

令和2年度青森県地方協議会重点取組事項PDCAシート

○) 附帯作業の軽減及び拘束時間の短縮＜重点取組事項名＞

○重点取組事項概要

・平成28、29年度のパイロット事業において実証実験を行い好事例として、改善された拘束時間の短縮の維持を図るとともに、集配箇所数や手荷役作業を軽減させる事によって、ドライバーの負担軽減を図り定着率の向上を目指す。

○KPI

・拘束時間の短縮
協議会事務局において、対象事業者及び発・着荷主に対して、ヒアリング・アンケート調査予を行う。

○重点取組事項の取組状況

・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に書面により報告するとともに、事例分析等の検討協議を実施し以下の変更になった点や継続されている点が判明した。

【KPI】

・令和2年12月9日に対象事業者の中長運送(株)及び発荷主の十和田おいらせ農業協同組合に対してヒアリングを実施した。また、令和3年2月8日に着荷主(東京都所在の市場)に対してアンケート調査を行った。

※ヒアリング・アンケート調査内容

＜H29実証実験概要＞

・JA(発荷主)による朝積み時間の前倒し

10～20分早めの荷積み開始により、東京都の市場到着時間の前倒し
→休憩時間が多く取れる事による、労働時間短縮。

・配送時先別の荷積みの区分け・整理

十和田おいらせ農業協同組合(発荷主): 配送先毎に積み分けを仕分けし、配送先の明確化。
中長運送(株)(運送事業者): どの倉庫にあるか不明な青果品がないか荷役前に確認。
→運行効率アップによる、荷積み・荷降ろしの時間短縮。

・1運行の荷受け先削減

1運行で2箇所程度の荷受け先とする。
→荷受け先削減による、拘束時間の短縮。

＜R2調査: 前回から変化したこと＞

【十和田おいらせ農業協同組合(発荷主)】

人手不足や大型免許取得者減少による集荷労働者の確保困難。働き方改革による労働時間の規制が発生。
野菜ごとの段ボールサイズが異なり、積み替え作業が発生。

【中長運送(株)(運送事業者)】

農協のパレットと運送用のサイズ相違による、積み替え作業が発生。

【東京都所在の市場(着荷主)】

市場内に荷捌棟の開設や市場内で協議を実施し、荷受け時間をずらすことで、市場内の渋滞を解消。

＜R2調査: 前回から継続していること＞

【十和田おいらせ農業協同組合(発荷主)】

運行効率アップのため、前回から継続して集配箇所数を調整し、県内配送に回すなど柔軟に対応。

【中長運送(株)(運送事業者)】

JAの配慮による集配箇所数の削減は大きく、配送が間に合わず中継を自社負担で転送することも少なくなった。

【東京都所在の市場(着荷主)】

荷受け専門の責任者を配置。大型車両の荷受け場所の確保。→運転手の待ち時間削減。

到着時刻が早くなることによる、トラブル減少。

運送事業者からの要望により、フォークリフトの台数を増車。

○課題及び今後の対応の方向性

・発荷主側における朝積み時間の前倒しについては、荷主側の働き方改革による労働時間規制のため、現状は元に戻っていた。これについては、制度の問題や残業手当等コストが発生するため、すぐに改善などは難しいが、関係者の継続的な話し合いの場が求められる。

・1運行の荷受け先削減(1運行で着荷主2箇所の配送)、荷主と事業者との定期的な打合せについては、前回から継続が図られ拘束時間の短縮維持に繋がっており、好事例として他の地域や分野への拡大が望まれるため、トラック協会や各種会議・セミナーを通じて情報提供を行っていく。

・その一方で新たな課題として、パレットサイズの統一や各荷主からのパレット回収にかかる問題が発生しているため、中央で行われている「食品流通合理化検討会」を注視しながら、検討を行っていく。

