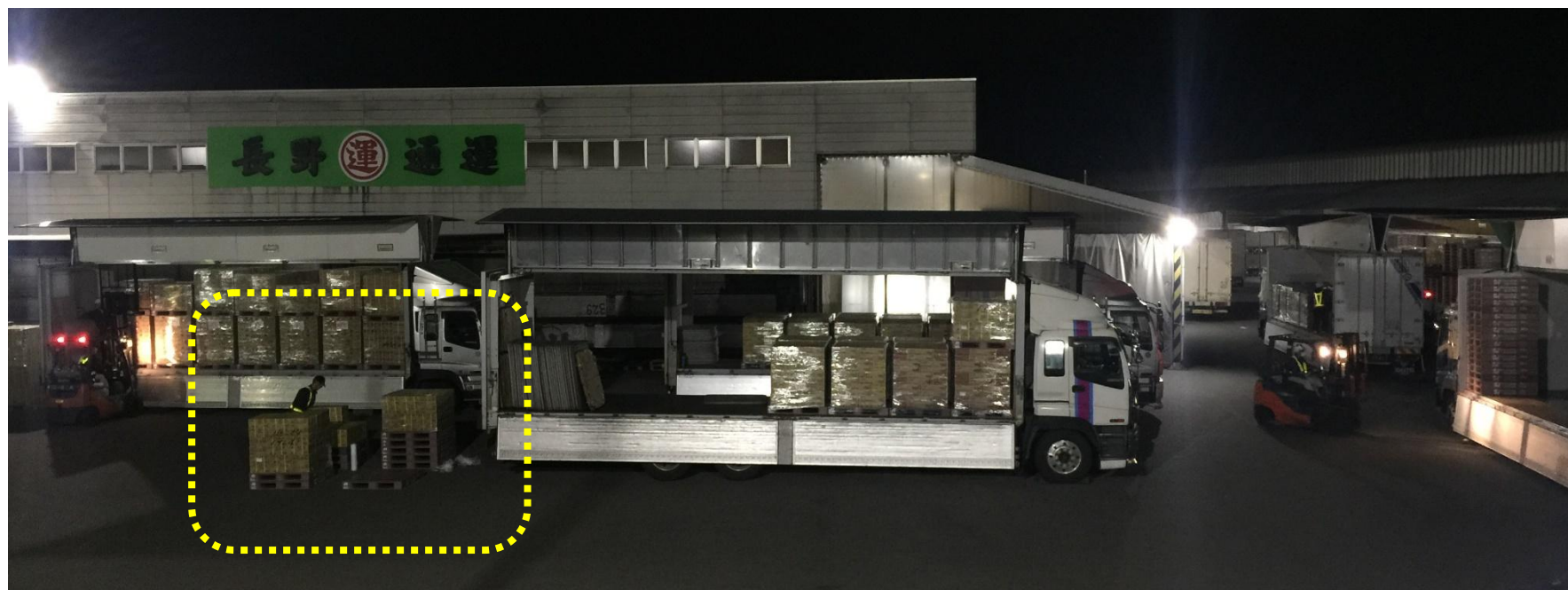


B-2) 出荷便レイゾウコ(一時仮置き)

【現状】

出荷トラックへの積込みは、トラックの荷台に直接積込みをおこなっている。
そのため、トラック便の運転手はその間手待ちとなっており、拘束時間が長くなってしまう。

(写真: 手待ち時間中に、2 段積みのための積替え作業を行っている様子)



