

**長時間労働の改善等に向けた  
平成29年度パイロット事業（福島県）  
報告書**

**平成30年3月**

**トラック輸送における取引環境・労働時間改善  
福島県協議会**

# 目 次

## 第1章 平成29年度パイロット事業（福島県）第1事業

1. 福島県パイロット事業における事業者構成と検討会等の実施概要	
1. 1 検討会の構成	P 1
1. 2 検討会等の実施概要	P 1
2. 物流の状況	
2. 1 物流の概要	P 2
2. 2 運転状況の整理	P 4
2. 3 これまでに実施された改善について	P 6
3. チェックリストの回答内容等から得られた課題の整理	
3. 1 積込み作業の時間について	P 7
3. 2 積込み時の待ち時間について	P 7
3. 3 着側での待機時間の待ち時間について	P 7
3. 4 関東向けの前の休憩時間について	P 7
4. 改善の検討	
4. 1 積込時間について	P 8
4. 2 待機時間の削減	P 10
4. 3 着側での削減	P 10
4. 4 関東向けのスケジュール見直し	P 10
5. 改善策実施に向けた検討	
5. 1 輸送架台の使用	P 11
5. 2 積載補助人員の配置	P 13
5. 3 トレーラーの運用	P 13
6. 実証実験の実施	
6. 1 輸送架台を用いた輸送	P 15
6. 2 補助人員の配置	P 22
7. チェックリスト結果	P 23

## 第2章 平成29年度パイロット事業（福島県）第2事業

1. 本事業の実施概要	
1. 1 本事業の目的	P 26
1. 2 本事業の背景、課題、実施内容	P 27
1. 3 本事業の作業フロー	P 29
1. 4 検討会、事業場訪問の概要	P 31
2. 対象集団の概要	
2. 1 パイロット事業実施集団の概要	P 33
2. 2 福島工場 場内の特性	P 34
3. 問題・課題と取組内容	
3. 1 ヒアリングによる実態調査	P 36
3. 2 実態を踏まえた問題・課題の整理	P 37
3. 3 問題・課題を踏まえたパイロット事業の方向性を検討	P 38
3. 4 方向性を踏まえた取組方策の検討	P 39
3. 5 パイロット事業における取組方策（①～③）	P 40
3. 6 パイロット事業の成果	P 45
4. 今後の課題	P 49

## 第3章 トラック運送事業に関わる共通課題への取り組み

1. 人材確保に向けた取り組み	
1. 1 地域創生人材育成事業の概要	P 50
1. 2 地域創生人材育成事業のうち物流分野を対象とした取り組み事例	P 51
2. 取引環境の改善に向けた取り組み	
2. 1 荷主企業に対する荷主実態調査	P 52
2. 2 相互理解を深め、より良い協力関係の構築 ～荷主懇談会の実施（青森）～	P 54
2. 3 改正運送約款の普及促進について	P 56
2. 4 東北運輸局における取り組み・荷主勧告制度について	P 57

## 第4章 次年度における労働時間短縮・取引環境改善に向けた取り組み

- 1. 次年度コンサルティング事業について . . . . . P 6 0
- 2. 荷主企業と取引環境の改善に向けた取り組み . . . . . P 6 1
  - 2. 1 相互理解を深め、より良い協力関係の構築  
    ～荷主懇談会の実施～ . . . . . P 6 1
  - 2. 2 改正運送約款の普及促進について . . . . . P 6 1

# 第1章 平成29年度パイロット事業

## (福島県) 第1事業

## 1. 福島県パイロット事業における事業者構成と検討会等の実施概要

### 1. 1 検討会の構成

検討会は、下記の3事業者で構成されている。

**[荷主] 住友ゴム工業株式会社白河工場**

兵庫県に本社を置く製造業であり、タイヤ事業、産業品事業、スポーツ事業を展開している。当検討会での対象は福島県内のタイヤ事業の工場である。

**[元請運送事業者] S R I ロジスティクス株式会社白河センター**

兵庫県に本社を置く荷主の物流子会社。

**[実運送事業者] 株式会社昇栄**

福島県に本社置く運送会社。荷主・元請運送事業者のパートナー企業として、輸送及び倉庫内作業を担当。

### 1. 2 検討会等の実施概要

**A. 第1回検討会 平成29年6月28日（水）※元請運送事業者事業場にて開催**

第1回検討会では、本事業の趣旨の理解及び自動車運転者の労働時間の改善に対する気運の醸成を図り、自社（荷主・元請運送事業者・実運送事業者）におけるトラックドライバーの労働時間に関して自己診断できるチェックリストを配付した。

**B. 事業場訪問（1回目） 平成29年9月8日（金）**

チェックリスト回答票をもとに、元請運送事業者・実運送事業者の事業場を訪問し、ドライバーの労働状況等を確認し、改善対策立案の方向付けについて協議を行った。

**C. 第2回検討会 平成29年11月10日（金）※元請運送事業者事業場にて開催**

チェックリストの分析結果及び事業場訪問の結果を受けて、問題・課題となる項目について改善対策案を検討し、その実現性等改善の方向性について協議を行った。

**D. 事業所訪問（2回目） 平成30年1月24日（水）**

第2回検討会にて検討した実証実験の実施に立会い、改善効果検証や新たな課題について議論した。

**E. 第3回検討会 平成30年3月2日（金）※元請運送事業者事業場にて開催**

第3回検討会では、本改善事業における検討結果の報告、今後の課題等を議論し、本検討会に参加した事業場に対し、本事業が労働時間の削減、改善基準告示の遵守等のために参考になったかどうかを確認するためのアンケートを配布し、その回収の協力を依頼した。

## 2. 物流の状況

### 2. 1 物流の概要

- ・積荷は自動車タイヤであり、トラック・バス用のタイヤおよび乗用車用のタイヤを輸送している。
- ・出荷先として自動車メーカー向けが約16%、海外向けが約20%、国内市販用が約64%となっている。
- ・実運送会社は自動車メーカー向け、国内市販向け、外部倉庫向け（横持）のトラック輸送を担当している。海外向けは傭車先が輸送している。
- ・乗用車用タイヤはすべて手荷役により積卸しをしている。積み込み時間は平均1時間20分である。
- ・保管時には専用のラックにて保管され、そのラックごとフォークリフトで出荷場所に荷揃えする。その後、車両の荷台までコンペアで流して車両に積み込む。
- ・積込について、国内向けは平積みで天井際まで段積みする。一部の輸出向けはレース積み（網目のように交差させて積む）。
- ・タイヤはその形状が原因で積載効率が低く、パレタイズによる積載効率低下は輸送コスト増加を招くためパレタイズ化は実施されていない。
- ・大型車用のタイヤはフォークリフトに専用アタッチメント（クランプ）を取り付けて荷役を行っている。荷台強度によりフォークリフトが乗り込めない車両の場合は手荷役をしている。

