

トラック運送事業の 長時間労働改善に向けた パイロット事業

1.対象集団の概要

- ▶ 対象集団は平成28年度パイロット事業に参画いただいた同対象集団。
- ▶ 本事業の対象荷種は「野菜」、運行は「青森～東京都所在の市場」となっており、繁忙期の多い日には1日3,4便、閑散期は週1,2便の運行がある。

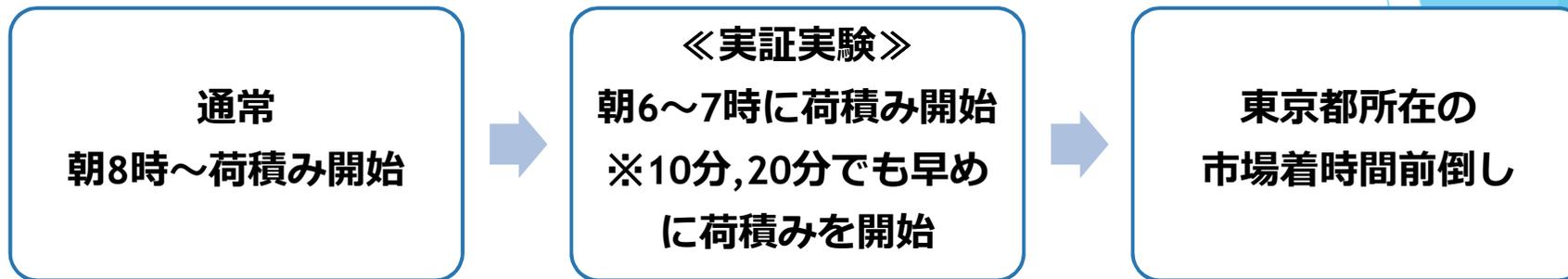
区分	名称	所在地	主な荷の種類	備考
発荷主	十和田おいらせ 農業協同組合 (以降「JA」)	〒034-0081 青森県十和田市西十三番町4-28	農畜産物	組合員： 約12,000名
運送事業者	中長運送(株)	〒039-2504 青森県上北郡七戸町寒水39-2	農産物・冷凍食品・家電・その他日用品	保有車両数：30台 ドライバー：30名 平均年齢：49歳
着荷主	東京都所在の市場	—	青果	—
選定理由等	<ul style="list-style-type: none"> ・青森県の主要産業である野菜類等の輸送に係る集団を対象 ・着荷主は首都圏等であり、長距離輸送に係る拘束時間の実態が見られる ・平成28年度の事業では「閑散期」に実証実験を行ったことから、平成29年度の事業では「繁忙期」に実証実験を行うことにより、昨年度以上の効果に期待 			
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・青森労働局労働基準部監督課、青森運輸支局輸送・監査部門、(公社)青森県トラック協会 			

※ 平成29年度の対象集団に新たな運送事業者を追加することを検討したが、対象荷主が同じであり、かつ自社便の運行がある事業者の特定には至らなかった。

2.パイロット事業内容

(1)朝積み時間の前倒し

▶ 実証実験全運行で実施



		対象運行前日	対象運行当日
JA	<p>通常運行</p> <p>NO</p> <p>朝積み前倒し可否検討</p> <p>朝積み前倒し運行連絡</p>	<p>該当集荷倉庫 解錠者決定</p>	
中長運送(株)	<p>協議</p>	<p>ドライバー, 荷役人員確保, 運行計画</p>	<p>7時荷積み開始</p> <p>運行</p>
東京都所在の市場	<p>発注依頼</p>		<p>検品</p>

