

資料2

## 平成28年度パイロット事業

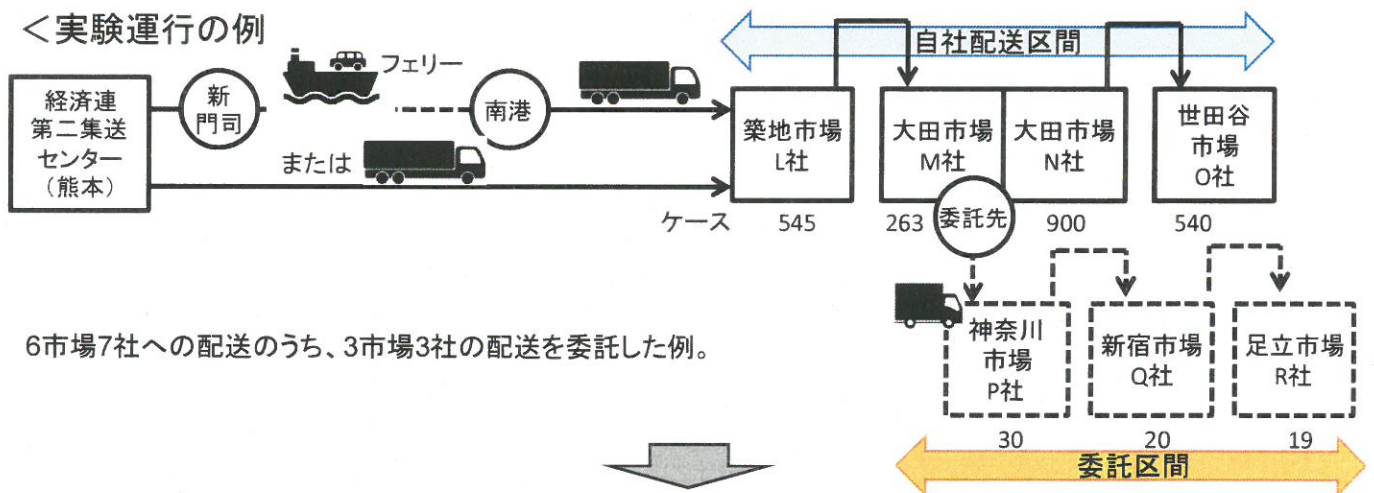
## 1. 実施者の概要

- 発荷主企業 : 熊本県経済農業協同組合連合会(経済連)
- 運送事業者 : 有限会社国際急送、一般貨物自動車運送事業者(78台)  
宇城農産輸送株式会社、一般貨物自動車運送事業者(20台)  
熊本交通運輸株式会、一般貨物自動車運送事業者(116台)
- 荷種 : 青果物

## 2. 事業概要

- 熊本県から大消費地である関西、関東向けの長距離運行では、青果物という特性上、遅くとも出荷翌々日着が求められるため、拘束時間、運転時間等の改善基準告示の遵守が極めて困難な状況にある
- このため、積込み作業体制の強化、フェリーの活用など、従来から改善対策を講じている。しかし、多点下ろしによる配送地域内の運転時間、荷役時間に関しては、有効な手立てが打てていなかった
- そこで、関東地方において市場配送を請け負う運送会社に、一部の市場への配送を現地で委託する「配達分離」の実験を行い、下ろし箇所数の削減による労働時間の削減効果と発生するコストを検証した

### <実験運行の例>



6市場7社への配送のうち、3市場3社の配送を委託した例。

### <3社平均>

- 運転時間は2時間00分短縮できた
- 拘束時間を全体としては1時間50分短縮できた
- 下ろし地での荷役時間は、下ろし時間の削減と積替え時間発生が相殺し、目立った効果には至らなかった
- 小ロット下ろし先を委託する場合には、発生するコストに対してある程度の改善効果を得ることができた

