

# 鹿児島県地方協議会における 本年度の協議会の進め方について

---

九州運輸局鹿児島運輸支局

令和元年12月13日

# これまでの取組(パイロット事業①)

待機時間、荷卸し時間の短縮等による拘束時間削減(平成28年度)

## 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	—
拘束時間	16.3時間	12時間	▲4.3時間	22.8時間	13時間	▲9.8時間

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



## これまでの取組(パイロット事業②)

### <輸送の概要>

「マルイ農協」で生産された鶏卵は、全国の生活協同組合、問屋、スーパー等へ輸送される。

対象輸送は、グループ会社「マルイ食品」の「宮之城GPセンター」・「出水GPセンター」

(※)

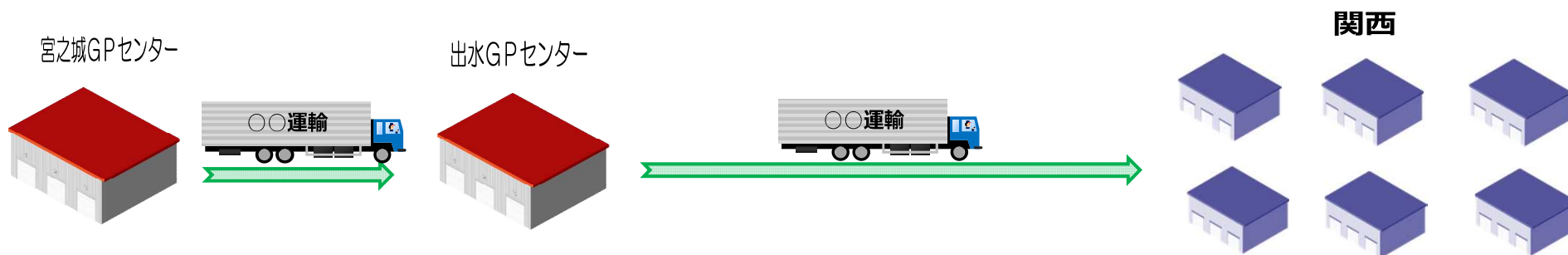
で選別包装された鶏卵を、「鶏卵関西事業部」管轄の6営業所まで輸送。

(※) Grading&Packing=選別包装の略。2施設で1日130トン(約220万個)の卵を選別包装。

### <輸送の特徴>

関西6営業所(大阪・北摂・堺・加古川・奈良・京都)のうち、2~3営業所まで輸送。鶏卵の性質上、運転者による積込み・荷下ろし作業は、パック詰めされたダンボールのバラ積み(手積み)。

宮之城GPセンター → 運送 → 出水GPセンター → 運送 → 関西6営業所(保管) → (他社)運送 → 店舗等



### パイロット事業の集団

発荷主	マルイ食品(株) (鶏卵出荷)	鶏卵の集約・保管・発送
元請運送事業者	マルイ運輸(株) (利用運送事業 ※一般貨物兼業)	運送会社に運送依頼
下請運送事業者	セイコー運輸(株) (保有車両数43両、運転者48名)	トラックによる輸送
着荷主	マルイ食品(株) 鶏卵関西事業部	鶏卵の集約・保管・発送

## これまでの取組(パイロット事業③)

### 積込時間帯見直しによる休息期間確保のためのコンサルティング事業

#### 対象集団 の概要

- 発荷主 : 国産牛肉・豚肉の食肉処理加工会社。  
元請運送事業者 : 発荷主のグループ企業。物流関連業務を行う。  
実運送事業者 : 元請運送事業者から業務を受託し、県内や県外(関西方面)への輸送を担う。  
着荷主 : 発荷主のグループ企業。販売業務を行う。