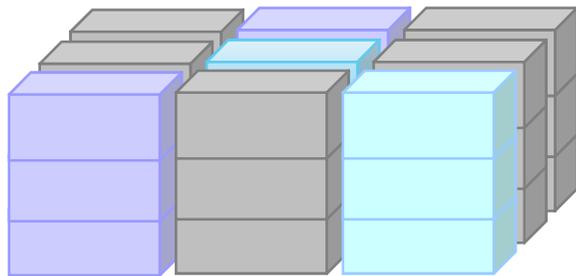
2.パイロット事業内容

(2)配送先別の荷積み分け・整理

- ▶ 実証実験全運行で実施

現状

配送先ごとの仕分けができていない積み荷、または積み荷されていてもどの山が該当するか不明な積み荷が存在



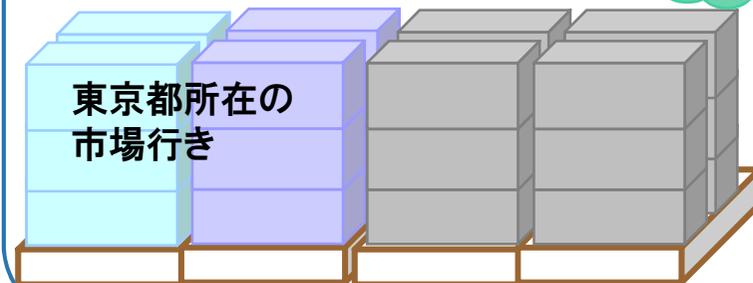
《実証実験》

配送先ごとに積み荷を仕分けして、「配送先」を明確化

JA

青果品がどの倉庫にあるか不明な青果品がないか荷役前に確認

中長



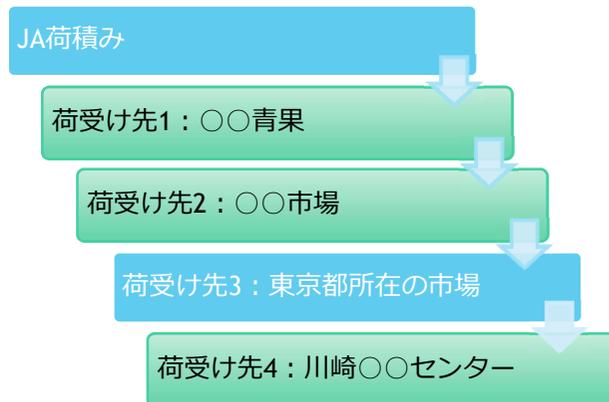
2.パイロット事業内容

(3)1運行の荷受け先削減

- ▶ 今年度実証実験全運行で実施

現状

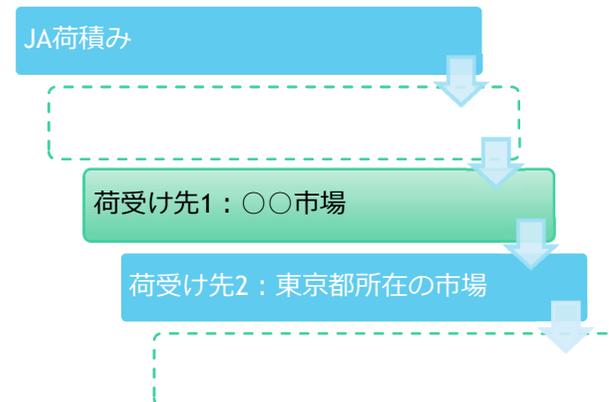
複数の荷受け先に荷降ろしをしているため、その都度、荷受け先の手待ちや荷役に時間を要している。