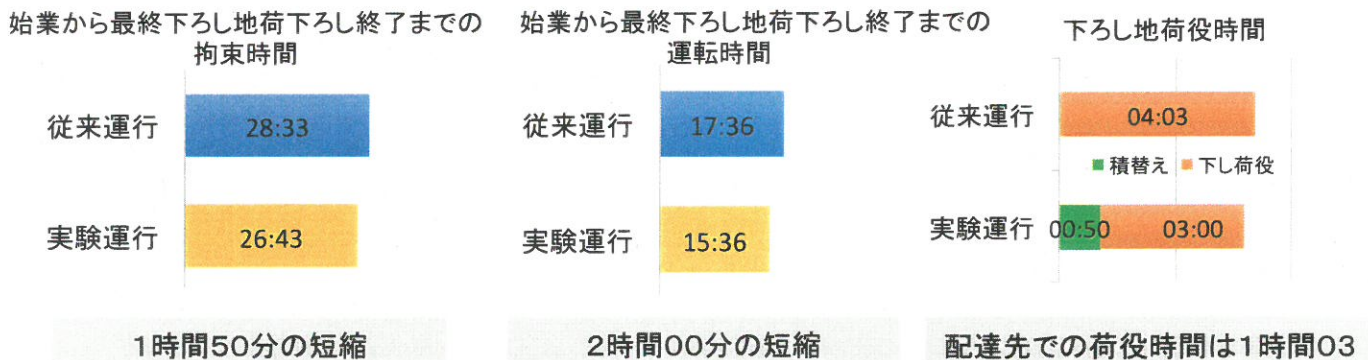
### 3. 課題

- 熊本県から青果物を関東地方までの複数の市場に、選果後翌々日早朝のセリに間に合うよう配送する必要があるため、休憩時間・休息期間を充分に取れない運行が常態化している。特に初日から2日目の運行において、改善基準告示の遵守が困難な状況にある
- 岡山を境に関西以遠の運行便には新門司港～大阪南港間のフェリーを活用するなどの対策を講じてきたが、多点下ろしとなる配送地域での運転時間、荷役時間の削減には有効な対策がとれていなかった

### 4. 事業内容

- 関東地方で市場配送を請け負う運送会社に一部の市場への配送を現地で委託する「配達分離」の実験を行い、下ろし箇所数の削減による労働時間の削減効果と発生するコストについて検証した
- 全配達先のうち、原則として100ケース未満の小ロット下ろし地を委託対象とした

### 5. 結果（3社平均）



※下ろし箇所数：平均6.7箇所のうち、2～3箇所を委託した。  
※委託費：効果的なケースでは3箇所69ケースの配送を、約5千円で委託し切り離すことができた

### 6. 荷主企業・運送事業者のメリット

- |       |  |
|-------|--|
| 発荷主   | ● ルートの早い地点で委託先に積替える場合は、自社便と並行して配達されるため、市場納品時間を全体として早めることができる                   |
| 運送事業者 | ● 拘束時間、運転時間が短縮された。ただし荷役時間は積替え時間との相殺で効果小<br>● 小ロット先のみを委託できたケースでは、費用対効果を得ることができた |

### 7. 課題

- 配送エリアに小ロットの下ろし先が複数ある場合に効果的な改善策である。しかし、ロット数が大きい場合は委託費が高額となり利益を圧迫する
- <課題>
- 配送委託コストの負担について、負担者・負担額等の検討、協議が必要である(契約明示)
  - 委託先輸送能力の判断(農産物への対応力、冷蔵施設の能力等)
  - 納入ロットの拡大、下ろし箇所数の集約に向けた発荷主の一層の協力
  - 納品地域のみでの配達委託では出発初日の運転時間、拘束時間が削減されない
  - 長距離輸送では、高速道路の速度制限の見直し、高速道路料金の低減等が必要

# 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	—
<b>拘束時間</b>	<b>16.3時間</b>	<b>12時間</b>	<b>▲4.3時間</b>	<b>22.8時間</b>	<b>13時間</b>	<b>▲9.8時間</b>

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ことがあった。
- 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、バラ積みをパレット積みに変更した。
- 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。

# 着地での待ち時間削減のための取り組み検討 徳島県

## 1. 実施者の概要

- 荷主企業: 発荷主Q社(製造業)、着荷主Q-d社(元請運送事業者Q-a社の物流拠点)  
東京に本社を置く製造メーカー。徳島県内に工場を有する。本事業の対象は徳島工場から大阪の物流拠点への輸送。
- 運送事業者  
元請運送事業者Q-a社  
発荷主Q社の物流子会社であり、発荷主Q社の徳島工場における物流の統括や、当該工場で車両への積み込み業務も担当。  
実運送事業者Q-b社 元請運送事業者Q-a社の子会社  
実運送事業者Q-c社 徳島県内に本社を置く地場の運送事業者
- 荷種  
紙製品

## 2. 事業概要

- 改善基準告示の規定範囲内での運行を実現するためのこれまでの取組
  - ・ 発荷主Q社、元請運送事業者Q-a社、実運送事業者Q-b社はグループ企業であり、発荷主Q社と元請運送事業者Q-a社が実運送事業者(Q-b社はもとよりQ-c社についても)の立場を十分に理解し各企業と協力関係を構築
  - ・ 積み込み作業時間を車両の運行状況に合わせて変更できる体制をとっている
  - ・ 納入先からの無理な要求(時間指定等)がないように発荷主へ働きかけを行い着荷主に理解を求めている(本事業の着荷主Q-d社以外の着荷主に対して実施)
- 拘束時間削減の検討  
現状の運行は改善基準告示規定の範囲内であるが、**着荷主側での待ち時間が長い一面もある**
- 原因 : **着地での荷卸しが受付順であり、待機場所が限られるため、ドライバーは早めに到着したいと考えている。**
- 実施内容: **出発時刻を遅らせた場合の運行のシミュレーションを実施**
- 検討結果: **出発時刻を遅らせることで、渋滞による運転時間増加、帰り荷の集荷待ち時間の増加など、拘束時間を長時間化させる別の要因が発生し、拘束時間短縮効果なし**