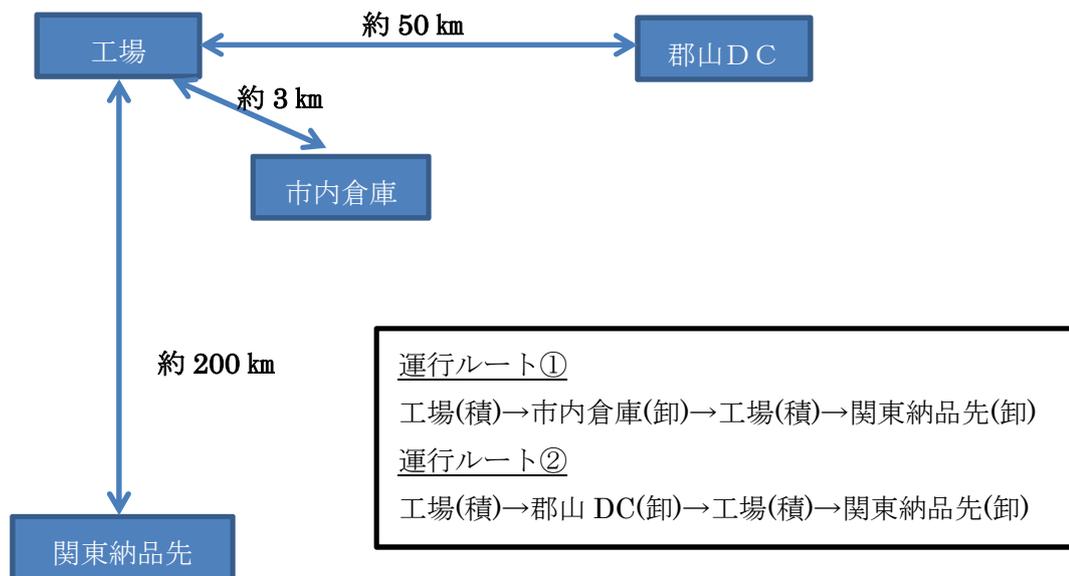


図4-1 国内市販品の運行ルート

写真4-1：タイヤの平積み（タイヤを寝かせた状態で段積み。国内向けはこの形の積載）



写真4-2：レース積み（タイヤを編み込むように積んでいく。一部の輸出向けの積載方法）



写真4-3：乗用車用タイヤの積み込み作業



写真4-4：大型車用タイヤのフォークリフト荷役



2.2 運転状況の整理

(1) 市販品用タイヤの輸送の一例（関東向け）

始業後、元請運送事業者の倉庫（市内または郡山）への横持ちを行い、その後、再度発荷主工場で関東向けの出荷品を積み込んだ後、関東への輸送を行う。関東向けは泊を伴う輸送であり、1日目（往路）の拘束時間は約15時間、2日目（復路）の拘束時間は約13時間となっている。福島から関東の納品先へは約6時間（途中休憩含む）の運行で到着する。途中で休憩を取得しているため連続4時間を超える運転は行われていない。なお、復路も同様である。

発荷主では横持ち用と顧客向けの2回の積込みを行っているが、どちらも1時間27分を要している。また、2日目朝の荷卸し時間は2時間を超えている。

表4-1 市販品用タイヤ輸送（関東向け）の拘束時間等

	1日目（往路）	2日目（復路）
拘束時間	15時間10分	13時間02分
最長連続運転時間	2時間05分	3時間16分
荷積時間（手荷役）	1時間27分 1時間27分	
荷卸時間（手荷役）	48分	2時間32分



図4-2 市販品用タイヤ輸送（関東向け）のスケジュール（デジタルタコグラフの運転日報より）

(2) 横持ち輸送の一例

市内の外部倉庫（実運送会社所有）への横持ち輸送では3km弱の距離を1日に複数回輸送している。この輸送の場合拘束時間7時間、連続運転時間が最長で14分となっており、改善基準告示の規定違反になることはない。

表4-2 市内横持ち輸送の拘束時間等

	横持ち輸送
拘束時間	7時間01分
最長連続運転時間	14分
荷積時間 (フォークリフト荷役)	最大25分 7回の平均20分
荷卸時間 (フォークリフト荷役)	最大14分 7回の平均8分

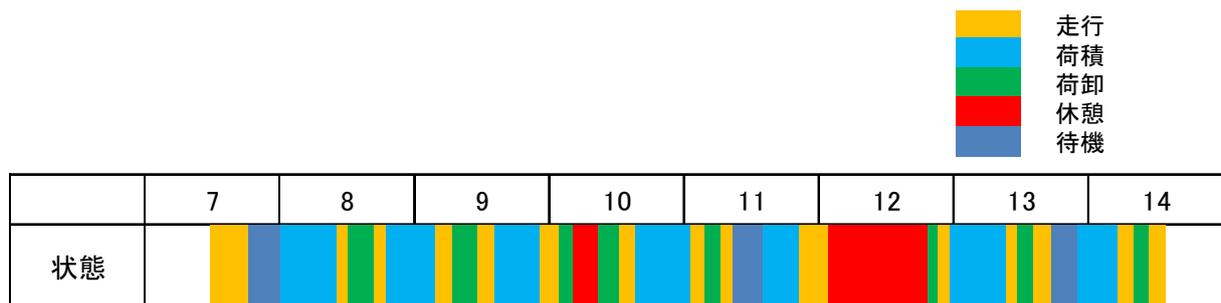


図4-3 市内横持ち輸送のスケジュール（デジタルタコグラフの運転日報より）

## 2.3 これまでに実施された改善について

### (1) 改善に至った背景

手荷役が原因の長時間の積込時間に加え、順番待ち等により出荷車両の工場入門から出門までの滞在時間は、平均4時間10分を要していた（2014年1月時点）。ドライバー不足を背景として車両手配が困難になることに危機感を覚え待ち時間の短縮のための改善を実施した。

### (2) 課題

積み込み場所が多く、受付が順番制であることが課題として挙げられた。

### (3) 改善方策

- ①事前ハイ積作業（貨物の事前準備）
- ②在庫配置見直し・一部在庫集約による積込場所の集約
- ③日曜日全車時間指定
- ④荷台・荷姿点検のアウトライン化（輸送品質向上のため同荷主では積載前に荷台の点検を実施。当該点検をバースではなく、車両待機場所で行うことでバースでの滞在時間を削減）
- ⑤午前中の時間指定
- ⑥全車時間指定

### (4) 効果

工場入門から出門までの時間 4時間10分

⇒1時間40分に短縮（2時間30分の削減）

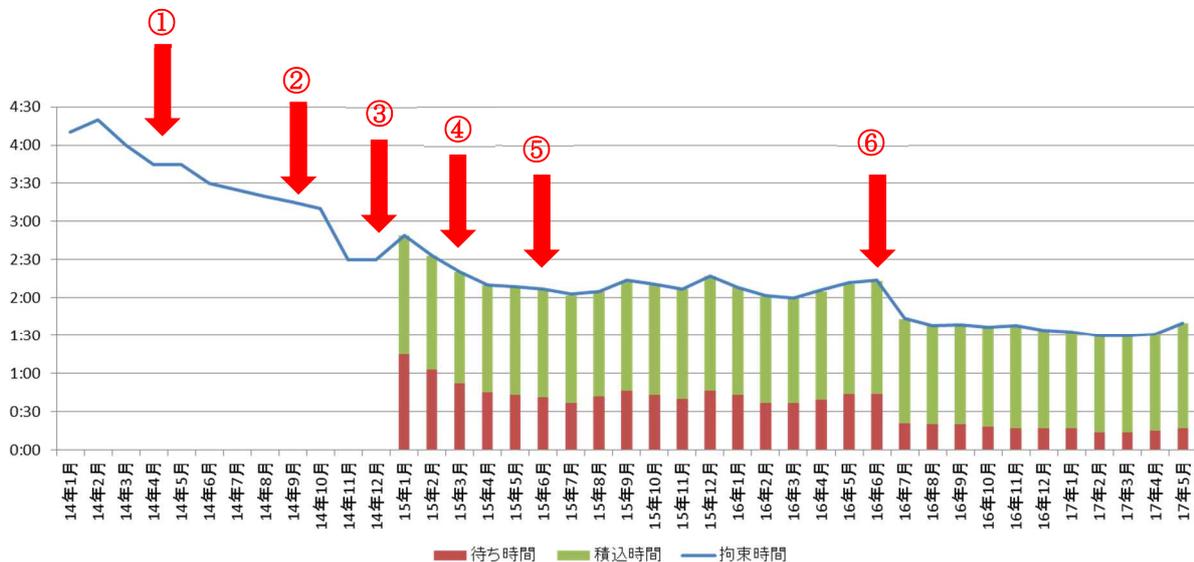


図4-4 改善の実施時期と車両滞在時間の変化

### 3. チェックリストの回答内容等から得られた課題の整理

チェックリストの回答や事業所訪問でのヒアリング結果によれば、1. 2. 3項に記載したこれまでの改善の取り組みにより、ドライバーの拘束時間削減に大きな成果を上げている。また、関東向け出荷での往路について、13時間を超える拘束時間が発生しているが改善基準告示の規定の範囲内での運用であり、改善基準告示の遵守という観点での問題はないが、本検討会においては今後さらにドライバーの拘束時間削減を目指すということを目的として対策を検討する。