※特に繁忙期は1箇所荷受け先が削減されるだけで拘束時間の大幅な短縮が見込まれる。

《実証実験》

1運行で2箇所程度の荷受け先とする。



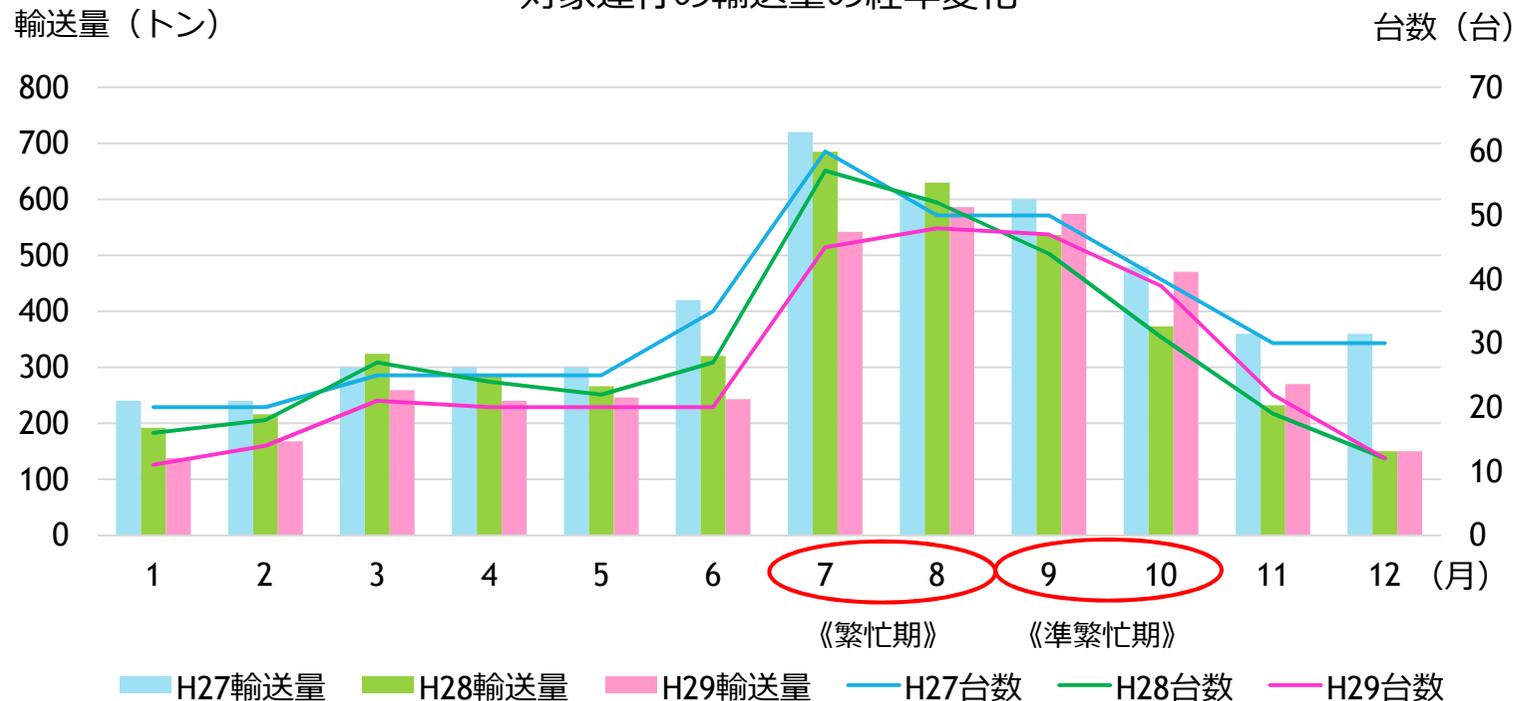
※東京都所在の市場の荷役終了後、休憩に入るイメージ。

3.パイロット事業の実施

本年度の実証実験期間は、繁忙別に実施

- ▶ 7月 《繁忙期》 : 人参、トマト、大根、長いも、にんにく等
- ▶ 8月末,9月 《準繁忙期》 : ねぎ、トマト、長いも、にんにく等
- ▶ 11月 《閑散期》 : 長いも、にんにく、ごぼう等

対象運行の輸送量の経年変化



4.パイロット事業の事後調査

- ▶ 実証実験後にヒアリング調査等を実施
 - ▶ ヒアリング調査日程
 - ▶ 中長運送 : H29.12.25
 - ▶ JA : H29.12.25
 - ▶ 東京都所在の市場 : H30.1.16

ヒアリング結果は、p.14以降に示す。

5.パイロット事業結果

(1)ドライバーの労働時間について（総括）

- ▶ パイロット事業前の事前結果、実証実験の比較結果は以下の通り。