#### 課題

着荷主への到着時間が固定のため、発荷主の出発時刻が後倒しになるとリードタイムが短くなり、十分な休息期間が取得できなかった。

出発時刻遅延の要因: 緊急出荷(当日製造出荷)により、荷待ちが発生

#### 事業内容

ドライバーの休息期間確保に向け、

- ①積込時刻の前倒し : 発荷主にて生産スケジュール調整
- ②到着時刻の後ろ倒し : 着荷主にて到着時刻を2時間後ろ倒しを行った。

「①積込み時刻の前倒し」に向けた具体的なアプローチは以下の通り。

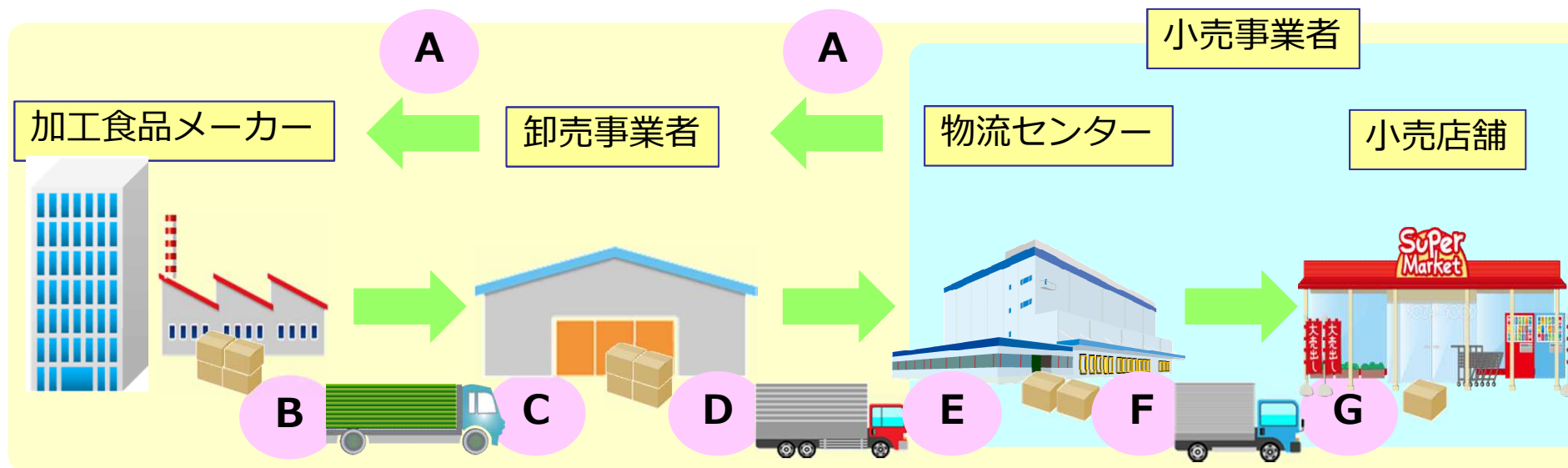
- ・宵積みへシフトすることで、当日積込みを無くし、出発時刻を前倒し
- ・従来の積み時刻よりも前倒しすることで出発時刻を前倒し