記載担当者名: 青森運輸支局輸送監査部門

パイロット事業終了後の実態調査（概要）

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

H 2 9 年 度 実 証 実 験

- ・ **J A（発荷主）による朝積み時間の前倒し**
10～20分早めの荷積み開始することにより東京都の市場着時間の前倒し。
→ 休憩時間が多く取れる事による、労働時間短縮。
- ・ **配送先別の荷積みの区分け・整理**
J A：配送先毎に積み荷を仕分けし、「配送先」の明確化。
中長：どの倉庫にあるか不明な青果品がないか荷役前に確認。
→ 運行効率アップによる荷積み・荷降ろしの時間短縮。
- ・ **1 運行の荷受け先削減**
1 運行で2箇所程度の荷受け先とする。
→ 荷受け先削減による、拘束時間の短縮。

R 2 年 度 ヒ ア リ ン グ 内 容

前 回 か ら 変 化 し た こ と	＜J A（発荷主）＞ ・ 人手不足や免許取得者減少による、集荷労働者の確保が困難。 ・ 働き方改革による労働時間の規制が発生。 ＜中長運送（運送事業者）＞ ・ 農協のパレットと運送用のサイズ相違による、積み替え等が発生。 ＜東京都所在の市場（着荷主）＞ ・ 市場内に荷捌棟の開設や市場内で協議を実施し、荷受け時間をずらすことで、市場内の渋滞解消。	前 回 か ら の 継 続	＜J A（発荷主）＞ 運行効率アップのため、前回から継続して集配箇所数を調整し、県内配送に回すなど柔軟に対応。 「発荷主と運送事業者間で毎年意見交換会を実施し、話しやすい環境を構築」 ＜中長運送（運送事業者）＞ J Aの配慮による集配箇所数の削減は非常に大きく、配送が間に合わず中継を自社負担で転送することも少なくなった。 ＜東京都所在の市場（着荷主）＞ 荷受け専門の責任者を配置。大型車両の荷受け場所の確保。 → 運転手の待ち時間削減。 到着時刻が早くなることによる、トラブル減少。 運送事業者からの要望により、フォークリフトの台数を増車。
--	---	--	--

今 後 の 課 題

- ＜J A（発荷主）＞
- ・ 働き方改革により早出出勤が難しくなっている。
 - ・ 人手不足により、集荷労働者の確保が困難。
 - ・ 野菜ごとの段ボールサイズが異なり、積み替え等が発生。パレットサイズの統一化が必要。
- ＜中長運送（運送事業者）＞
- ・ 農協のパレットと運送用のサイズ相違による、積み替え等が発生。パレットサイズの統一化が必要。

パイロット事業終了後の実態調査

1. H29年度パイロット事業実施概要

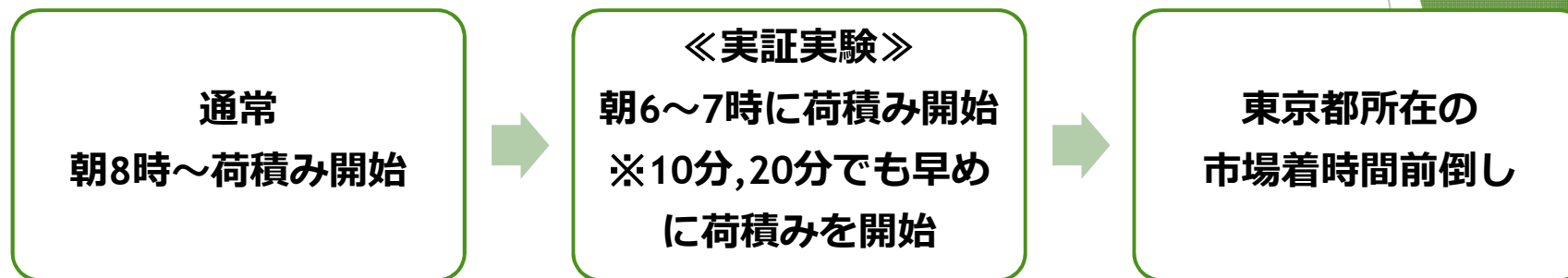
- ▶ 対象集団は平成28年度パイロット事業に参画いただいた同対象集団。
- ▶ 本事業の対象荷種は「野菜」、運行は「青森～東京都所在の市場」となっており、繁忙期の多い日には1日3,4便、閑散期は週1,2便の運行がある。