 - ▶ 繁忙期・閑散期を比較すると、特に荷積み時間が短縮されることにより、ドライバーの拘束時間は確実に短縮されている。それにより、東京都所在の市場への到着時間も早まることで運行の効率化につながっている。
 - ▶ 一方、市場の荷降ろし時間については、市場の構造的な問題のため手待ち時間が発生しており、事前調査と同様の結果となった。

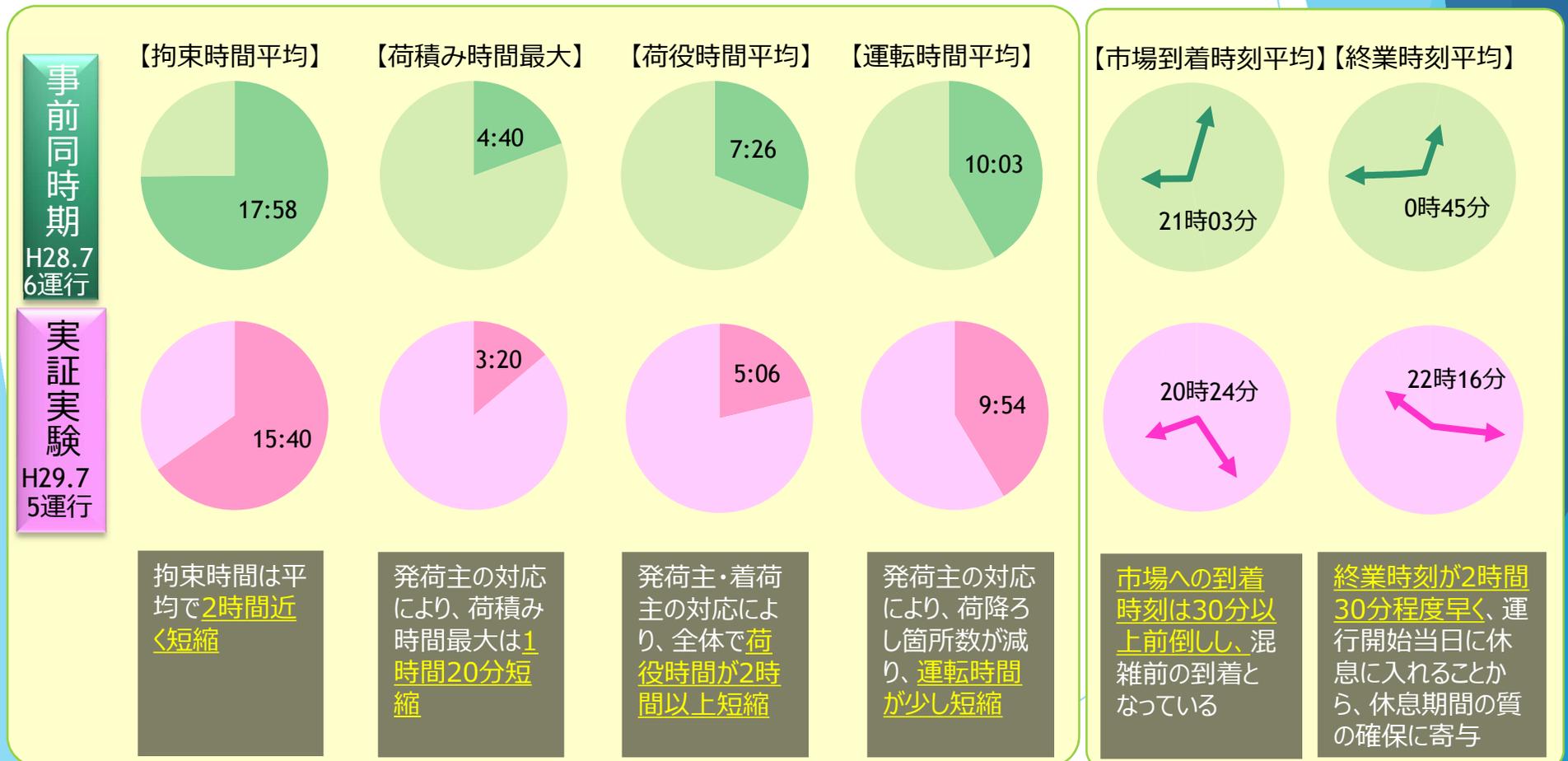
	事前/実験 ()内は運行数	集配箇所 数* 平均	拘束時間 平均	市場到着 時刻平均	荷役時間 平均	荷積み時 間最大	市場荷降ろ し時間最大
繁忙期	事前H28.7 (6)	5.0	17:58	21:03	7:26	4:40	3:10
	実験H29.7 (5)	4.2	15:40	20:24	5:06	3:20	3:10
閑散期	事前H27.11 (4)	6.3	17:43	23:20	6:07	3:50	1:00
	昨年実験H28.11 (2)	6.5	15:15	20:22	4:32	2:50	0:55
	実験H29.11 (5)	5.0	15:48	20:24	4:54	3:20	1:30
準繁忙期	事前H28.8,9 (5)	4.4	15:36	20:10	5:10	3:50	2:00
	実験H29.9 (3)	4.0	15:20	19:46	5:06	3:20	2:00