【改善案】

出荷便に合わせ、レイゾウコ(一時仮置き)に製品の準備をしておく。これにより、積込み時間を短縮することができる。

仮に 16.5 分で積込み作業が完了するならば、同時積込み台数も削減でき、リフト動線の短縮も見込まれる。

9:00～20:00(稼働時間 11 時間) 80 台の時

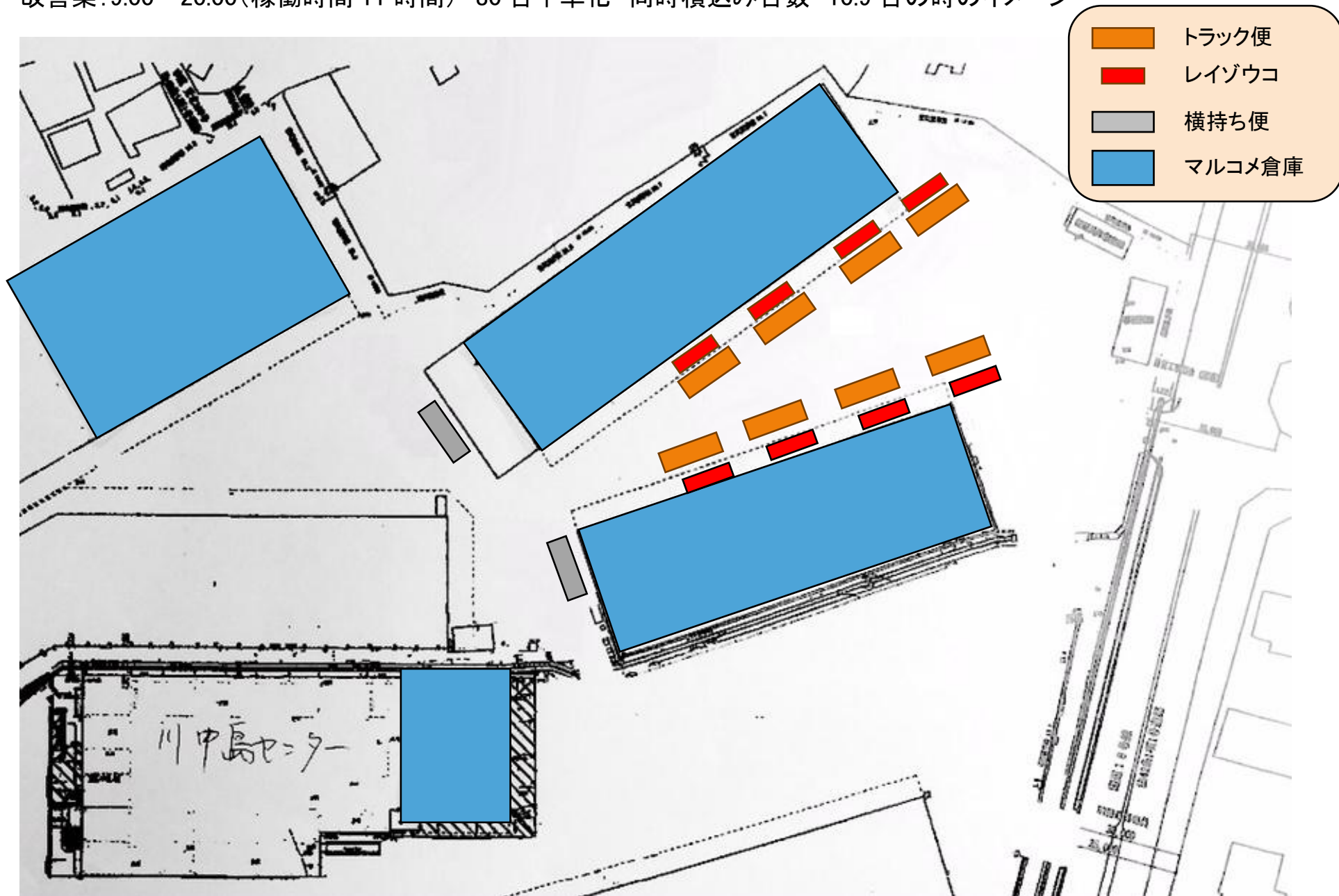
積込み時間が 90 分の場合 同時積込み台数 10.9 台

積込み時間が 16.5 分の場合 同時積込み台数 2 台

(ただし、レイゾウコ(一時仮置き)への集積に 33～49.5 分かかる場合は、レイゾウコが 8 か所必要となる)