#### 3. 1 積み込み作業の時間について

待機時間削減に成功している一方、積み込み作業の時間については課題として残っている。場内の滞在平均1時間40分のうち積み込み作業が約1時間25分となっており、運行データからも1時間30分程度を要していることがうかがえる。本件の工場滞在時間削減のためにはこの積み込み作業時間が課題となる。

#### 3. 2 積み込み時の待ち時間について

改善後の待ち時間については平均15分程度となっているが、この待ち時間（平均であり長い場合もある）は指定時間に到着できない車両があることが原因となっている。

指定時間に遅れる場合の連絡体制（運送会社から荷主への連絡経路）は確立されており、長時間の遅れは積み込み作業予定を再調整するなどして対応するが、数十分程度の場合は後の車両を先に回すなどの再調整が困難になり、遅れが発生してしまう。

#### 3. 3 着側での待ち時間について

##### 【国内市販品用の納入時】

土日の物量（日曜日は納入不可）が月曜日に集中するため待ち時間が発生している。当該輸送は発荷主の拠点間輸送となるため、荷主の本社物流部の取り組みとして現在その対策を検討している。

##### 【車両メーカー】

車両メーカーは納入時にほぼ待ち時間が発生していない。

##### 【輸出向け】

輸出向けは港で長時間の待ち時間が発生しているが港湾の事情によるところが大きいため、本事業における検討の対象外とする。

#### 3. 4 関東向けの前の休憩時間について

国内市販品の関東向け輸送のスケジュールでは、始業後横持ちを一度行い、その後関東向けを積んで17時ごろまで休憩して、それから出発するという運行を行っている。現状何らかの理由でそのような運行になっているかもしれないが、スケジュールを再検討し間に長時間の休憩を挟まないようにすることで拘束時間の短縮が望める。休憩時間といえども拘束時間が13時間を超過している現状としてはそのような運行スケジュールが課題として挙げられる。

ただし、改善基準告示を遵守した運用であるため、他社車両との順番の兼ね合いや、ドライバーの疲労軽減などの観点からそれがベストであればそちらを優先すべきと考える。

## 4. 改善の検討

### 4. 1 積込時間について

タイヤの手荷役による荷役時間の長時間化については発荷主も課題としてとらえ対策の検討を実施してきている。これまでの検討の整理の意味も含め改善の検討をまとめる。

#### (1) フォークリフト荷役について

##### ①バラ積み

大型車用タイヤの積込みではクランプを用いてのフォークリフト荷役が実施されている。

乗用車用タイヤについても同様の方法でのフォークリフト荷役を検討した経緯があるが、大型車以外のタイヤ荷役のためのクランプは存在しないので特注となり、また、クランプで荷役できる形に並べる作業などが必要であるため、作業時間短縮効果は薄いと考えられ実現化はしていない。ただし、この方法で作業者の身体への負担は軽減される。

⇒フォークリフトによるバラ積荷役は検討の対象としない。

##### ②輸送架台の使用

手荷役を行わないようにするために、輸送架台にタイヤを積載し、当該架台をフォークリフトでトラックに積載することを検討する。架台の使用についてはバラ積みと比較して積載効率が大幅に低下するという課題があり導入が難しいとされている。今後の人手不足などを見越した場合、どれくらいの輸送効率までなら許容できるかという観点で一度シミュレーションをすることも重要と考えられる。理想としては、業界で足並みをそろえて同一規格の架台を導入し、メーカーに同士で共同利用できる形が望ましい。

輸送架台案1：現状保管に使用されている架台

輸送架台案2：新規架台（今後の検討）



図4-5 既存（3段PCパレット）の架台

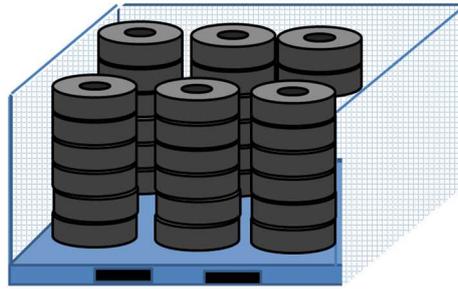


図 新規架台イメージ

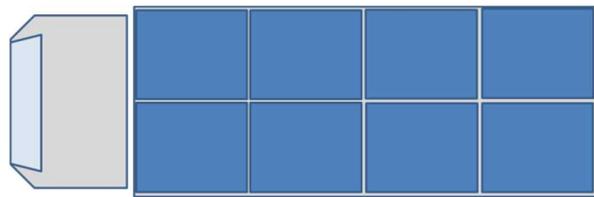


図4-6 新規架台積付けイメージ（荷台サイズに合わせて設計。例：8台／車）

（2）積載補助人員の配置

トラックへのタイヤの積み込みは実運送事業者のドライバーが実施している。工場倉庫の庫内作業（出荷荷揃え）も実運送事業者が担っており、一部（トレーラへの積み込み）手荷役作業の補助人員を出している。作業補助人員を拡大することにより積み込み時間の削減効果が望める。

（3）トレーラーの運用

トレーラーの積み込み、ならびに荷卸しを先に終了させておき、ドライバーはトラクタヘッドのみで集荷に来るという運用を行うことで積み込み時間分のドライバーの拘束時間削減が望める。

#### 4.2 待機時間の削減

これまでの対策による効果が顕著で現状では工場構内においては積込時間を除く滞留時間は15分程度でありこれ以上の削減は難しいと思われる。

#### 4.3 着側での待機時間の削減

本検討会では着荷主の指定が無いため着側の検討は行わないが、発荷主ではドライバーの作業負荷や拘束時間の観点から着側での対策のための検討を行っている。その一環として発荷主がコントロール可能な倉庫などの荷受時の対策として、納品日をずらして平準化を目指すなどの施策を実施する予定となっている。（今回の検討会で検討された内容ではなく発荷主の独自の取り組みである。）

#### 4.4 関東向けのスケジュール見直し

午前中に横持輸送後、関東向け貨物を積んで2時間30分程度の休憩の後、関東に出発するという運行について、関東向け貨物を積んだ後～関東に出発するまでの時間（現在休憩時間となっている時間）分を削減することで、拘束時間を削減することが考えられる。