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	・ 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	・ 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			

2.H29年度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



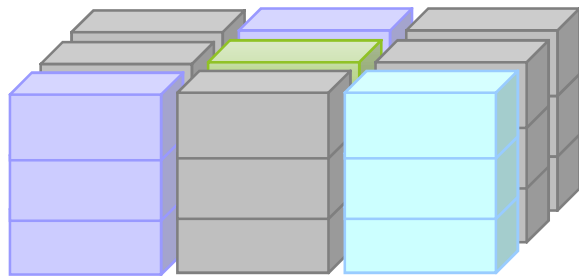
		対象運行前日	対象運行当日
JA	通常運行 ↑ NO		
	朝積み前倒し可否検討	該当集荷倉庫解錠者決定	
中長運送(株)	協議 ↓	ドライバー、荷役人員確保、運行計画	7時荷積み開始 → 運行
東京都所在の市場	発注依頼		検品

2.H29年度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



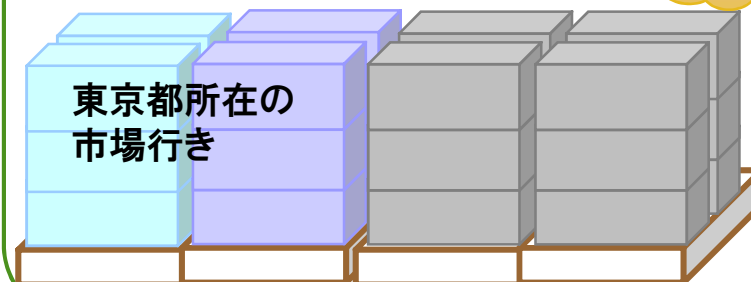
《実証実験》

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



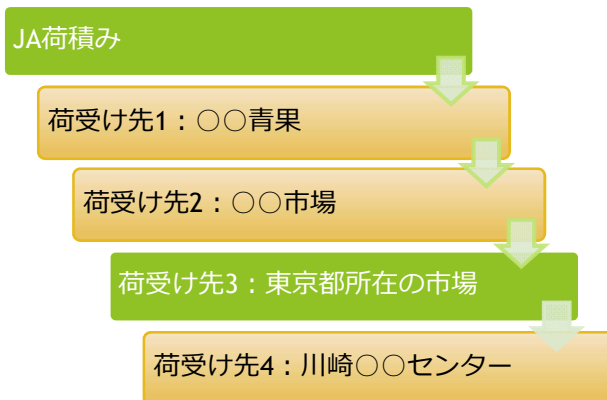
2.H29年度パイロット事業内容

(3)1運行の荷受け先削減

▶ 実証実験全運行で実施

現状

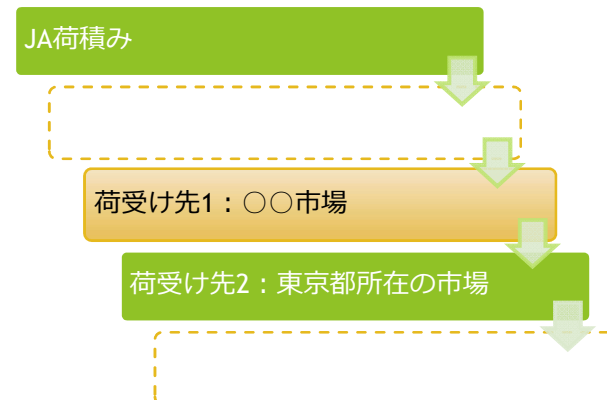
複数の荷受け先に荷降ろしをしているため、その都度、荷受け先の手待ちや荷役に時間を要している。



