

平成30年度 コンサルティング事業

トラック輸送における取引環境・労働時間改善青森県協議会

1. 本事業の概要

- ・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、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り、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・労働時間改善地方協議会（以下、「地方協議会」という。）において、平成28年度から平成29年度の2か年にわたりパイロット事業を実施し、荷待ち時間の削減や荷役作業の削減等、一定の成果が得られたところであるが、より詳細な改善提案を行う「コンサルティング事業」を実施することにより、更なるトラック輸送の長時間労働の抑制とその定着を図っていくことを目的とする。
- ・今年度の青森県のコンサルティング事業は、今後の青森県の輸送効率化に向けた新たな改善方法について地方協議会からの意見を取り入れ対象集団と協議し、当該改善策のより具体的な費用対効果についても協議することで、荷主と運送事業者との協働も促すものとする。

2. 対象集団の概要

- 青森県の対象集団は、青森県の発荷主1社、運送事業者1社、青森県に本社がある運送事業者1社（2営業所）で行う。

区分	名称	所在地	主な荷種 (取扱い商品) 等	主な配送先	備 考
発荷主	JA十和田おいらせ農業協同組合 本社 JA十和田おいらせ農業協同組合 下田支店木ノ下店	青森県十和田市 青森県おいらせ町	重量野菜が中心。 (大根、ニンジン、 ごぼう、長いも 等)	・ 6割は中部、3割 関東、1割東北。	組合員：約11,800名 組合員：1,059名
運送事業者 (備考：保有車 両,ドライバー 数,平均年齢)	(有)蕪島高速運輸	青森県八戸市	冷凍食品が主、そ の他、野菜・肉	・ 中部	28台、28名、40代後半
	盛運輸(株) 本社 盛運輸(株) 仙台営業所	青森県青森市 宮城県仙台市		・ 地場、東北 ・ 地場、関東	157台、190名、45~50歳 133台、140名、40代後半
着荷主	浦和中央青果市場(株)	埼玉県さいたま市	—	—	従業員：約180名
選定理由等	今年度の事業課題に中継輸送等があり、実証実験をするためには中継地点での貨物積替え、ドライバー交替等が可能となる営業所を有する事業者を選定し、そこから紹介をいただいた事業者及び荷主を対象集団として選定した。				
事務局	青森県労働局、青森運輸支局、青森県トラック協会				

3. 本事業の目的と流れ

- 青森県から首都圏に向けた輸送は、長距離輸送となり運転時間だけでも9時間以上を要し、さらに荷役時間、手待ち時間を含めると基準を満たすことが厳しい状況にあるため、本事業は対象集団合意のもと、主に中継輸送を実施することを目的とし、配送荷種を考慮し以下の日程で行うこととした。

①検討会の開催

②事前調査の実施

③配送先（市場）の検討

④中継輸送方式の検討

⑤実証実験日程の検討

⑥協定書等の作成・共有

⑦第1弾の実証実験の実施

⑧ヒアリングの実施

⑨事業進捗状況報告（協議会の開催）

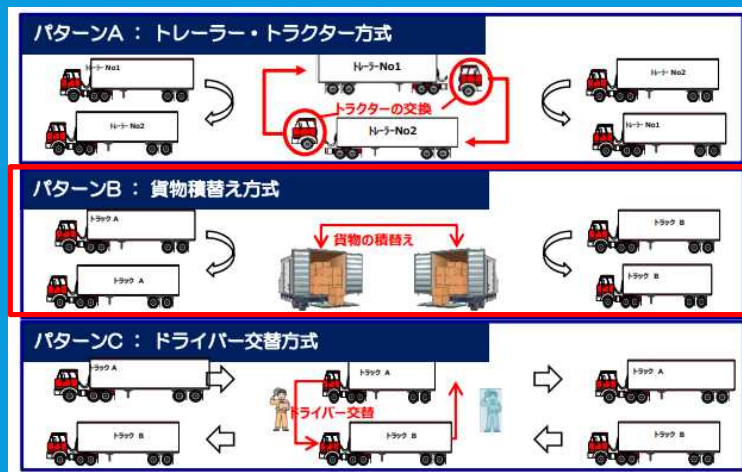
⑩第2弾の実証実験検討・実施

☆期待される効果☆

- ・輸送の効率化
- ・不規則な就業形態、長時間労働の解消
- ・若年層・女性等の雇用促進・定着化

4. 中継輸送にかかる課題・検討内容について

内容	検討内容	結果
配送先	・浦和市場または平塚市場で調整する。	・浦和市場の「浦和中央青果」とした。
中継方式	・ドライバー交代方式であると、車両のクセや車内の状況等もあるので、ドライバーも嫌がる傾向があり、簡単にはできないと思う。	・車両相互使用だと、取り決め事項も多いため、簡易にできる「積替え方式*」とした。
輸送荷種	・袋入りのごぼうがあるが、ラップが張り付いてしまうため積み替えには適さない。 ・大根であれば11月2週ぐらいまであり、10kgの箱1,000c/sを大型トラックで運んでいる。	・大根を主として行うこととした。
実証実験日程	・11月2週になると荷が終了し、さらに関東向けは11月初旬に荷が終了予定なので、その前に実証実験をするのが望ましい。	・輸送量が安定している10/24,25で行うこととした。