⇒このような運行を行なう頻度は多くないとのことである。

ただし、運行を行なう場合は上記の点に留意した運行計画を立案する必要がある。

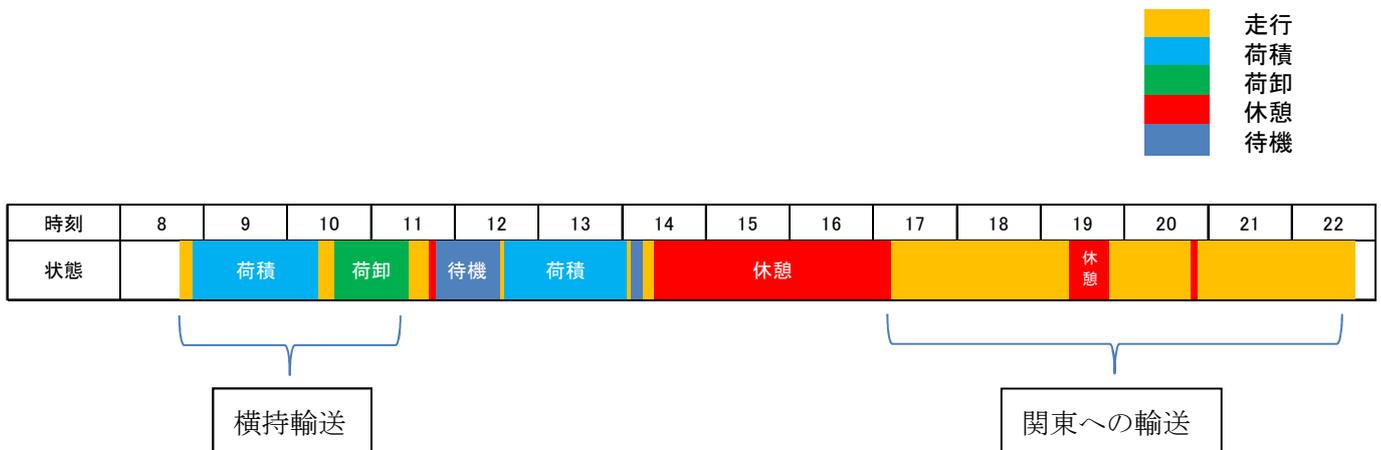


図4-7 市販品用タイヤ輸送（関東向け）のスケジュール（デジタルタコグラフの運転日報より）

## 5. 改善策実施に向けた検討

### 5. 1 輸送架台の使用

#### (1) 輸送架台使用のシミュレーション

輸送架台の種類と車両の種類組み合わせによりコストや輸送効率が異なるため、各条件で想定されるコストや輸送効率についてシミュレーションを実施した。

##### ①条件設定

###### ・輸送架台の種類とサイズ

サンクロパレット（寸法：1450（幅）×1550（高）×1900（奥）mm）

3段PCパレット（寸法：1100（幅）×2350（高）×1100（奥）mm）

###### ・車両の種類

10tトラック（寸法：2380（幅）×2600（高）×9600（長さ）mm）

40HC（海上コンテナ）（寸法：2350（幅）×2690（高）×12024（長さ）mm）

新トレーラー（案）

###### ・場所

郡山DC（距離：工場～片道約50km）

###### ・1サイクルに係る時間

積込み（0.5h）+移動/行き（1.5h）+荷卸し（0.5h）+移動/戻り（1.5h）+空パレット卸し（0.5h）=4.5h

②シミュレーション結果

積載量・コスト・積込時間の削減を総合的に判断すると、10tトラックで3段PCパレットを用いて2運行を行う方法が最良と考えられる。同運行により輸送量は124%、コストは151%、積込時間は50%となる。

⇒同条件にて実証実験を検討。

表4-3 輸送架台の使用による積載量・コスト・積込時間の試算

輸送形態	車種	パレット	パレタイズ (本)	枚数/車	積載量 (本/%)						コスト			作業負荷 (ドライバー)	積込時間		
					1回		2回		3回		1回	2回	3回		1回	2回	3回
					本数	対通常	本数	対通常	本数	対通常	対通常	対通常	対通常		対通常	対通常	対通常
通常 (バラ積み輸送)	10t低床トラック	—	—	—	680	100%							100%	100%			
パレット輸送	10t低床トラック	サンカ	42	6	252	37%	504	74%	756	111%	243%	243%	276%	○	25%	38%	50%
		3段PC	30	14	420	62%	840	124%	1260	185%	151%	151%	170%	○	34%	50%	67%
	40HC海上コンテナ	サンカ	42	7	294	43%	588	87%	882	130%	287%	287%	328%	○	25%	38%	50%
		3段PC	30	18	540	80%	1080	159%	1620	239%	162%	162%	184%	○	42%	63%	84%
	新トレーラー(案)	サンカ	42	12	504	74%	1008	148%	1512	222%	173%	173%	196%	○	42%	63%	84%

備考：①運賃・積込料（トレーラー）は確定金額でなく概算金額で算出

②3回運行の場合、ドライバー拘束時間が13hを超える為、移動時間短縮のため高速道路を利用（行き/戻り：計▲3h/日）

③新トレーラー（案）の場合・・・車輛のサイド（脇）からパレットを積める様にホームの改造が必要。（上記、コスト資産には設備費含まれていない）

パレット輸送イメージ図

使用車両：大型車両（低床タイプ）

使用機材：3段PCパレット

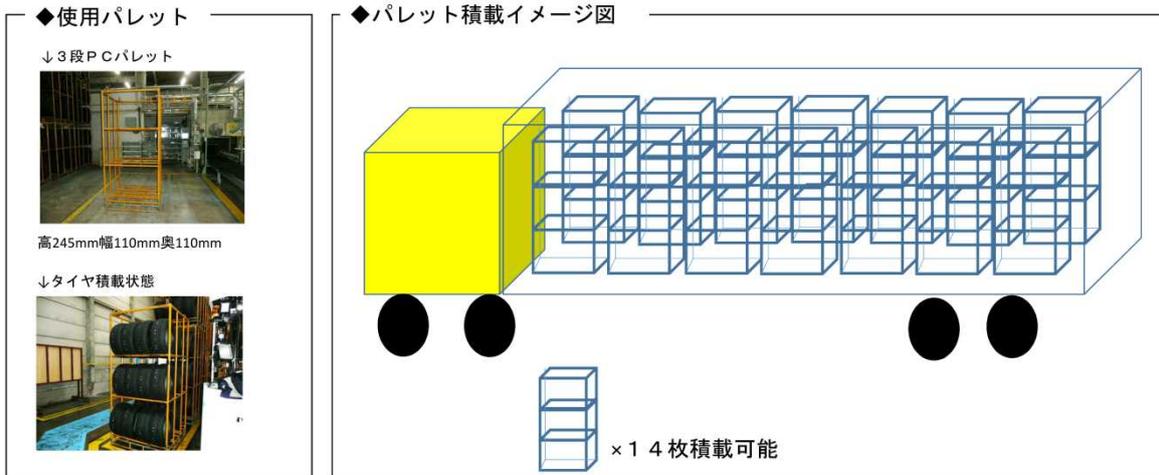


図4-8 パレット輸送イメージ図

## 5.2 積載補助人員の配置

積載時の補助人員の配置については、トレーラーの積込みの際に一部実施しているが、単車での作業では実施していない。補助人員のコストという大きな課題があるが単車でも試験を実施することとなった。

## 5.3 トレーラーの運用

トラクタヘッドとトレーラーを分離し、積込が完了したトレーラーをトラクタヘッドで引取にくる運用については、大がかりとなりコストも発生するため、まずは、シミュレーションを実施した。その結果、1往復につきドライバーの拘束時間を60分短縮させる効果があることがわかった。この改善策においては、輸送で使用するトラクタヘッドの他に構内でトレーラーの取り回しを行うためのトラクタヘッドが別途必要となるため、それらを総合的に考えて今後実施するのかを検討する必要がある。