* 集配箇所数のうち、主に荷積み箇所は2箇所、その他は降ろし箇所

5.パイロット事業結果

(2)ドライバー労働時間比較

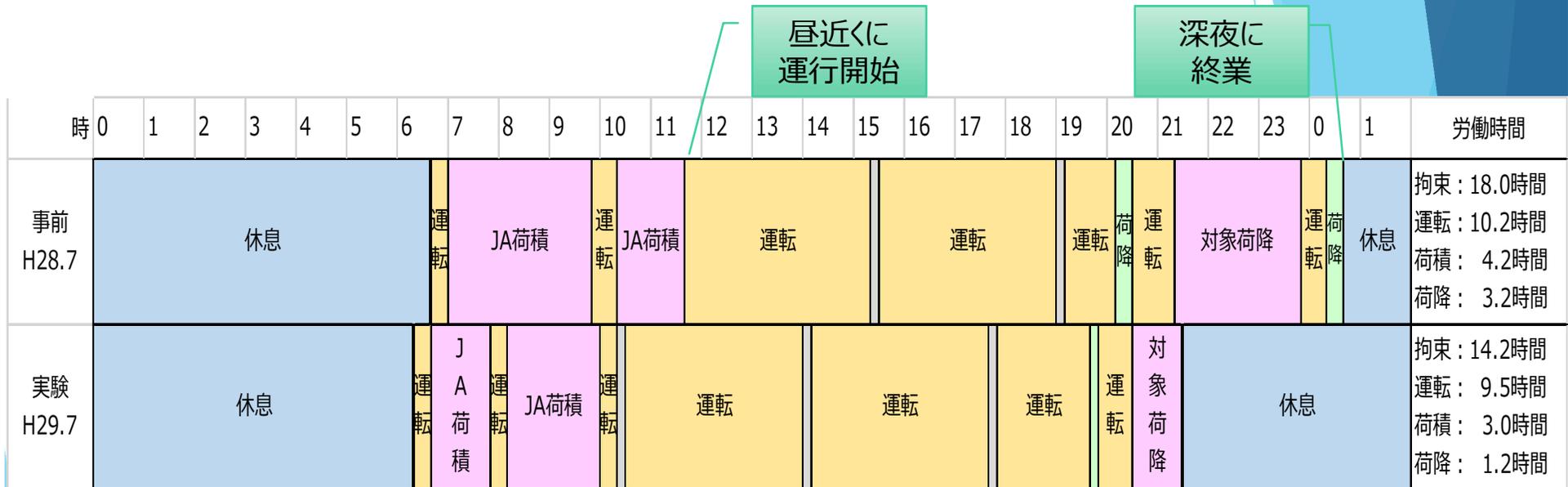
▶ 繁忙期《7月》（昨年度の実証実験から効率的な運行が定着しつつある）



※円グラフは24時間を示している

※円は時計を示している

▶ 繁忙期（7月）のドライバー1日目の労働時間イメージ比較



※イメージ図のため、点検・点呼時間等を省略しています。荷降ろし時間には手待ち時間を含みます。

10時台に
運行開始

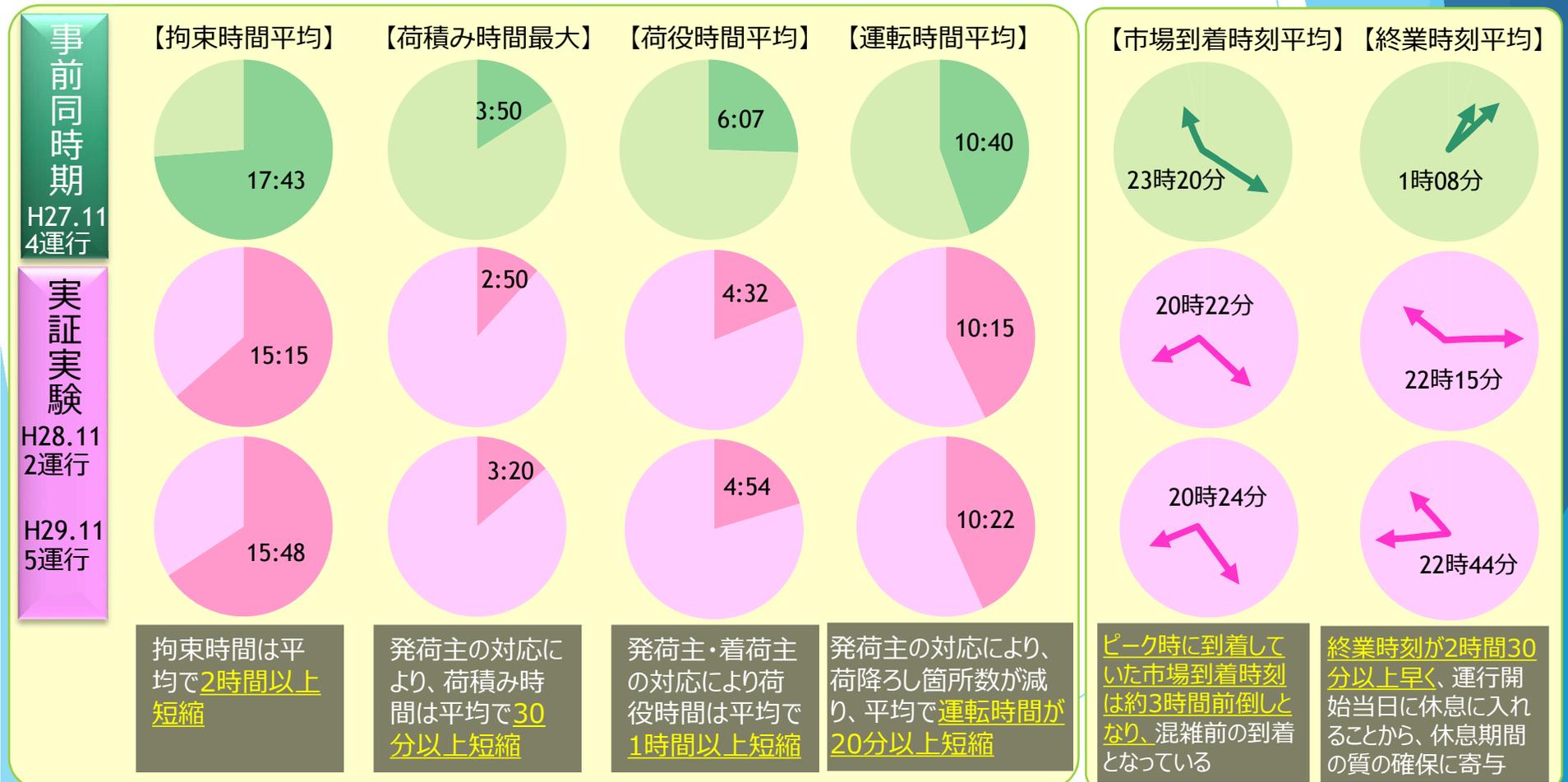
21時台に
終業

- ▶ 事前調査では昼前ぐらいに運行を開始しているが、実証実験では午前中早めに運行を開始（当日の早めの荷積み開始・荷積みの整理）している。早めに運行を開始することで、東京都所在の市場への到着時間も早くなり、手待ち時間が削減された運行例。