積込み時間が 90 分から 16.5 分に短縮できれば、トラック便ドライバーの拘束時間は 60 分程度の短縮が見込まれる。

改善案: 9:00~20:00(稼働時間 11 時間) 80 台平準化 同時積込み台数 10.9 台の時のイメージ



◆改善案の作業の流れ

①人員配置：積込み作業員 8 名が、1 台ずつトラックを担当する。1 人あたり 10 台/日。

②作業の進め方

・積込み作業員は、レイゾウコへの一時仮置きを 49.5 分で行う。

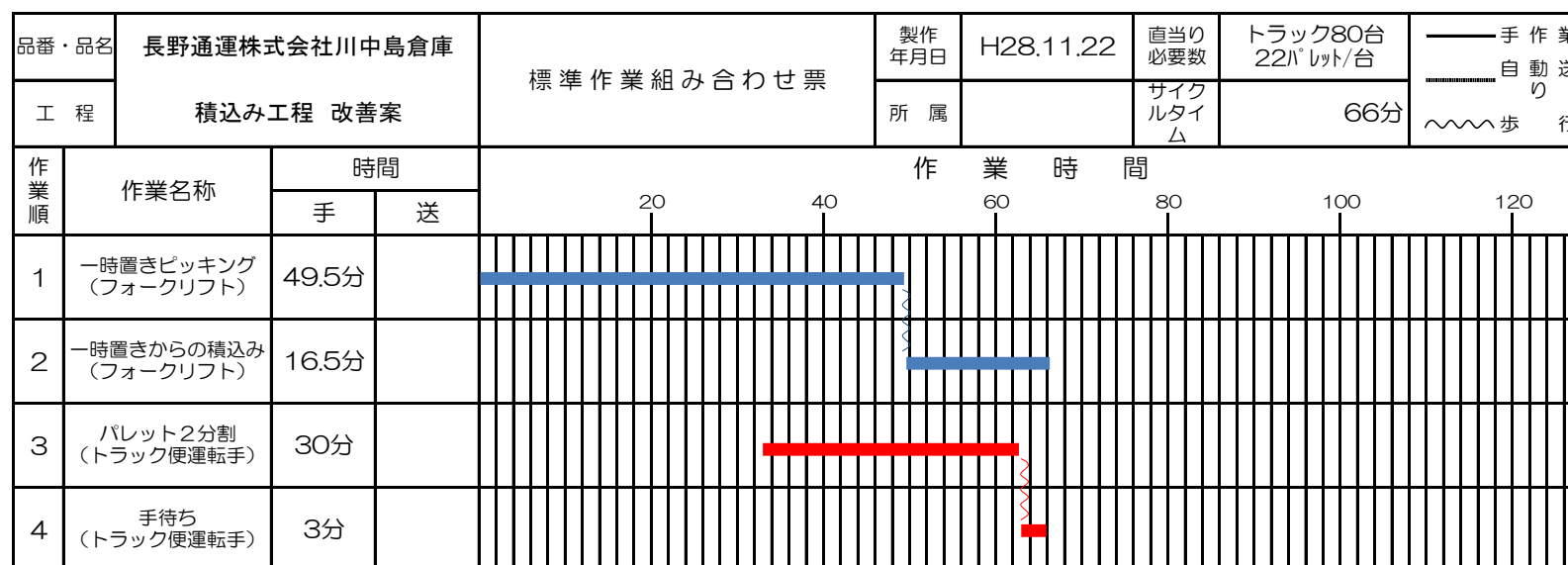
・積込み作業開始から 33 分後に、トラック便をレイゾウコ横に付ける。

ドライバーは、2 段積みのためのパレット積み替え作業を 30 分で行う。

・積込み作業員は、レイゾウコへの一時仮置き終了後、トラック便への積込みを 16.5 分で行う。

・ドライバーは積込み確認後、出発する。(積込み時間はおおよそ 33 分)

※この作業を、8 人の積込み作業員がそれぞれ行う。



C) 荷降ろし時間の短縮 トータルピッキングから、店舗別ピッキングへ

【現状】

北村ドライバーのDCでの荷降ろし時間が、8:30～9:50 と 80 分かかっている。(P17 の日報より)

長野通運株式会社川中島倉庫でトータルピッキングを行い、首都圏(茨城県)のディストリビューション・センター(DC)に運んでいる。

このとき、DC側ではトラック便到着順に荷降ろしを行っているが、すべてのトラック便の荷降ろしが完了するまで、ドライバーは拘束されてしまう。これは、荷降ろしに時間のかかる合積みパレットが最後のトラック便にまとまっており、一人のドライバーでは荷降ろしをするのが困難なために、ドライバー全員で手伝っている。



このような合積みパレットは、積載効率が低くなるため最後のトラックにまとめられてしまう。

【改善案】

長野通運株式会社川中島倉庫で店舗別ピッキングを行う。これにより、荷降ろし負荷の高い合積みパレットが各トラック便に分散され、ドライバーは自分の分だけ降ろせば作業終了となる。

荷降ろし作業を 10 分とすると、70 分程度の拘束時間短縮が見込まれる。

4. 今後のスケジュールについて

問題点A～Cの改善案について、12月と1月に現場で実作業を行っていただき、効果の確認を行う。

**「トラック運送における取引環境・労働時間改善地方協議会」における
平成28年度パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況** 平成28年11月8日現在

資 料 3

○47都道府県において対象集団が決定。

○荷種の内訳は、食料品11件、農産物7件、紙・パルプ4件、建設資材3件、機械製品3件、飲料2件、鮮魚2件、繊維製品2件、工業製品2、その他11件となっており、全国で様々な荷種を扱う。