《輸送イメージ》

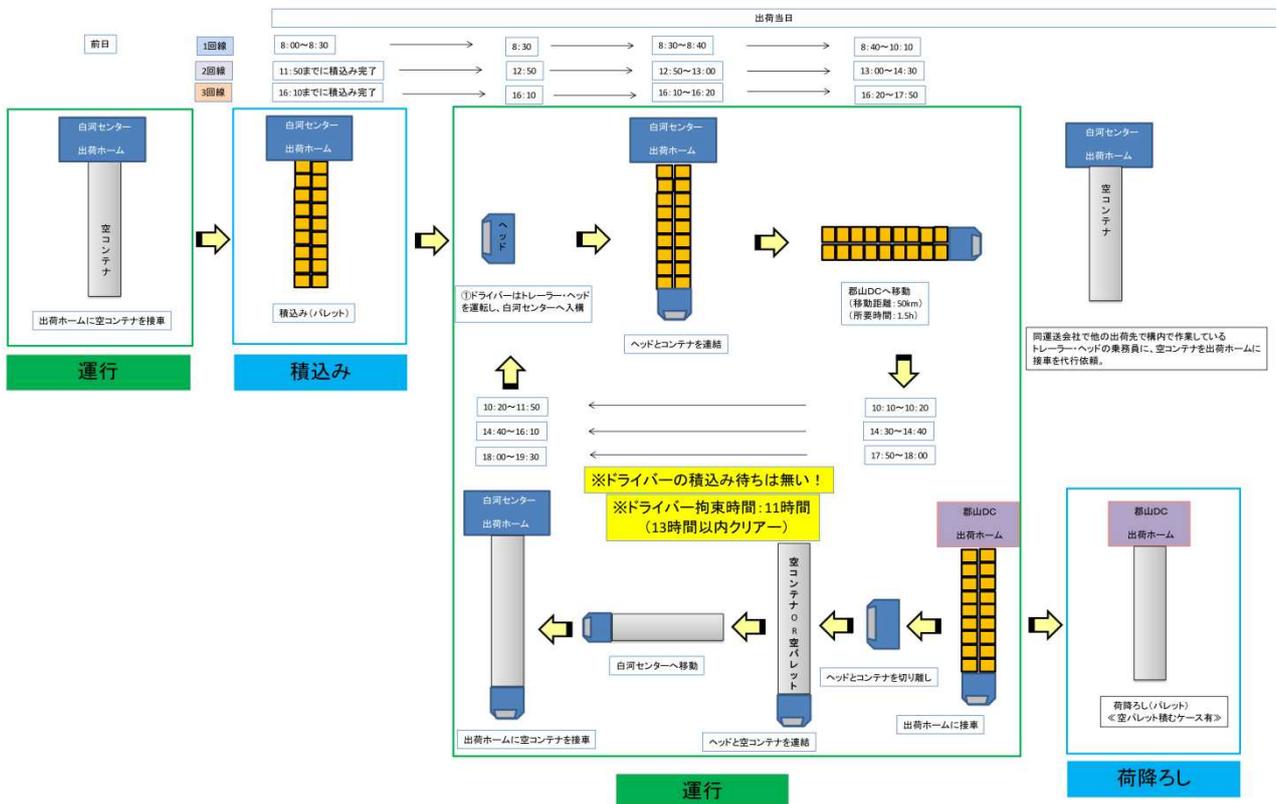


図4-9 トラクタヘッドとトレーラー分割運用のイメージ図

表4-4 トラック輸送とトレーラー輸送（ヘッド分離運用）による運行時間の比較

有：○  
無：×

車種	10tトラック				40HC海上コンテナ			
仕様	ヘッド・荷台一体式				ヘッド・荷台（シャーシ）分離型			
1回 運行	作業	時間帯	時間（分）	拘束（有無）	作業	時間帯	時間（分）	拘束（有無）
	積込み待機	8：00～8：30	30	○	積込み待機		0	×
	出発準備	8：30～8：40	10	○	出発準備	8：30～8：40	10	○
	移動（行き）	8：40～10：10	90	○	移動（行き）	8：40～10：10	90	○
	荷降ろし	10：10～10：40	30	○	荷降ろし待機		0	×
	出発準備	10：40～10：50	10	○	出発準備	10：10～10：20	10	○
	移動（戻り）	10：50～12：20	90	○	移動（戻り）	10：20～11：50	90	○
	計		260		計		200	

## 6. 実証実験の実施

### 6. 1 輸送架台を用いた輸送

架台を用いた荷役を行うことで荷役時間を短縮しそれによって拘束時間を短縮することをめざし、実証実験を実施した。架台の使用により輸送効率が下がることから通常1往復の輸送を2往復する必要があったため、比較的近距離である工場-DC間の輸送を試験のための経路に設定した。

#### (1) 実施概要

- ・発荷主の白河工場から郡山DCへの横持ち輸送にて実施。
- ・輸送架台として3段PCパレットを使用（8ページ写真参照）。
- ・10トン積みウイングボディのトラック（増トン車）に14パレット（架台）を積載。
- ・架台はラッシングベルトで固定。
- ・シミュレーションの通り、1日で2往復の輸送を実施。
- ・荷役作業は製品の積卸各2回と空きパレットの積卸1回。

#### (2) 実施日

2018年1月24日（水）

#### (3) 実証実験の結果

##### ① 運行スケジュール

工場と郡山DCの間で、午前・午後で各1往復ずつ運行を実施。

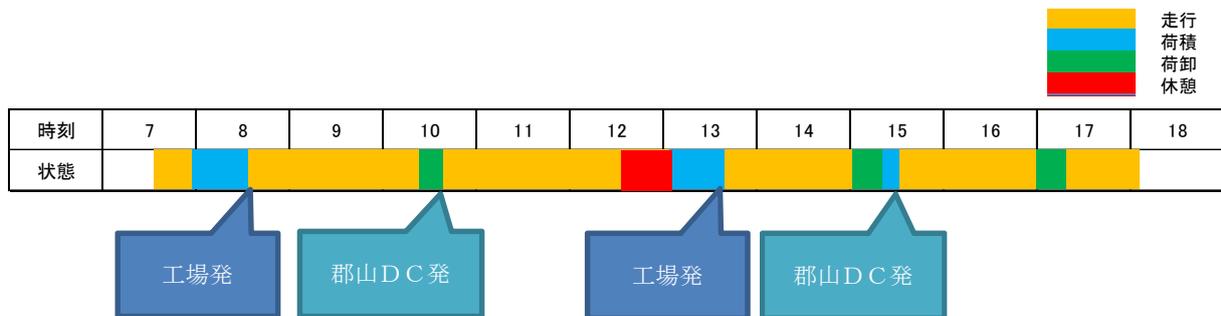


図4-10 実証実験の運行スケジュール

##### ② 輸送量について

従来の作業での1回あたりの輸送量は850本であり、実証実験では476本※であった。積載効率としては従来と比較して56%となった。

2往復で考えると、輸送量952本であり積載効率は112%であった。

$$\text{※}34\text{本}/\text{パレット} \times 14\text{パレット} = 476\text{本}$$

$$\Rightarrow 2\text{往復により} 476\text{本} \times 2\text{往復} = 952\text{本} (\text{対現行} 112\%)$$

##### ③ 拘束時間 \*ただし、休憩時間等を含んでいないため、正確な拘束時間ではない。

従来の手積みでは工場での積み込み時間が90分程度であり郡山DCでの荷卸し時間が120分程度であったのに対し、架台の使用により、積み込み作業は1回30分、2回合計で60分であった。荷卸し時間は1回15分、2回合計で30分であった。

工場ー郡山DC間の輸送時間は平均1時間30分程度であった。

また、実験では架台を使用するため、架台を工場へ返送する必要がある。返送に伴う積卸作業時間は積み込みが7分、荷卸しは10分であった。

工場ー郡山DCの輸送についてドライバーの拘束時間を比較すると、

現行：390分

実証実験：1回の輸送 225分 2回合計では467分（現行の119.7%）

削減時間：77分の増加（19.7%の増加）

となった。

現行の輸送量を確保するためには2回の輸送が必須であり、その結果として、ドライバーの拘束時間は約20%の延長となるが改善基準告示内の範囲内の拘束時間である。

拘束時間の中のドライバーの積み込み・荷卸し作業時間を見ると、

現行：すべて手積みで、積み込み90分 荷卸し120分 合計210分

実証実験：すべてフォークリフト作業 積み込みが30分（1回） 荷卸しが15分（1回）

架台の積み込みが17分

2回の輸送合計 107分（現行の51%）

削減時間：103分（削減率49%）

となっている。なお、実験では積み込み作業はフォークリフト作業となったため、作業中ドライバーは立ち会ってはいるが主な作業は架台の固定などの補助作業であり、これによって現行に比べると大幅な作業負荷の軽減が図られることとなった。