5.パイロット事業結果

(2)ドライバー労働時間比較

▶ 閑散期《11月》（昨年度実証実験月と今年度実証実験では同様の傾向）

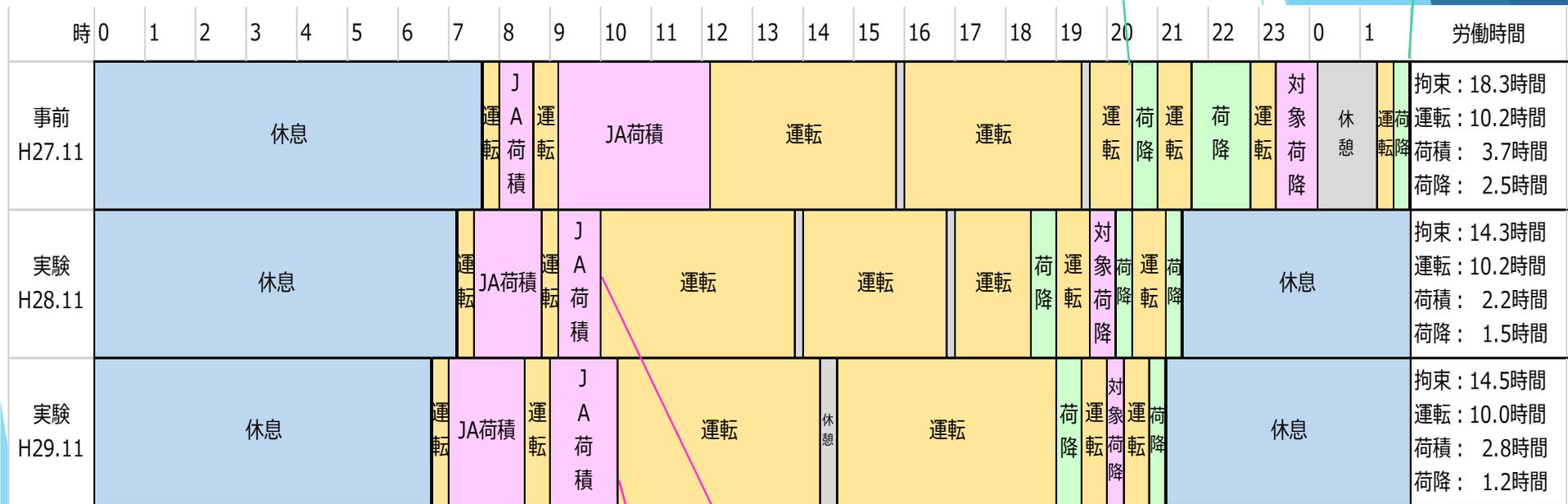


※円グラフは24時間を示している

※円は時計を示している

▶ 閑散期（11月）のドライバー1日目の労働時間イメージ比較

荷降ろし箇所数も多く、配送だけでも5.5時間を要している



※イメージ図のため、点検・点呼時間等を省略しています。荷降ろし時間には手待ち時間を含みます。

10時頃には
運行開始

昨年と比較しても荷降ろし箇所数も減少し、配送時間が、より短縮されている

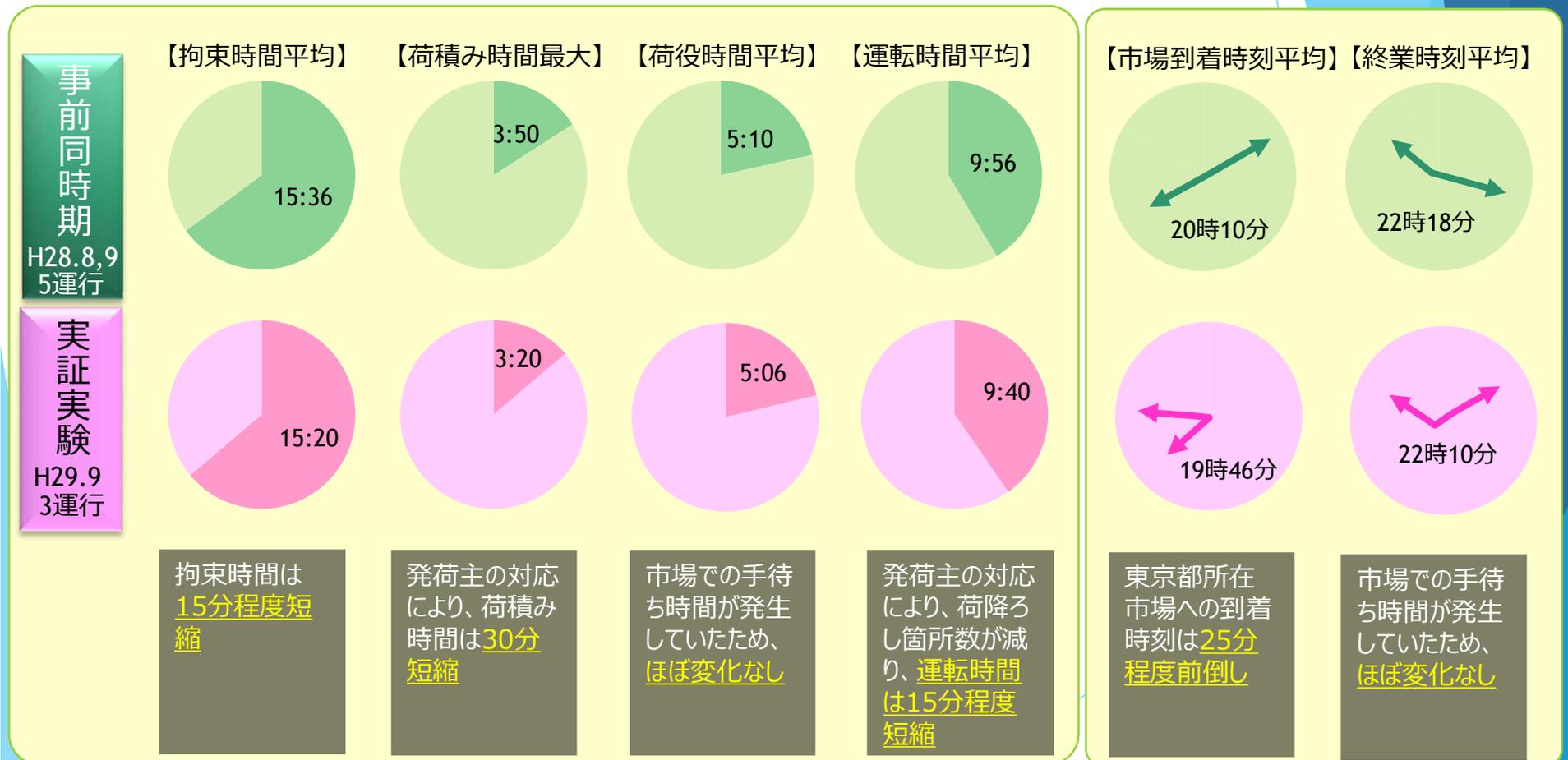
- ▶ 事前調査のH27では8時頃から荷積みを開始し昼過ぎに運行を開始しているが、実証実験のH28,H29を比較すると、荷積みを早めることにより、日をまたいでいた運行が、当日の22時前には終業し、ドライバーの労働負担が大きく軽減された運行例。