#### 結果

1月14日、23日に実証実験を実施済み。結果はとりまとめ中。

- 休息期間8時間は確保
- 発荷主・元請運送事業者への積込み時刻前倒しの影響を取りまとめ中。
- 着荷主への到着時刻後ろ倒しの影響をとりまとめ中。

# 加工食品物流の課題の発生個所



## 発生個所 A・B・D

【小売・卸発注時、メーカー・卸出荷時】

- ・発注から短期間での納品、特定の日に物量が集中  
⇒ **【受発注条件の見直し】**

## 発生個所 C・E・G

【卸・物流センター・小売店舗荷卸し時】

- ・荷卸し場所の処理能力や車両集中に起因する待ち時間の発生  
⇒ **【荷待ち時間の削減】**

## 発生個所 B・C・D・E

【メーカー・卸荷積み時、卸・物流センター荷卸し時】

- ・荷積み・荷卸し時に長時間の荷役作業が発生  
⇒ **【荷役時間の削減】**

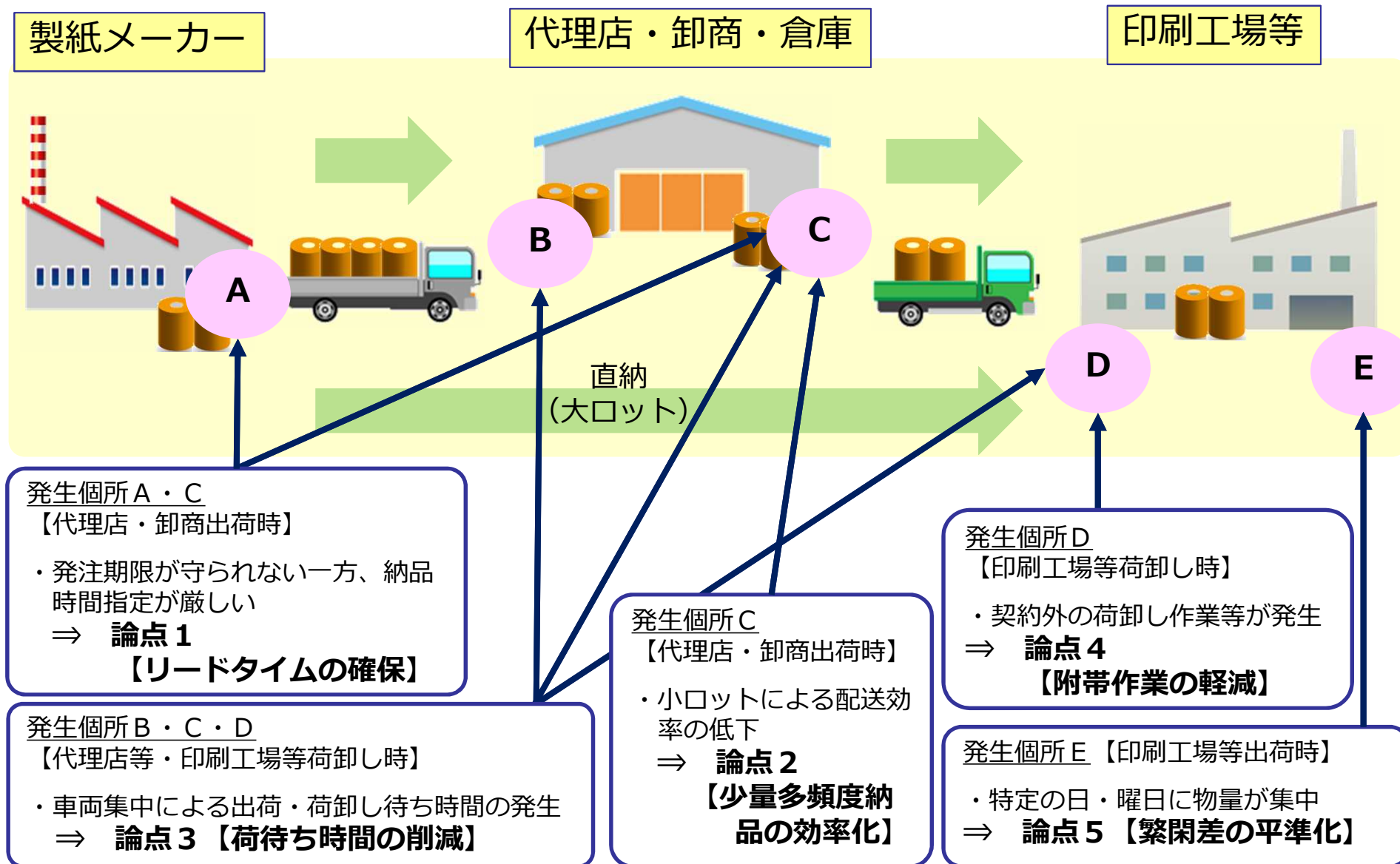
## 発生個所 C・E・G

【卸・物流センター・小売店舗荷卸し時】

- ・業界の慣習や目視等による長時間の検品作業  
⇒ **【検品時間の削減】**

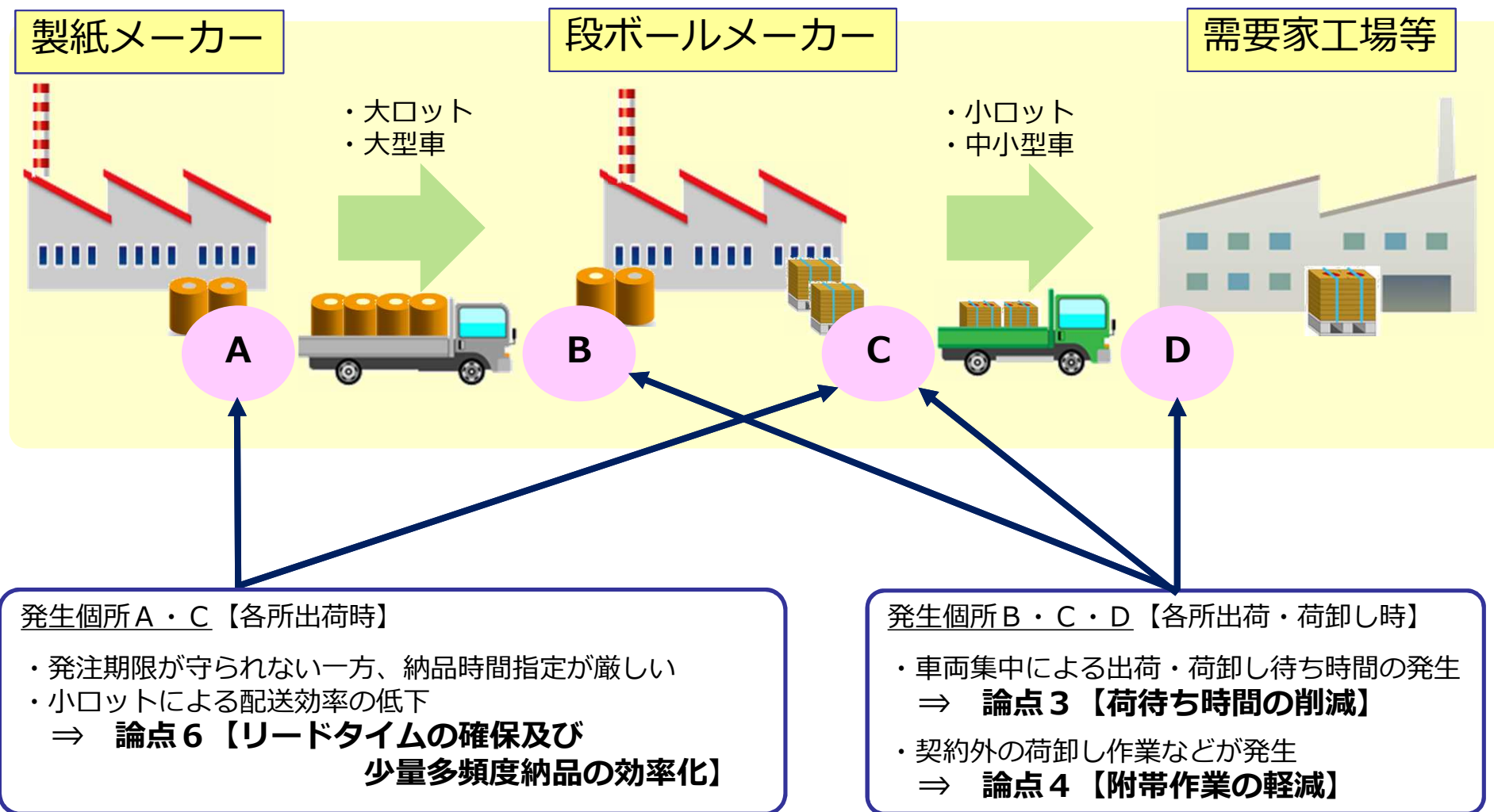
# 紙・パルプ物流(洋紙・板紙分野)の課題の発生個所

※議論の便宜上、網羅的な図とはしていない



# 紙・パルプ物流(段ボール分野)の課題の発生個所

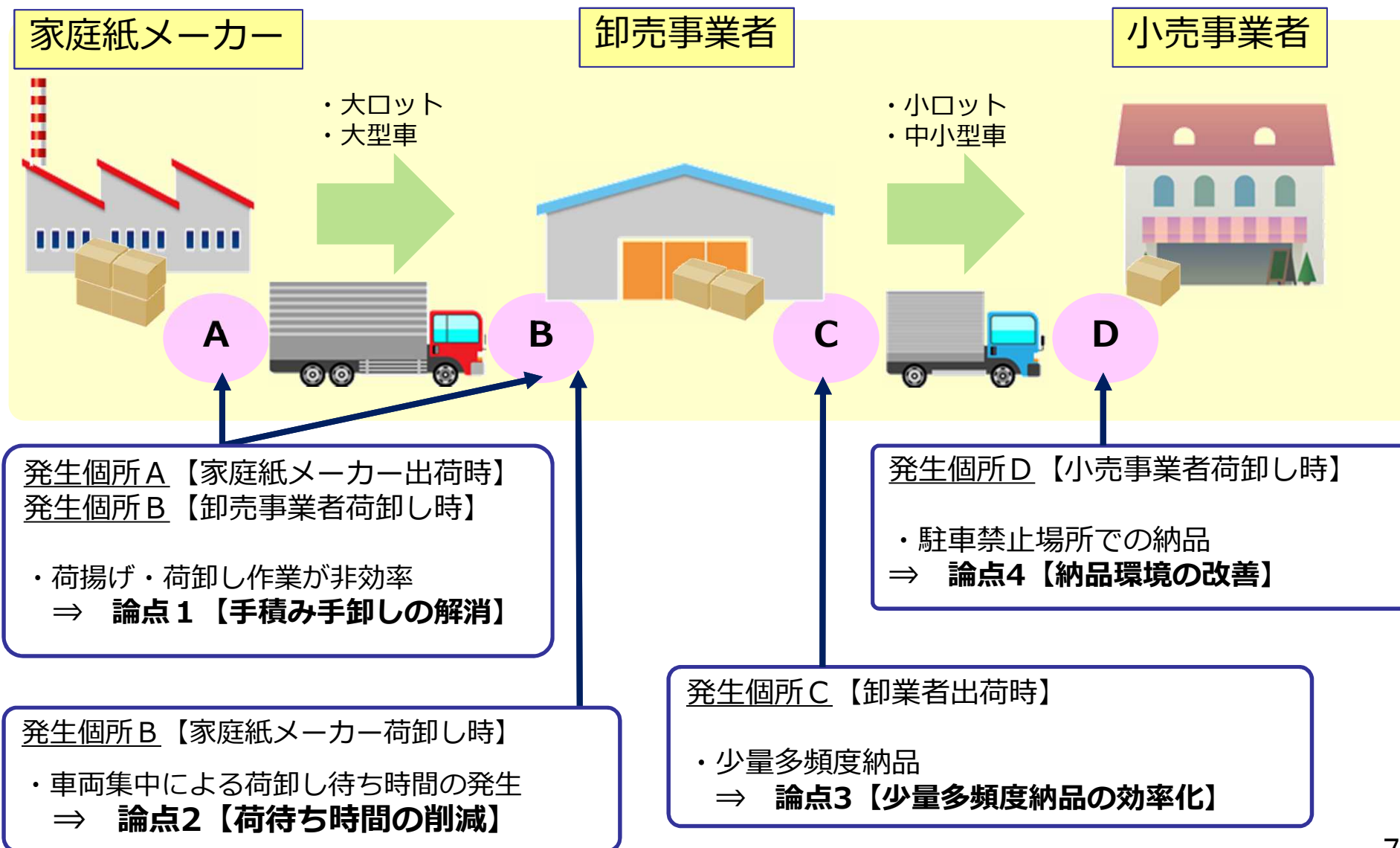
※議論の便宜上、網羅的な図とはしていない



再掲：洋紙板紙と同様