◆実質作業時間は現行の8.1%に削減、作業内容もフォークリフト作業の補助作業

#### ④発荷主・着荷主での作業量について

架台の使用によってドライバーの拘束時間の短縮だけでなく、発荷主・着荷主での積み込み作業についても効率化が期待出ると考えられる。

##### 【積み込み作業】

現行：180分

実証実験：1回90分 2回合計180分

削減時間：なし

##### 【荷卸し作業】

従来はフォークリフトで郡山DC保管用の空パレットを荷台に運び、そこにタイヤを手作業でのせ、タイヤを満載したパレットをフォークリフトで卸し、倉庫へ搬入する。

実験では、1台のフォークリフトがトラックから卸して高床バースまで搬送し、もう1台のフォークリフトがそれを倉庫へ搬入する。

現行：240分

実証実験：1回30分 2回合計60分

削減時間：180分

## 【架台返送積卸し作業】

現行：なし

実証実験：1回発生 34分

削減効果：34分増加

## 【全体】

現行：420分

実証実験：2回合計（架台返送含む） 274分（対現行 65.2%）

削減時間：146分（削減率 34.8%）

◆発荷主・着荷主の合計作業時間（人・時）が 65.2%に削減されること

などの状況を加味すれば、作業効率化の観点からは実現の可能性は低いと考えられる。

## ⑤輸送コストについて

荷主にご協力いただいて、タイヤ1本当たりの輸送コスト（指数）の比較を行った。

現行：100%

実証実験：179%（対現行比）

現行の輸送方法（使用した架台、輸送量）、運賃体系の下では荷主の輸送コスト負担が大きく実現は難しいと思われる。

## ⑥課題

〈全体的内容〉

- ・輸送効率を考慮しなければ、架台の使用により荷役時間が大幅に短縮し、拘束時間短縮も実現される。しかし、現状としては輸送効率が6割弱となっている。輸送効率4割低下では荷主による努力では対応しきれない数字であり、架台やトラックの荷台構造等様々なところで輸送効率を上げるアイデアが必要となる。
- ・実験を行った区間のように、1日で複数回の運行が見込める輸送については、これを前提とした運賃体系の検討も必要と考えられる。
- ・拘束時間の短縮だけでなく作業量の削減も見込めるため、そのあたりを考慮して今後のドライバー確保の観点から許容できるコスト負担分を見極めていくことが必要になると思われる。
- ・架台の開発に当たっては、着荷主（顧客）での作業効率や利便性の観点から、タイヤメーカーが共同で使える仕様にするのが望ましいと考える（他社との共同利用）。

〈個別的な内容〉

- ・今回の実験においては、従来と比べて積込みに係る時間が短いため、積込みと同時に実施している出荷検品が間に合っていない状態が見られた。架台での積込みを実施する際には、事前の荷揃えや架台ごとの検品とするなど検品作業の効率化が課題となる。
- ・フォークリフトのマスト高さに対してトラック荷台の天井高がギリギリでありパレット荷役での積込み作業のやり難さが見受けられた。（荷卸し時はウィングをあげて横から卸すので問題にはならない）。フォークリフトの運転者の技量によって作業時間が大きく変動する恐れがある。

現行と実証実験の作業時間等の比較表

			現行(本)	今回の実証実験(本)		
				1回目	2回目	合計
輸送量	輸送本数	本数	850	476	476	952
		対現行比率		56.0%	56.0%	112.0%
			運転時間(分)	運転時間(分)		
輸送	往復	ドライバー	180	180	180	360
		対現行比率		100.0%	100.0%	200.0%
			作業時間(分)	作業時間(分)		
	積み込み	ドライバー	90	30	30	60
		発荷主	180	90	90	180
	荷卸し	ドライバー	120	15	15	30
		着荷主	240	30	30	60
(※今回の実証実験ではドライバーの実作業はなし)						
《パレット回収》			作業時間(分)			
作業	空パレ積み込み	ドライバー	-	-	7	7
		発荷主	-	-	14	14
	空パレ降し	ドライバー	-	-	10	10
		着荷主	-	-	20	20
(ドライバーは補助作業)						
発荷主・着荷主		作業時間	420	120	154	274
作業時間 計		対現行比率		28.6%	36.7%	65.2%
ドライバー		作業時間	210	45	62	107
拘束作業時間 計		対現行比率		21.4%	29.5%	51.0%
ドライバー		作業時間	210		17	17
実質作業時間		対現行比率			8.1%	8.1%
合計		作業時間	630	165	216	381
		対現行比率		26.2%	34.3%	60.5%
ドライバー	拘束時間 計	ドライバー	390	225	242	467
		対現行比率		57.7%	62.1%	119.7%
(ただし、この拘束時間には休憩時間等は含んでいない)						
(参考) 輸送費	1本当たり	指数	100%			179%



図4-1-1 実証実験の様子

【参考資料】 人員不足に関連した値上げ要請の動向

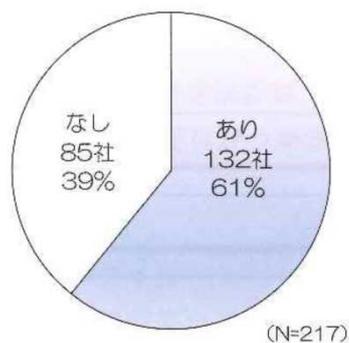
公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会が荷主企業に対して実施している物流コスト調査では、トラックドライバーの就業人口減をはじめとする人手不足に関連した調査も実施されている。

当該調査の報告書によると有効回答 217 社の内、値上げ要請を受けた荷主企業は 132 社（61%）となっている。値上げを要請されたコストの種類は輸送費が最も多くなっており、値上げ要請に対して 102 社（77%）の企業が応じている。

値上げ要請に応じた企業での値上率をみると、輸送費では～5%が最も多く、次いで～10%となっている。また～20%や～25%が 2 社ずつある。

ドライバー不足は今後も更なる深刻化が予想されており、荷主企業にとっては人手不足にともなう物流コスト増加は避けられない状況にあると言える。今回の実証実験での取り組みは積載率など多くの課題は残っているが、ドライバーの負荷を抑えることで車両の確保しやすさを担保することで物流コストの増加を抑制することを検討する必要があると考えられる。

図表 4-5 値上げ要請の有無



図表 4-6 値上げを要請されたコストの種類



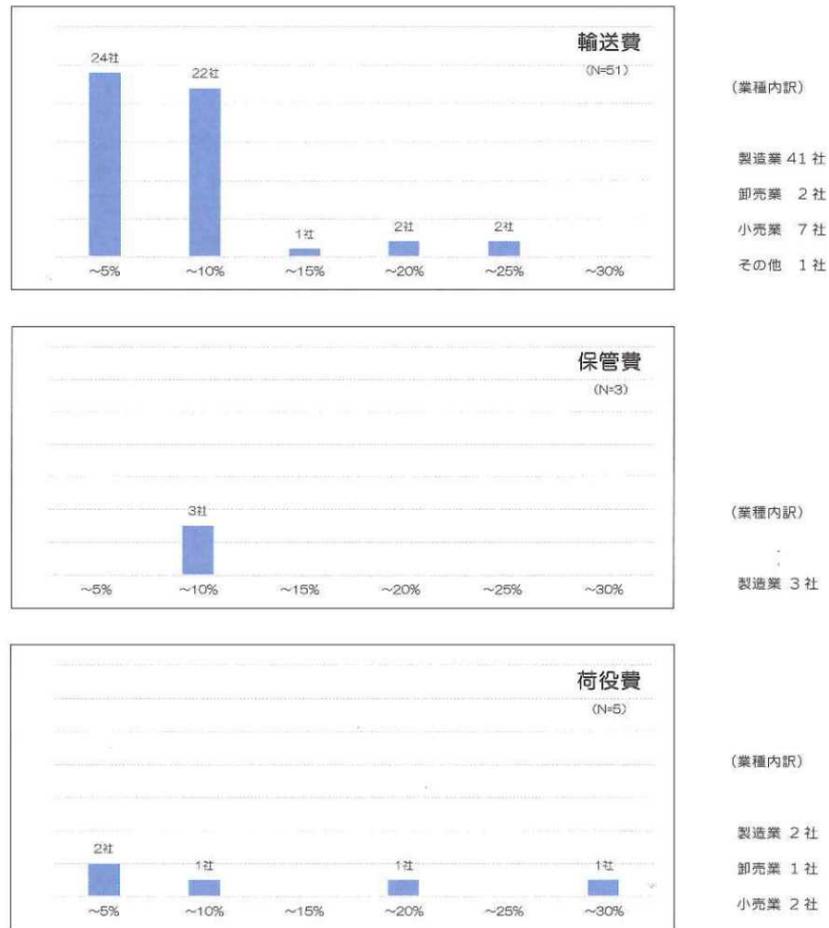
(注1) 値上げを要請された主なコストの種類を複数選択した回答（18件）は集計の対象から除いた。また、無回答が1件あった。