※H29の荷積みは「袋入りごぼう」が多かったため、昨年より時間が長くなっている。

5.パイロット事業結果

(2)ドライバー労働時間比較

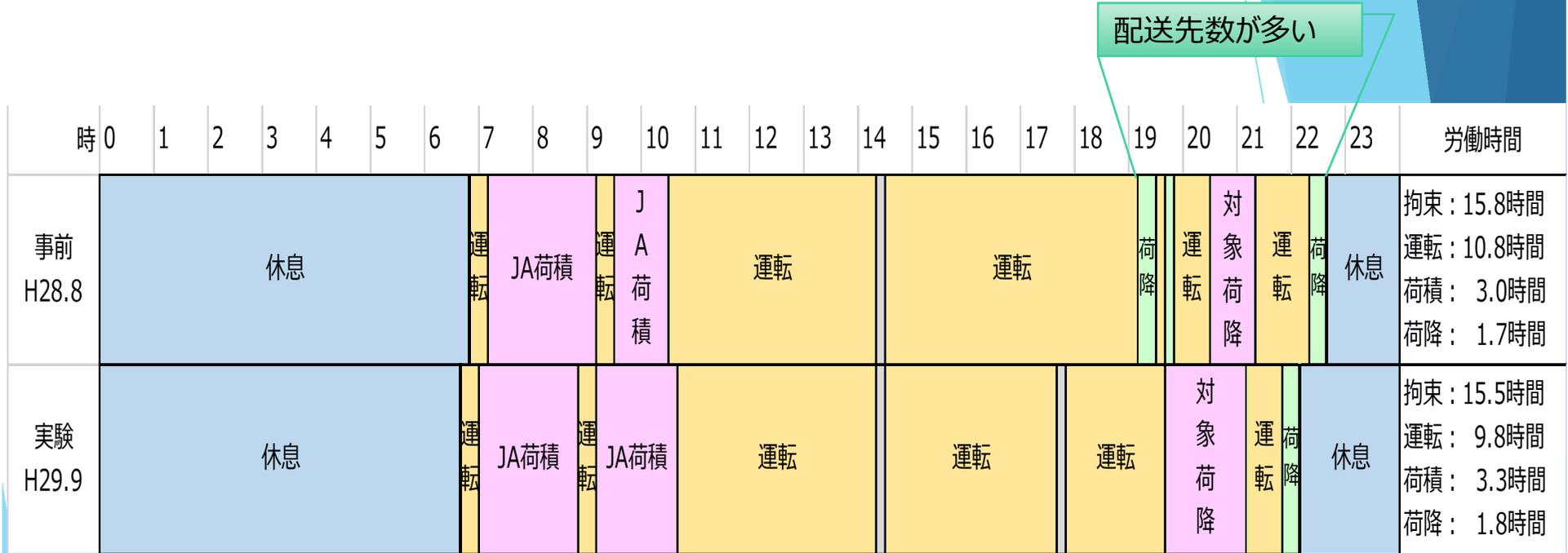
▶ 準繁忙期《8月末,9月》（繁忙期ほどではないが、改善している）



※円グラフは24時間を示している

※円は時計を示している

▶ 準繁忙期のドライバー1日目の労働時間イメージ比較



※イメージ図のため、点検・点呼時間等を省略しています。荷降ろし時間には手待ち時間を含みます。

- ▶ 荷降ろし箇所数が4箇所から2箇所に削減されることにより、対象荷降ろしに手待ち時間があっても早めに終業することができた運行例。

6.ヒアリング結果

- ▶ 本パイロット事業に2箇年参加して変化したこと、思ったこと等

	発荷主 (JA)	運送事業者 (中長運送)	着荷主 (東京都所在の市場)
変化したこと	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行の効率が良くなるように集配箇所数を工夫するようになり、配送先が多くなりそうであれば県内配送に回す等、柔軟に対応している。 ・ 今年度からJA主催で、主要な運送事業者と意見交換会を開いており、直接対面することで、運送事業者の事業内容も知ることができ、良い方向につながっている。今後も引き続き開催予定。 ・ 他の運送事業者から相談があり、今年度運賃の値上げを行った。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ JAの配慮による集配箇所数の削減効果は非常に大きい。以前は配送が間に合わず中継を自社負担で転送していたがそういったことも少なくなった。 ・ 実態をさらけ出すことで発荷主にも訴えることができ、理解を示してくれたので良かった。また、意見を言いやすい環境につながった。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 荷受け専門の責任者を配置し、日誌による報告を行うようになった。 ・ 東京都所在の市場への到着時刻が早くなることにより、対応がスムーズになりトラブルが減少した。 ・ 夜間いつでも連絡対応可能な体制とすることで、ドライバーの精神的負担の軽減に努めた。 ・ 運送事業者からの要望によりフォークリフト台数を順次増車している。 <p>H28 : 31台 H29 : 31台 (繁忙期6-8,12月2台増車 (レンタル)) H30 : 31台 (繁忙期6-8,12月2台増車 予定)、状況に応じて追加</p>
その他	パイロット事業に参加することにより、ドライバーの待遇が良くなり、成り手が見つかるのであれば自組合のため・運送事業者のためになると思い参加した。		<ul style="list-style-type: none"> ・ 市場到着時刻が早まることにより、有利販売につながる。

7.まとめ

- ▶ 発着荷主と運送事業者と話し合いの場を増やすことで、ともに運送業界を担う（お互いを考える）という気持ちが強くなる。