# 紙・パルプ物流(家庭紙分野)の課題の発生個所

※議論の便宜上、網羅的な図とはしていない





# 建設資材物流における課題の発生箇所

※議論の便宜上、網羅的な図とはしていない

課題: 荷待ち時間の発生  
⇒【論点①】工事現場の進捗状況等の情報共有

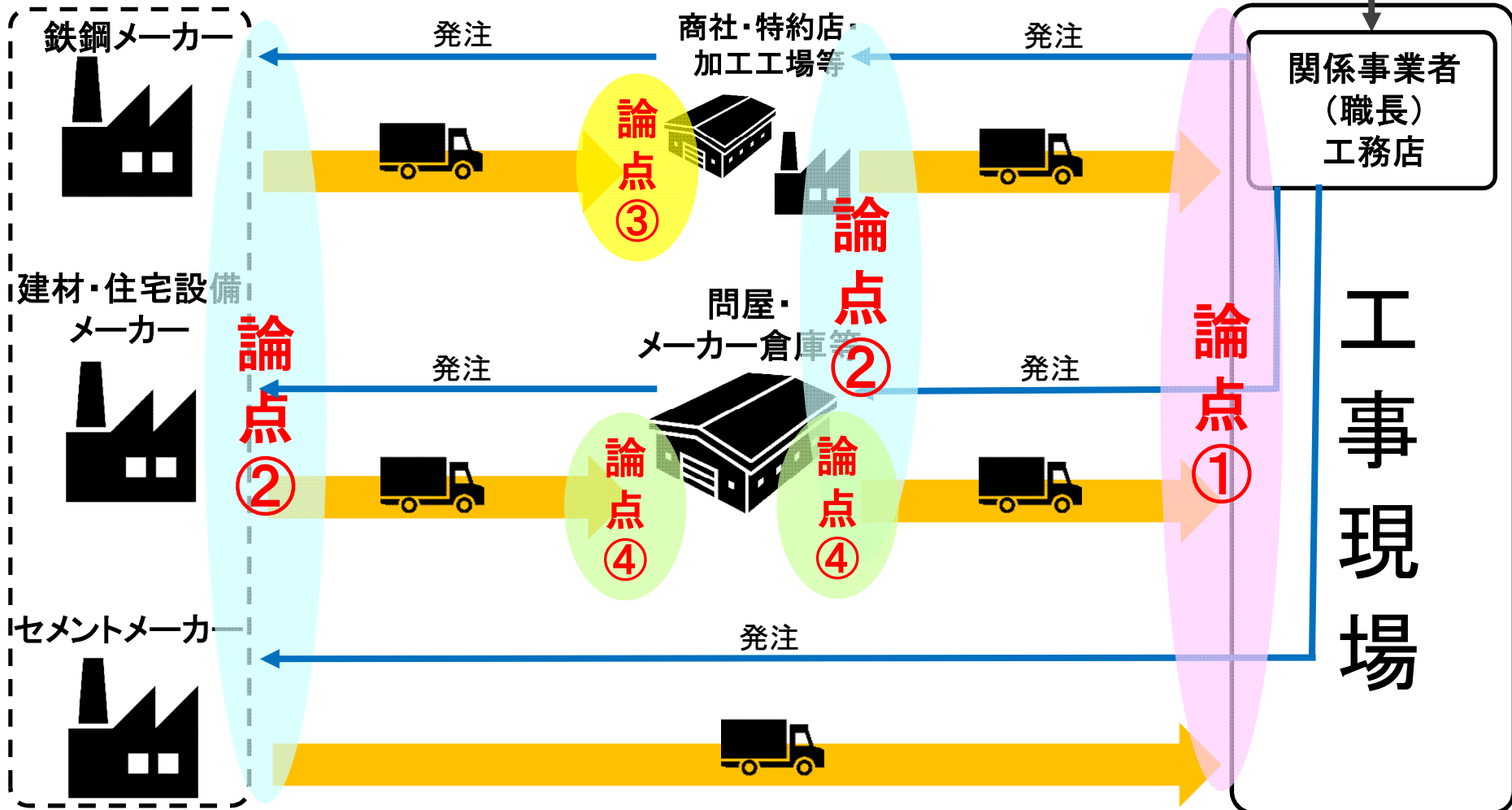
課題: ドライバーが附帯作業を実施  
⇒【論点③】附帯作業の軽減

ゼネコン・  
ハウスメーカー

課題: 発注期限が守られない場合がある  
⇒【論点②】リードタイムの確保

課題: 検品・仕分作業に時間がかかる  
⇒【論点④】検品・仕分作業の効率化

工程管理  
関係事業者  
(職長)  
工務店



# トラック輸送状況の実態調査(H27:鹿児島県)

	平均値										各項目の最大値										
	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	全体	農水産品	林産品	鉱産品	金属機械工業品	化学工業品	軽工業品	雑工業品	排出物	特殊品	
点検・点呼等	0:22	0:19	0:23	-	0:14	0:15	0:24	0:20	-	0:21	4:00	1:10	1:20	-	0:40	0:30	3:00	0:40	-	4:00	
運転時間	一般道路	(3:24)	(2:59)	(5:51)	-	(2:49)	(5:50)	(2:42)	(2:39)	-	(3:42)	(23:50)	(11:00)	(8:20)	-	(8:00)	(6:00)	(9:20)	(8:30)	-	(9:00)