図表 4-7 値上げ要請に対する応否



出典：2016 年度物流コスト調査報告書（公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会 2017 年 3 月発行）

図表 4-8 物流コストの値上率（参考値）



(注2) 値上げを要請された主なコストの種類を選択しなかった、または複数選択した回答 13 件と、平均値からの乖離が大きい回答 1 件は集計対象から除いている。

出典：2016 年度物流コスト調査報告書（公益社団法人 日本ロジスティクスシステム協会 2017 年 3 月発行）

## 6.2 補助人員の配置

補助人員を配置し、実際の積み込み作業時間を計測した。

計測の結果、補助人員なしが72分20秒／台に対し、補助人員ありは64分10秒／台となった（数値は4台の平均値）。1台当たり約8分の短縮となり、トラックドック1か所につき1日約6台の積み込みがあるため1日で48分の短縮効果があることがわかった。また数字上は表れないがドライバーの仕事量自体は半分になるので体への負荷が減るという効果もある。

なお、積み込み作業では荷台にコンベヤを通しコンベヤに流れてきたタイヤを積み込むが、2名で作業するとタイヤの供給スピードが律速となる（タイヤを荷台に積む速度よりも供給される速度が遅く作業者がタイヤの供給を待つ状態になる）ため単純に作業時間が半減しなかったと考えられる。今後さらなる検討のためには供給スピード（コンベヤにタイヤを投入する供給側も2名体制が必要）が課題となる。

表4-8 補助人員の有無による積み込み作業時間（4台の平均値）

	補助人員なし（1名作業）	補助人員あり（2名作業）
車両1台への積み込み作業時間	72分20秒	64分10秒

## 7. チェックリスト結果

荷主：

チェックリスト項目	設問 番号	発荷主
① 委託先運送事業者のトラック運転者の過重労働防止等、労働条件の改善についての考え	2	自社（発荷主）と運送事業者が一体となって解決すべき問題である。
② トラック運転者の過重労働防止等、労働条件の改善のために取組みを行ったことがあるか	3	取組みを定期的に行っている。
③ 具体的にどのような取組みを行ったか	4	元請運送事業者と協議を行った。
④ トラック運転者の過重労働防止等、労働条件の改善のために、委託先運送事業者から申し入れを受けたことがあるか	5	元請運送事業者から申し入れを受けた。 申入内容【弊社入門から出門までの時間短縮】
⑤ 「改善基準告示」の内容を知っているか	6	-
⑥ 「改善基準告示」の内容について	7	-
1か月の拘束時間について		-
1日の拘束時間（13時間）について		-
1日の拘束時間の延長の回数について		-
休息期間について		-
分割休息期間について		-
1日の運転時間について		-
1週間の運転時間について		-
連続運転時間について		-
⑦ 委託先の運送事業者のトラック運転者は、「改善基準告示」を遵守できていると思いますか	8	-
⑧ 守れない要因はどこにあると考えるか	9	-
⑨ トラック運転者の労働時間や拘束時間が長くなることによる運送コストへの影響	10	-
⑩ そのコストは誰が負担しているか	11	-
⑪ 荷主勧告制度の内容を知っているか	12	おおよその内容を知っている。
⑫ 本事業の対象とする荷役作業、付帯作業は誰が担当しているか		-
積み込み	13	運送事業者
荷卸し		運送事業者
その他付帯作業		-
ピッキング		自社
検品		自社
ラベル貼り付け		自社
⑬ 本事業の対象とする荷役作業、付帯作業の依頼状況について		-
積み込み	14	契約を書面化している
荷卸し		契約を書面化している
その他付帯作業		-
⑭ これまでにトラック運転者の労働時間の短縮化に向けて工夫、配慮をされたことはあるか 短縮化に向けた考えや意見	15	
⑮ トラック運転者の労働時間等について、気付いた点、考えや意見	16	

運送事業者：

チェックリスト項目	設問	実運送事業者
①労働者数(うちトラック運転者数)	1	25人(18人)
②保有車両数	1	大型:15台 中型:3台 小型:1台 その他:19台
③労働時間管理方法	2	1. 全ての車両にデジタルタコグラフを装着して管理している。
④1か月の拘束時間の状況	3.(1)	1か月の拘束時間は320時間以内で、延長した月が1年のうち6か月以下であり、1年間の拘束時間は3,516時間以内である
⑤1日の拘束時間の状況	3.(2)	
⑥1日の拘束時間(13時間)の延長回数の状況	3.(3)	
⑦休息期間の状況	3.(4)	
⑧分割休息期間の状況	3.(5)	
⑨1日の運転時間の状況	3.(6)	
⑩1週間の運転時間の状況	3.(7)	1週間の運転時間は44時間以内である
⑪連続運転時間の状況	3.(8)	運転開始後4時間以内に運転の中断があるが、その合計時間が30分未満の場合がある
⑫改善基準告示を遵守できない要因	4	ドライバーが指示通りに運行しない。
⑬本事業の対象荷主の業務が影響し、遵守できない改善基準告示の項目	5	
⑭影響がある場合のトラック運転者の労働時間の実態 平成28年6月分実績の最長と平均的な運転手		
1か月の拘束時間		【最長】時間／長距離、日帰り 【平均】時間／長距離、日帰り
1日の拘束時間		【最長】時間／長距離、日帰り 【平均】時間／長距離、日帰り
休息期間 ※最も短い運転者		【最長】時間／長距離、日帰り 【平均】時間／長距離、日帰り
1日の運転時間		【最長】時間／長距離、日帰り 【平均】時間／長距離、日帰り
1週間の運転時間	6	【最長】時間／長距離、日帰り 【平均】時間／長距離、日帰り
連続運転時間		【最長】時間／長距離、日帰り 【平均】時間／長距離、日帰り
1日の手待ち時間		【最長】時間／長距離、日帰り 【平均】時間／長距離、日帰り
1か月の総労働時間		【最長】時間／長距離、日帰り 【平均】時間／長距離、日帰り
1か月の時間外労働時間		【最長】時間／長距離、日帰り 【平均】時間／長距離、日帰り
今回の荷主の運行において発生している問題。その問題の具体的な状況		
①問題	7	発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する、発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができない。
①上記問題の具体的な内容	8	【発生場所】出荷ホームで 【頻度】工場移管に関しては手待ちも仕事とします(出荷ホームでの作業 出し入れ)※ドライバーは積み卸しはしていない 【時間】?? 【原因】作業予定に遅れが発生したとき
②問題	7	
②上記問題の具体的な内容	8	
③問題	7	発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができない。
③上記問題の具体的な内容	8	【発生場所】出荷担当者様より 【頻度】※1週間に1~2回程度(横持便) 【どのように】出荷停止(横持便)、貨物量の増加、減少(横持便) 【原因】
③問題	7	
③上記問題の具体的な内容	8	
④問題	7	
④上記問題の具体的な内容	8	
⑤問題	7	配送先(着荷主)の庭先での荷役に時間がかかる。
⑤上記問題の具体的な内容	8	【発生場所】横浜方面の倉庫(特に) 【頻度】月に5~6回 特に月曜日 【時間】月に5~6回 PMまたは正午ぐらいになる時がある 【原因】手卸しのため、入構台数が多いため
⑥問題	7	
⑥上記問題の具体的な内容	8	
⑦問題	7	高速道路を走行せず、一般道路を走行している。
⑦上記問題の具体的な内容	8	【発生場所】主に関東方面や近県 【頻度】毎回 【時間】関東方面の物流センター(200~250km) 【原因】高速道路料金を収受できないため、自社内のコスト削減のため
⑰荷主企業にどのような協力を仰げば、改善基準告示を遵守でき、労働時間が改善できると考えるか	9	1. 発荷主での荷役の機械化等による荷役時間の削減 2. 着荷主での荷役の機械化等による荷役時間の削減 4. 発注時刻の厳守・見直し 5. 出荷時刻の厳守・見直し 6. 発荷主での荷役作業の削減・解放 7. 配送先(着荷主)での荷役作業の削減・解放 8. 配送先(着荷主)への配達指定時刻の延長・柔軟化
⑱労働時間や拘束時間が長くなることによる、運送コストへの影響	10	大いに影響がある。
⑲コストは誰が負担しているか	11	実運送事業者(当社)が負担している。
⑳そのコストはどのような形で負担しているか	12	1. 会社の利益を少なくする。3. 経営の効率化を図る。
21.本事業対象の荷役作業、付帯作業の担当者	13	
積込み		
荷卸し		
その他付帯作業		
22.本事業対象の荷役作業、付帯作業の依頼状況	14	
積込み		
荷卸し		
その他付帯作業		
23.その他、改善基準告示の遵守に向けて、自社で必要な(取り組み可能な)取り組みについて	15	
24.改善基準告示が遵守できている現場でも、労働時間をもっと短くしたいと考えているか。また、遵守するために工夫している取組みはあるか	16	