- ▶ 青果品の荷積みは、単純にパレット積み・フォークリフトから荷台へ機械的に積むだけではなく、手荷役で荷崩れしないような積み方、配送先等を考慮し計算しながら積載する技術的な要素が含まれていた。
- ▶ それぞれのドライバーが、配送先の到着時間等も考慮しながら責任を持って配送していることがうかがえた。
- ▶ 発着荷主と運送事業者ともに効率化を考え実行することでwin-winにつながる。

【運送業界の今後に向けて】

運送事業者が荷主に伝える(話し合う場を持つ)ことの重要性



これまでの「慣習」(垣根)を乗り越える



運賃(高速料金や荷役料金)の適正化



魅力的(働きやすい環境)な運送業界への一步につながる

8. 荷主の取り組み事例（参考）

▶ 発荷主の取り組み（好事例等）

	内 容
荷積みの区分け・整理ができていない支店があった	各支店の担当者に責任を与えることでうまくいっている。
全国的に進むJAの統合について	JA十和田おいらせにおいてもH31を目標に営農（拠点）を3箇所に集約する予定。広範囲にわたる統合のため、課題等についてはコンサル会社を入れ、それぞれの支店の考え等をヒアリングしている段階。取扱いの多い支店は問題ないが、小さい支店等をどうするか模索中。
生産者の持ち込み締め時間について	基本的には前日までに持ち込んでいただき、生産者の持ち込み遅延がないようにしている。そのために冷蔵施設も活用した。（冷蔵施設は40年前から運用開始）

▶ 着荷主の取り組み（好事例等）

	内 容
前日集荷によるwin-win	着側は、前日集荷や早い到着により1日早く伝票が出ることで情報が早く把握でき、有利販売につながる。 発側は、トラックへの積載効率向上につながる。 （予冷库の活用により鮮度・品質が保たれる）

9. 青果物輸送等についてご意見（参考）

▶ 発荷主

- ▶ （JR）貨物輸送（コンテナ）が増えており、これまでのように利用できなくなっている。
- ▶ 東京都の市場混雑が悪化している。その1つの要因に、北から関西へ運んでいた荷の何割かが東京に回るようになったと考えられる。
- ▶ 野菜等は高くなった時にはフィーチャーされ、安くなりすぎて捨てられている実態はあまり伝えられていない。農家が安定して生活できる価格（相場）が求められる。
- ▶ 全農あおもり等で、東京方面の間に拠点を置く中継輸送について検討（構想）している。

▶ 運送事業者

- ▶ 集配箇所数の多さや手荷役が多いため、ドライバーの成り手がおらず定着率が悪い。
- ▶ 運送業界を考えると適切な運賃の収受の確保が必要。

10.東京都の市場についてご意見（参考）

- ▶ 市場内の渋滞により非効率の状況が発生している。（入場するトラックに対する誘導員等の管理者不在）
 - ▶ 日中から、外周をトラックが占領している（場所取り）



- ▶ ピーク時の荷受け集中によりトラブルが発生しやすくなる。
- ▶ 市場開設時の想定より流通が多くなった。（市場の統廃合等）
- ▶ 混雑緩和対策として、平成30年11月に3階建ての施設の開設を予定している。

11. 今後のスケジュール