	高速道路	(4:19)	(5:18)	(1:44)	-	(5:04)	(5:25)	(3:38)	(2:38)	-	(3:35)	(21:30)	(18:00)	(11:50)	-	(9:50)	(8:10)	(18:40)	(7:30)	-	(20:00)
計	7:43	8:18	7:35	-	7:53	11:15	6:20	5:17	-	7:17	34:00	21:30	16:10	-	12:50	13:50	21:10	8:40	-	21:10	
手待ち時間	①荷主都合	(0:42)	(0:54)	(0:11)	-	(0:24)	(0:00)	(0:38)	(0:29)	-	(0:44)	(8:40)	(8:40)	(1:50)	-	(4:00)	(0:00)	(8:10)	(3:20)	-	(8:20)
	②ドライバーの自主的な行動	(0:05)	(0:05)	(0:00)	-	(0:05)	(0:00)	(0:07)	(0:20)	-	(0:02)	(5:20)	(1:10)	(0:00)	-	(0:40)	(0:00)	(5:20)	(3:00)	-	(1:30)
	③その他の時間調整等	(0:04)	(0:05)	(0:00)	-	(0:02)	(0:00)	(0:02)	(0:13)	-	(0:01)	(3:30)	(1:10)	(0:00)	-	(0:30)	(0:00)	(2:10)	(2:00)	-	(0:30)
計	0:51	1:04	0:11	-	0:31	0:00	0:47	1:02	-	0:46	8:40	8:40	1:50	-	4:30	0:00	8:40	3:20	-	8:20	