* 第1弾の中継輸送は、3方式の中から準備期間が短くても実行可能な「積替え方式」とした。

出典：「中継輸送の実施に当たって」
国土交通省自動車局貨物課

5. 実証実験に向けての準備

①実証実験内容の確定



②協定書の締結



③大まかな運行スケジュールの確認



④連絡体制図案作成



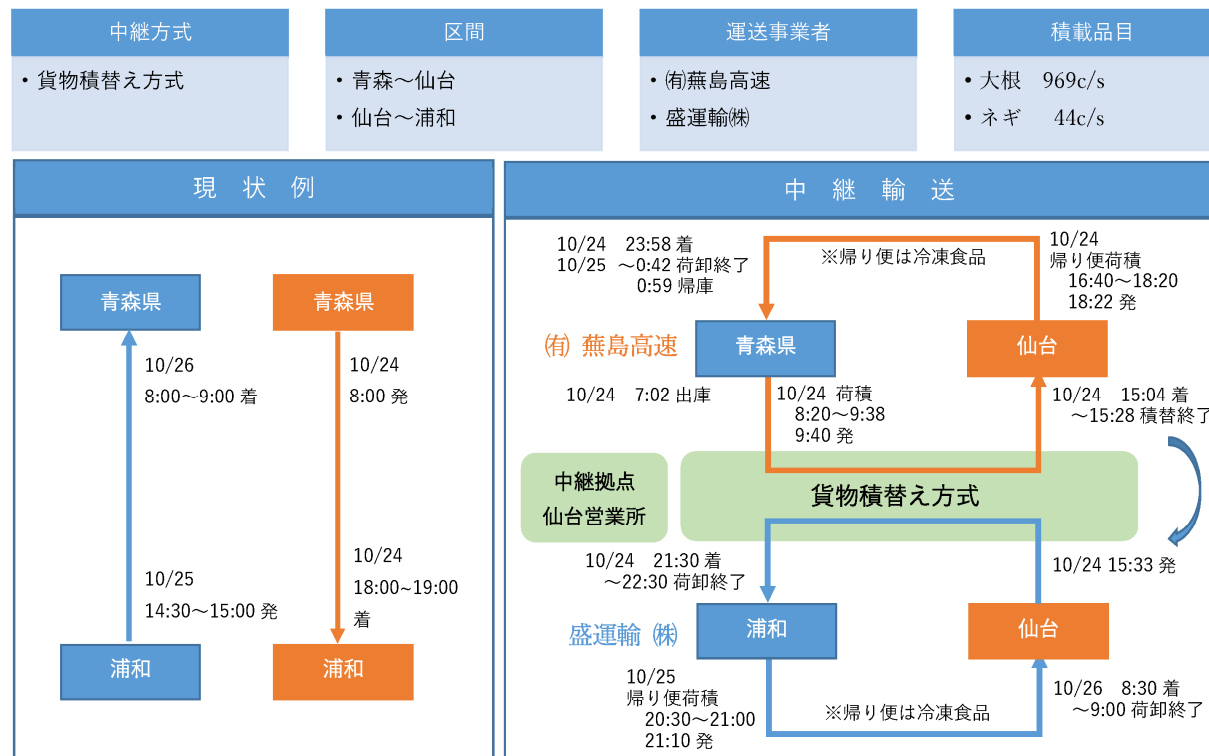
⑤前日までに③運行図と④連絡体制図確定

6. 実証実験の実施【貨物積替え方式】

- ・ 実証実験は2日間にわたり、仙台での「積替え方式」により行われた。

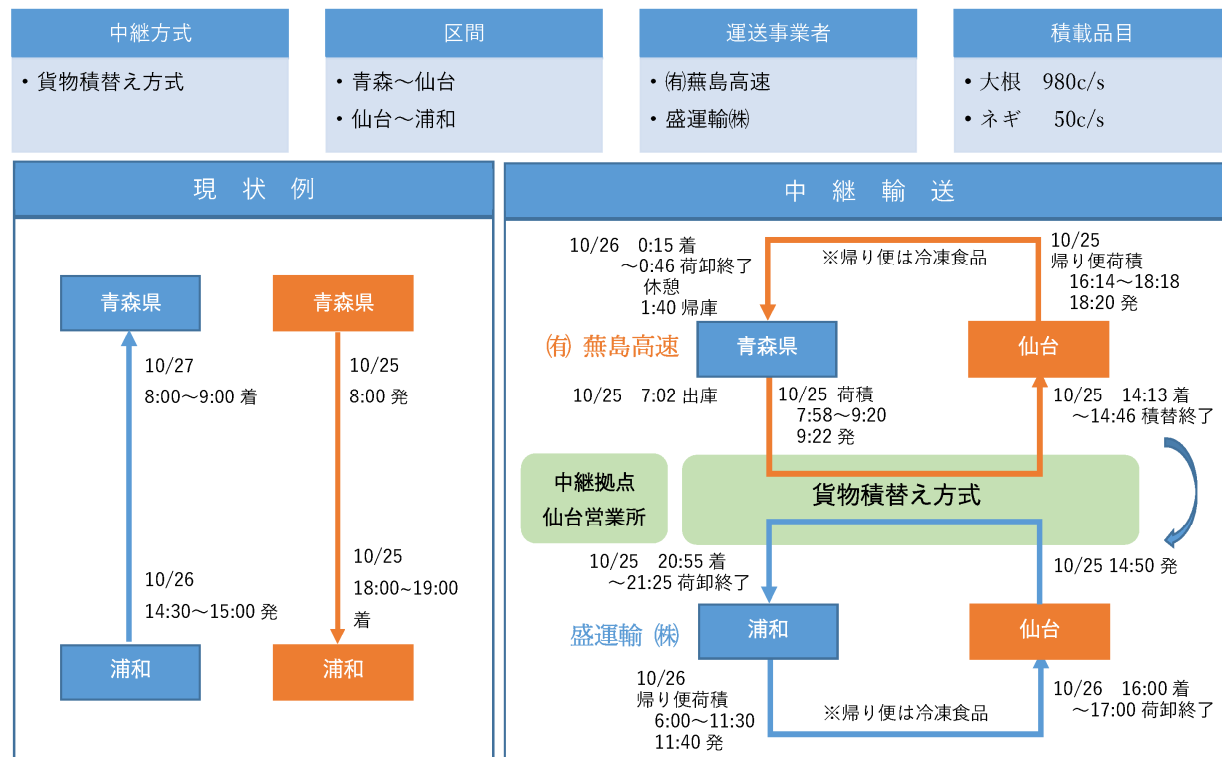
H30 青森実証実験（中継輸送・貨物積み替え方式） 運行図

10/24（水）中継輸送1日目



H30 青森実証実験（中継輸送・貨物積み替え方式） 運行図

10/25（木）中継輸送2日目



・荷積み・中継地点・荷卸し時の状況と課題等

	1日目	2日目	課題や結果等
荷積み (出荷時)	・通常はバラ積みであり、パレタイズの作業も行ったため、荷積みに時間を要した。 ・半分はパレタイズしてから荷台へ、半分は荷台でパレタイズを行った。 ・荷崩れ防止のためのラップは上側に行った。	・1日目の結果を踏まえ、荷台でパレタイズをすることによりパレタイズ時間を削減できた。	・予冷库から商品を出してから時間を要したため、箱の潰れが出荷時点で発生した。
中継地点	・出荷時の遅れにより予定時間より1時間ほど到着が遅れた。 ・積替えは問題なく終了。	・積替え時にラップ巻きを行った。	・ラップ巻きを積替え時に行ったが、荷崩れの恐れがあるので、出荷時のラップ巻きが望ましい。 ・ラップ巻きは半分ぐらいから上が安定する。
荷卸し時	・通常時より1～1.5時間ほど到着が遅れた。		・通常より箱の潰れが発生していたが、商品に問題はなかった。 ・通常時より遅い着となったが、次の配送に間に合う時間内だった。ただし、これ以上遅くなると、スーパーのセンターへの配送が間に合わなくなる可能性がある（搬入時間は厳しい制約がある）。

● 荷積み状況 (JA)