※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。

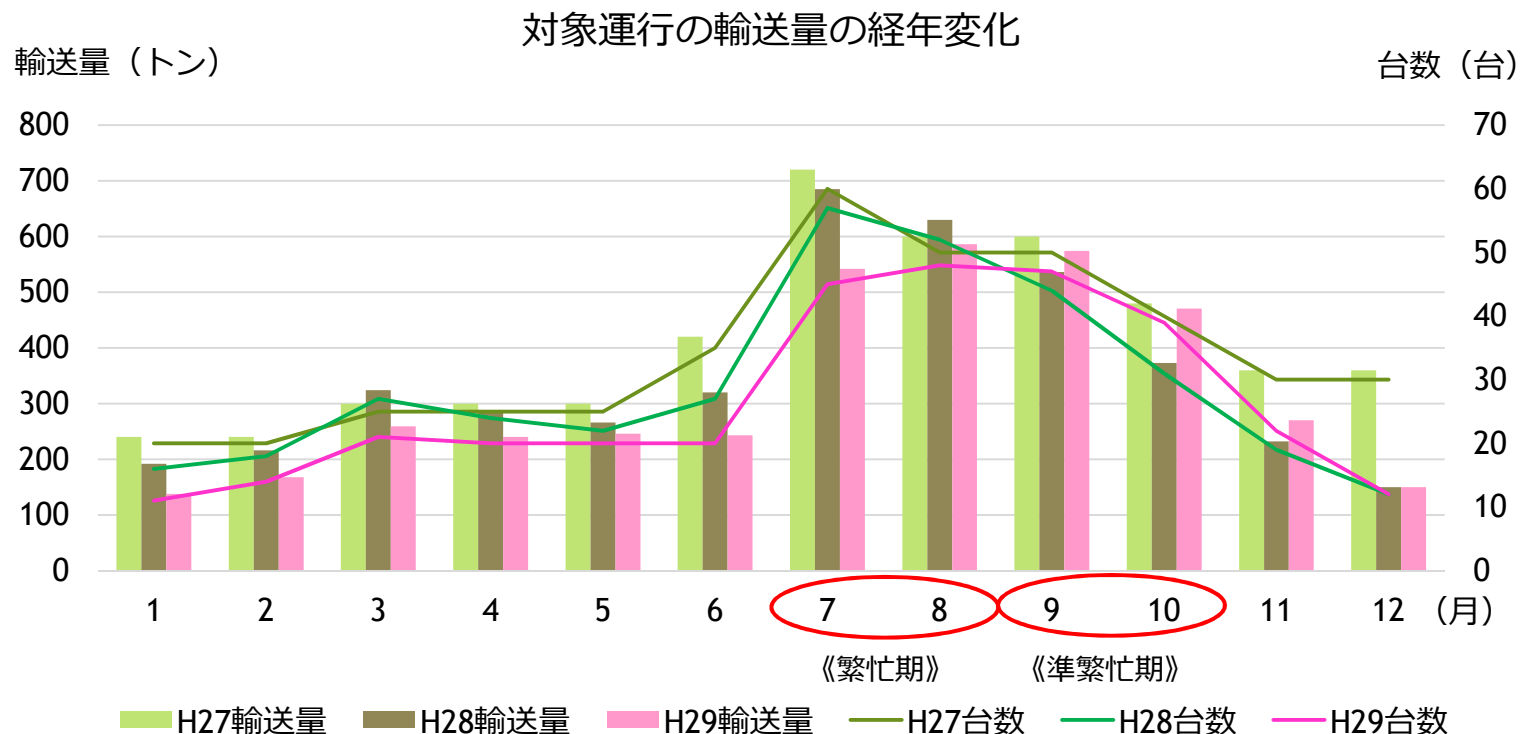


※東京都所在の市場の荷役終了後、休憩に入るイメージ。

3.H29年度パイロット事業の実施時期

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



4.パイロット事業実施後の事後調査

- ▶ 実証実験後から2年経過後の状況をヒアリング調査等により実施
 - ▶ ヒアリング調査日程
 - ▶ 中長運送 : R 2 . 1 2 . 9
 - ▶ JA : R 2 . 1 2 . 9
 - ▶ 東京都所在の市場 : R 3 . 2 . 8