# ガイドライン(案)について

平成28年度、29年度のパイロット事業を基にしたガイドラインの骨子については、以下のとおりとしたい。

## ガイドライン骨子(案)

1. はじめに
2. トラック事業を取り巻く状況
  - (1) ドライバー不足の現状、トラックドライバーの労働条件
  - (2) 労働時間をとりにくく現状
3. 課題別の取組指針
  - ① 問題の原因、背景
  - ② 対策の紹介
  - ③ 改善事例(典型的な改善事例を1つないし2つ紹介)
4. 各地方運輸局等の問い合わせ先一覧

# 平成30年度予算要求概要(国土交通省自動車局:一般会計予算)

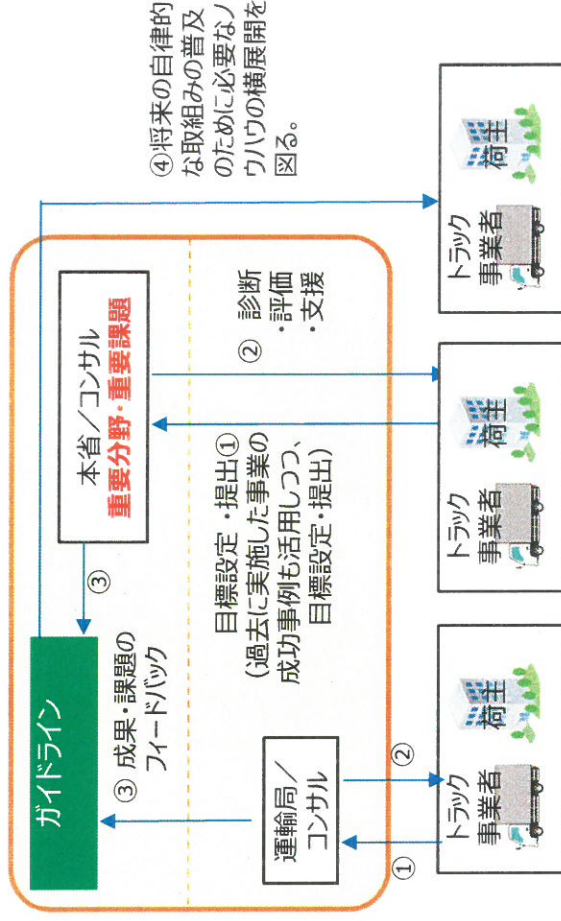
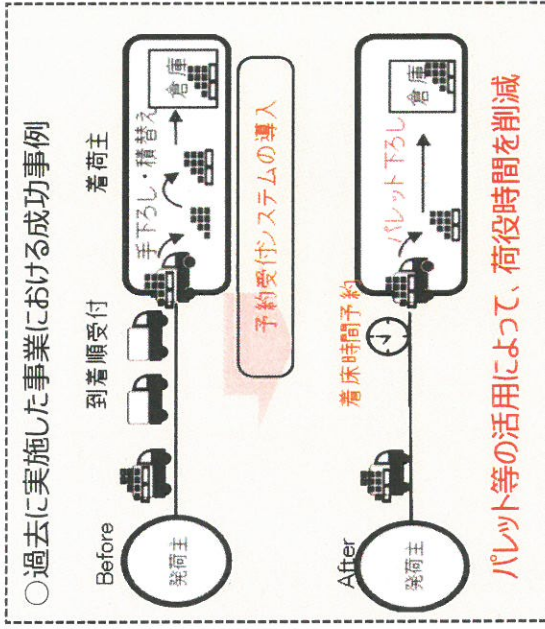
平成30年度予算要求額:200百万円  
(前年度 43百万円)

## ○トラック事業における働き方改革の推進に向けた取り組み

- トラック事業の生産性向上を図るべく、トラック事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上の推進に向けた取り組みを行い、必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。

### 取組内容

- 事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上を推進するため、物流コンサルタント等の有識者によるコンサルティングを活用し、実証実験を実施。
- 実験の成果を活かして、荷主連携による働き方改革・生産性向上に取り組む機運を高めるとともに、将来の自律的な取り組みの普及のために必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。



### 効果

トラック運送事業者の働き方改革及び生産性向上の推進