荷役時間	3:20	3:32	4:00	-	2:02	1:10	3:20	3:48	-	3:53	16:10	8:40	6:30	-	5:30	1:50	10:20	7:40	-	8:20	
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等	0:06	0:04	0:00	-	0:00	0:00	0:06	0:00	-	0:06	7:00	1:20	0:00	-	0:00	0:00	7:00	0:00	-	5:20	
休憩時間	1:54	1:44	1:21	-	2:41	4:40	1:20	1:13	-	2:07	12:20	8:30	4:30	-	6:00	5:00	9:00	3:00	-	9:40	
(不明時間)	0:04	0:03	0:04	-	0:03	0:00	0:04	0:00	-	0:03	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
拘束時間 (平均値は上記の合計)	14:20	15:04	13:34	-	13:25	17:20	12:22	11:40	-	14:34	59:00	40:50	22:20	-	26:00	19:50	38:30	18:20	-	33:40	
運行数	570	59	12	0	15	2	192	9	0	67											
構成比	100.0%	10.4%	2.1%	0.0%	2.6%	0.4%	33.7%	1.6%	0.0%	11.8%											

※不明時間とは、始業時刻から終業時刻までの間にどの区分にも該当しない空白の時間

※最大値については、各項目ごとの最大値を掲載しているため、各項目の合計値は「拘束時間」に一致しない(「運転時間」「手待ち時間」の内訳と合計値も同様)。

※単一品目を輸送する運行を対象に、品目単位に分類した上で集計(「全体」には、輸送品目不明のほか複数品目を輸送する運行を含む)

※「全体」の運行数は品目不明分、複数品目輸送分も含むため、品別別運行数の合計値と一致しない(構成比も同様)。 ※品目区分については、「付属資料」参照のこと。

# 本年度の鹿児島県地方協議会について

## 中央協議会における検討

- 荷待時間が長い3分野について、懇談会を開催。
  - ・加工食品、建設資材、紙・パルプ（洋紙・板紙部門）、（家庭紙部門）
  - （H30年度）課題の洗い出しや解決の方向性のイメージの共有化。
  - （R1年度）各懇談会での議論を踏まえて具体的な解決方策を見いだしていく。

令和元年度の「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」の実施事項について  
（令和元年8月9日付 厚労省労働条件政策課長、同監督課長、国交省貨物課長 通達）

## 地方協議会における検討

中央で開催している3つの「対象輸送分野」の中から検討するテーマを一つ以上選定

しかしながら

地方では、対象輸送分野の輸送需要は少ない。  
⇒ **鹿児島では青果物輸送の需要が多い**

対象輸送分野のうち、もっとも鹿児島県の輸送の実態に近い「加工食品」を参考としながら、次年度に向けて「青果物」輸送についての課題の掘り起こしを行う。