ヒアリング結果は、p. 7以降に示す。

5.ヒアリング結果

▶ 本パイロット事業に2年経過して変化したこと、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	・ 前回の実験から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。 ・ 前回の実験から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。 ・ 人手不足や免許取得者の減少により、集荷労働者の確保が困難になり、また、働き方改革により労働時間の規制が発生している。	・ 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。 ・ 定期的に対面で実施することで荷主との協力関係ができ、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は継続できている。 ・ 農協にあるパレットと運送用のサイズが違い、積み替え等が発生、また、自社回収の課題がある。	・ 荷受け専門の責任者を配置し、日誌による報告を行うことについて継続的に実施している。 ・ 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。
その他	・ 野菜ごとに段ボールサイズが違い、パレット積み荷は積み替えが必要で、パレットサイズもバラバラなので、統一化の検討が必要がある。	・ 積み込み場所によっては、積み込みに2人がかりで半日の積み込み作業が発生するなど時間を要する場合がある。	・ H30年度中に荷捌棟が開設し、大型車輛の荷受け場所の確保が容易になったことにより、ドライバーの待ち時間が削減した。クランプフォークリフトを導入し作業効率を上げ、パレットの早期返却が実現した。

6. 前回（H29）のヒアリング結果

- ▶ 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	・ 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。	・ 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。	・ 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。 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
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。		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。また、顔を合わせて対話する事により、交渉がしやすくなった。
- ▶ 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もあり、野菜のサイズによりパレットサイズも変わり、荷積み・荷卸し時に積み替え等も必要となる。また、パレットの回収も課題である。
- ▶ 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。ドライバーによっても労働時間の差が生じている事も判明。
- ▶ 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)な運送業界への一歩につながる

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。現状も継続して実施できている。
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	現在も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。冷蔵施設の活用も継続している。
運送事業者との定期的な協議について	最低、年1回は打合せを行い、改善点や運賃について協議している。

▶ 着荷主の取り組み（好事例等）

	内 容
市場内の渋滞や荷受け集中によるトラブル解消について	着側は、市場内に新たな荷捌棟を開設させるとともに、市場内の3社による協議を実施し、荷受け時間をずらす事により市場内の渋滞を解消させた。 また、各農業協同組合と協議を実施し、荷受け時間を調整し荷受けの集中を解消させた。 他の産地ものでは、新たにクランプフォークリフトを導入することでパレットの速やかな返却を実現。今後導入を拡大していく。

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。
- ▶ 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。
- ▶ 現状は中継輸送よりもパレットの統一化が検討課題の中心となっている。

▶ 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。
- ▶ コロナの影響で荷動きも減少している中で、帰り荷も確保しにくくなっており、なんとか確保している状況となっている。
- ▶ パレットサイズが異なるため、積み替えや積み直しが発生している。また、回収も自社で回収しているが回収方法も異なるため大変である。

10.東京都の市場についてご意見（参考）

- ▶ 市場内に新たな荷捌棟を開設したこと。市場内の3社による協議を実施したことにより、荷受け時間をずらした結果、市場内の渋滞が解消している。
- ▶ 各農業協同組合と協議を実施し、荷受け時間を調整したことで荷受けの集中を解消している。
- ▶ 他の産地で導入しているクランプフォークリフトについて、導入後パレットの速やかな返却が実現しているが、導入している産地が限定されている。

11. 今後の課題

運送事業者

- ・ホワイト物流のさらなる浸透が不可欠
- ・パレットサイズの相違による積み替え等の問題とパレット回収の効率化

発荷主

- ・働き方改革により労働時間規制があり、早出出勤が難しくなっている。
- ・人手不足や免許取得者の減少により、集荷労働者の確保も困難。
- ・パレットサイズの統一、ただし、野菜ごとに段ボールサイズが異なるため統一化は容易ではない。

着荷主

- ・他の産地で導入しているクランプフォークリフトについて、導入後パレットの速やかな返却が実現ため、今後導入する産地を拡大していくことでパレット回収の効率化が図れる。