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種	28年度 協議会開催状 況
北海道	○	○	○	鮮魚	○
青森	○	○	○	農産物	○
岩手	○	○	－	木工製品	○
宮城	○	○	－	計器	○
秋田	○	○	－	パルプ・紙	○
山形	○	○	○	農産物	○
福島	○	○	○	農産物	○
茨城	○	○	－	コンクリート製品	○
栃木	○	○	－	食料品	○
群馬	○	○	－	農産物	○
埼玉	○	○	○	工業製品	未定
千葉	○	○	－	食料品	○
東京	○	○	○	紙	○
神奈川	○	○	○	水道管	○
山梨	○	○	○	食料品	○
新潟	○	○	－	米菓	○
長野	○	○	－	食料品	○
富山	○	○	○	紙・パルプ	○
石川	○	○	－	建設資材	○
愛知	○	○	－	建設資材	○
静岡	○	○	○	フィルム・シート	○
	○	○	－	鮮魚	
岐阜	○	○	○	食料品	○
三重	○	○	－	食料品	○

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種	28年度 協議会開催状 況
福井	○	○	－	繊維製品	○
大阪	○	○	○	食料品	○
京都	○	○	○	鋼材	○
兵庫	○	○	－	機械製品	○
滋賀	○	○	○	日用品	○
奈良	○	○	○	機械製品	○
和歌山	○	○	○	建設資材	○
広島	○	○	○	機会部品	○
鳥取	○	○	○	乳製品	○
島根	○	○	○	業務用厨房機器	○
岡山	○	○	－	飲料	○
山口	○	○	○	繊維製品	○
徳島	○	○	○	紙	○
香川	○	○	○	食料品	未定
愛媛	○	○	○	農産物	○
高知	○	○	○	食料品	○
福岡	○	○	○	工業製品	○
佐賀	○	○	－	食料品	○
長崎	○	○	○	食料品	○
熊本	○	○	－	農産物	○
大分	○	○	－	卵	○
宮崎	○	○	○	農産物	○
鹿児島	○	○	－	鶏肉	○
沖縄	○	○	○	飲料・雑貨	○

事 務 連 絡
平成 28 年 10 月 17 日

北海道農政事務所 生産経営産業部長 宛
地方農政局 経営・事業支援部長 宛

農林水産省食料産業局
食 品 流 通 課 長

トラック運輸における取引環境・労働時間改善地方協議会への参画等
について（協力依頼）

時下、貴職におかれましては益々ご清栄のこととお慶び申し上げます。

食品の流通分野に関しては、「総合的な T P P 関連政策大綱（平成 27 年 11 月）」の検討継続項目に「生産者が有利な条件で安定取引を行うことができる流通・加工の業界構造の確立」が位置付けられたことを受け、昨年度から、自民党の農林水産業骨太方針策定 P T や政府の規制改革推進会議において議論が行われているところです。

この中で、生産者の所得向上に寄与する課題として、物流の効率化による物流コストの削減が特に重要との認識で一致しており、今後、国土交通省等の関係省庁と連携した取組の推進が喫緊の課題となっております。

その一環として、国土交通省から協力を求められている「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」及び「パイロット事業」について、農林水産省としても積極的に参画していくことが重要と考えております。

この協議会は、荷主、運送事業者、有識者、関係団体、行政を構成員として、国土交通省と厚生労働省が協働して、中央及び 47 都道府県に立ち上げており、トラック運送業の荷待ち時間の削減等、長時間労働の抑制に向けた議論を行っております。

この取り組みの一つとして、発荷主（生産者、J A 等）、運送事業者、着荷主（卸売業者、小売業者等）が連携して、専門家の助言の下、物流の現状分析や課題の洗い出し、解決手段の検討、実証実験を行うパイロット事業を、平成 28～29 年度にかけて実施するもので、対象荷種の多くが農水産物や食品となっています。

これらの取組は、生産者の所得向上や食品産業の生産性向上に資するものであり、また、農畜水産物や飲食料品の流通の改善に関するものであることから、貴局（事務所）におかれましては、地方運輸局と十分な連携を図っていただくとともに、各都道府県ごとに設置されている協議会に参画する等、必要な対応を行って頂きますよう、ご協力の程何卒宜しくお願い申し上げます。

なお、地方農政局等の参画等については、国土交通省自動車局貨物課から地方運輸局に対して連絡がなされていることを念のため申し添えます。

（※）国土交通省の協議会及びパイロット事業の概要については、こちらからご覧ください。
http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000022.html

担当：食料産業局 食品流通課
企画調査班 朝倉、堀、小谷
直通：03-3502-5741