- ・パレタイズし上側にラップ巻きをしたものを荷台へ。
- ・JA担当者がフォークリフト作業。



- ・残り半分の荷はパレタイズを荷台で行い、上側にラップ巻き。



- ・荷積み終了。
- ・パレット積みの積載効率は20-30箱ダウン。



● 積替えの状況（中継地点・盛運輸）

・青森からのトラックが到着時。2台同方向に停車。



・積替えの状況。蕪島のドライバーが荷物の指示。
・盛運輸がフォークリフト作業。



● 荷卸しの状況（浦和市場）

- ・盛運輸のドライバーが荷物の指示。
- ・浦和中央青果がフォークリフト作業。



- ・出荷時から箱が潰れていたが、商品に問題はなかった。



- ・持ってきた分のプラパレを積んで荷卸し終了。



7. ヒアリング結果

- ・対象集団のヒアリングは11/8, 9に行った。

	輸送について	パレット（輸送）について	その他
発荷主	・基本はバラ積み。 ・関東への出荷を中部と同様に中1日の2日目販売も考えられるが、そうすると週3便が週2便に減る懸念がある。秋は配送トラックが確保できない日もあった。	・生産者からの持ち込みは農協専用の大きめのパレットを使用。輸送用のパレットにすると生産者の自動車の荷台とのサイズが合わず1度で納品できたものが2度になる等、手間が増えてしまう。 ・特に夏季にパレット積みになると冷気が回らなくなるためあまり好ましくない。	・JAの人手不足の対応として外国からの技能実習生に協力いただいている。 ・例えば今後の輸送コストが上がると考えた場合、生産者に実費を負担してもらうことが考えられる。
運送事業者（燕島高速）	・バラ積みのため、荷卸しに時間を要している（荷積みの際はドライバーと補助員の2名で行っている）。	・パレット輸送を考えるとパレットの回収が一番の問題。自社でプラパレを購入して使用している。 ・ドライバー1人で対応しなければならない卸し時間を考えると、パレット輸送の検討をしなければならない。	・ドライバー不足ということもあるが、その前段階、免許制度にも問題があるのではないかと。大型免許取得までの期間の長さや取得料金が高すぎると思う。
運送事業者（盛運輸）	・バラ積みの受注は極力避けるようにしている。バラ積みができるドライバーが辞めると対応できるドライバーが少なく穴を埋めるのが大変。	・できるだけ、パレット輸送を対象としている配送を受けようとしている。	・改善基準告示を順守するため、人を増やして休みを与えるようにしたり、労働時間が長い配送（配送先が多い）には車両台数を増やす等の交渉を行って対応している。
着荷主	・発側の支払いとなるが、気持は荷扱いが悪くなる可能性があるのが好ましくない。 ・JRコンテナは電車が止まると時間が読めなくなるのでフェリーの方が時間が正確である。	・浦和市場は木製パレットが大半を占めている。 ・積載効率はベタ積＞木パレ＞プラパレの順。 ・レンタルパレットであると客先が限定されてしまう。 ・福島が独自パレットで運用している。 ・日本パレットレンタル（JPR）の運用は北海道のじやがいもや新潟のすいかで行われている。	・夏よりも冬の方が近隣からの輸送により市場が混雑する。

8. 中継輸送【貨物積替え方式】の感想

- 運送事業者（燕島高速）
 - 関東便であるとあまりメリットがなく、直接行った方が楽かもしれない。労働時間が短縮され、1日目に帰庫できることから睡眠の質は確保できる。
 - 通常であると3日で4回の荷役になるが、2日で4回だったのでドライバーは余裕がなく忙しなかったかもしれないが、帰庫後は休日となり肉体的負担が軽減された。
- 運送事業者（盛運輸）
 - 荷卸し時に荷受人が配置されていたため、スムーズに行えた。
 - 仙台からの輸送であると、あまりメリットは感じられない。

9. 今後の輸送体系について

- ・ 発荷主

- 簡単ではないかもしれないが、例えばハブステーションのようなものがあり、行き荷も帰り荷もそこだけで完結するような仕組み。
- JRコンテナも考えたが、市場が限定される。
- 中継輸送であるとトレーラー方式が楽なのではないか。

- ・ 運送事業者（燕島高速）

- 中継輸送について、他社とのドライバー交代方式は難しい。車の管理、複数箇所積み・卸し、帰り荷等。1車1者制を変えらるとなると難しいし抵抗がある。
- JAではバラ積みであるが、荷卸し時間短縮のため、少しずつできるところからパレット輸送を促進したい。積載効率はパレット輸送にしても20～30ケースぐらいしか変わらないので運賃も問題ない。中継輸送よりも労働時間短縮に着目して実施したい。

- ・ 運送事業者（盛運輸）

- 食品全般の配送（スーパー・コンビニ等）であると月や日によって荷量の差が激しいため、年間を通した平準化が望ましい（特売等による大量の配送）。

10. 今後のスケジュール

- ・ 中継輸送のさらなる深堀のため、「トレーラー方式」と「ドライバー交替方式」を検討し、来年早々に中継輸送の第2弾実証実験を予定。
- ・ さらに、ドライバーの労働時間削減のため、青果のパレット輸送定着に向けた検討を行う。
- ・ 実証実験結果から費用対効果や効果検証を実施。