# 第2章 平成29年度パイロット事業 (福島県) 第2事業

トラック輸送における取引環境・労働時間改善  
福島県協議会

# 1. 事業の実施概要

# 1. 1 本業務の目的

## 業務の目的

- 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、取引環境の未整備などの実態があり、トラック運送事業者のみの努力では改善することが困難な状況にあり、環境整備を進める必要がある。
- このため、学識経験者、荷主、トラック運送事業者、行政機関などにより構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善福島県地方協議会（以下、「地方協議会」という。）」を設置し、実態調査・パイロット事業（実証実験）・長時間労働改善ガイドラインの策定等を行うことにより、長時間労働の抑制とその定着を図っていくこととしている。
- このような状況を踏まえ、地方協議会により選定された荷主、貨物自動車運送事業者等により構成された集団（以下、「対象集団」という。）が、コンサルタント等による指導・助言等を受けて実証実験を行い、トラック輸送の長時間労働抑制のための改善取組事例および課題や分析等の結果を、地方協議会のトラック運転者の長時間労働の改善の協議に活用することにより、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。

## 1. 2 本事業の背景、課題、実施内容

### 背景

○トラック運転者の労働時間削減に向けて、運送事業者独自の取組では限界があるため、発着荷主とのパートナーシップにより、改善の取組を実施する必要がある

### 取組の課題

- 発荷主都合による手待ち時間の削減
- 着荷主都合による手待ち時間の削減
- 長時間運転や長時間労働による拘束時間の削減
- 附帯作業に伴う拘束時間の削減

### 実施内容

- 発着荷主及び運送事業者（元請・実運送）が協力して課題の改善策を検討、パイロット事業を実施

取組イメージ

荷主

パートナーシップ

元請事業者

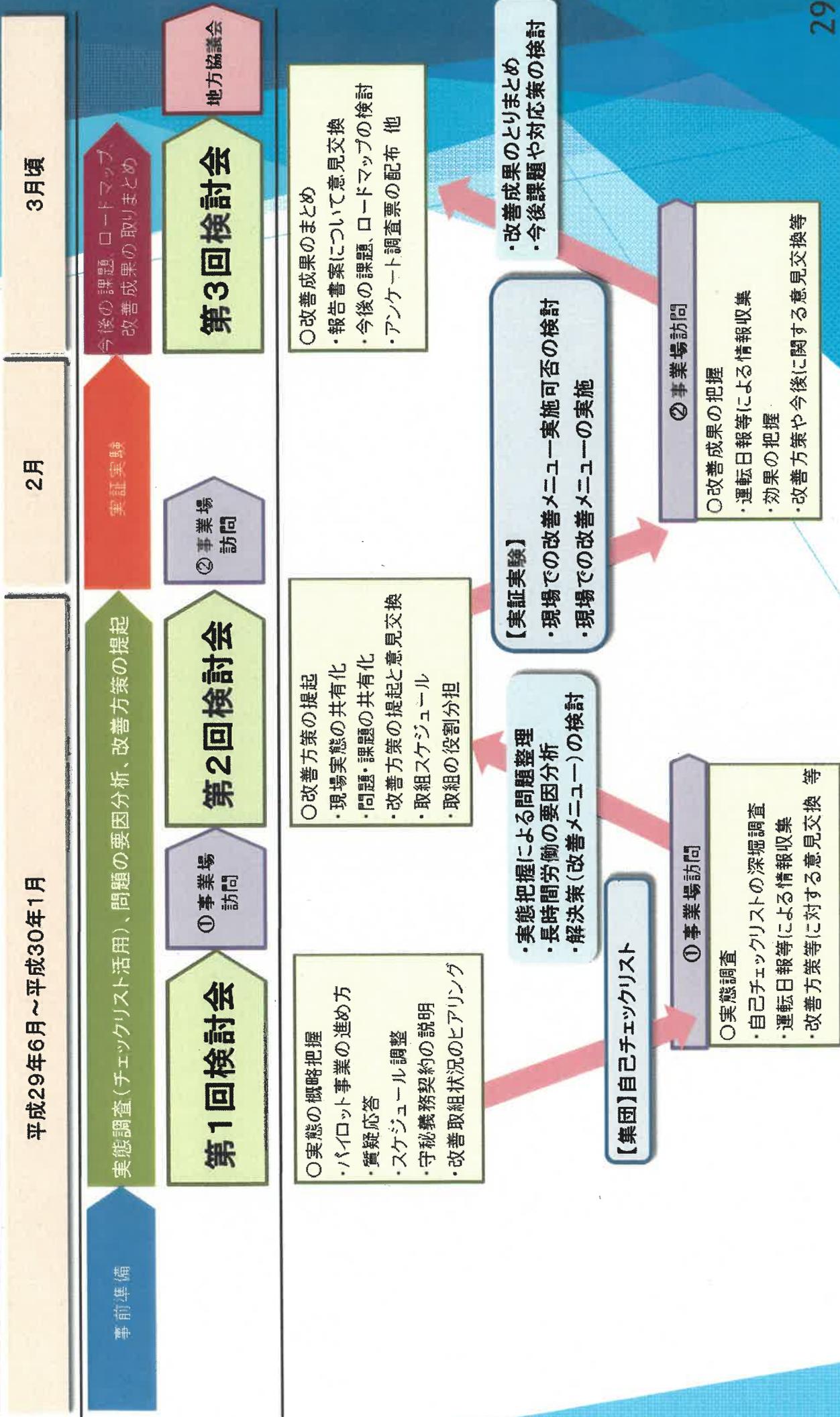
実運送事業者

- 現場実態の把握
- 改善課題の特定と改善方策の検討
- 改善方策の実施（パイロット事業）

- 発荷主都合による手待ち時間の削減
- 着荷主都合による手待ち時間の削減
- 長時間運転や長時間労働による拘束時間の削減
- 附帯作業に伴う拘束時間の削減

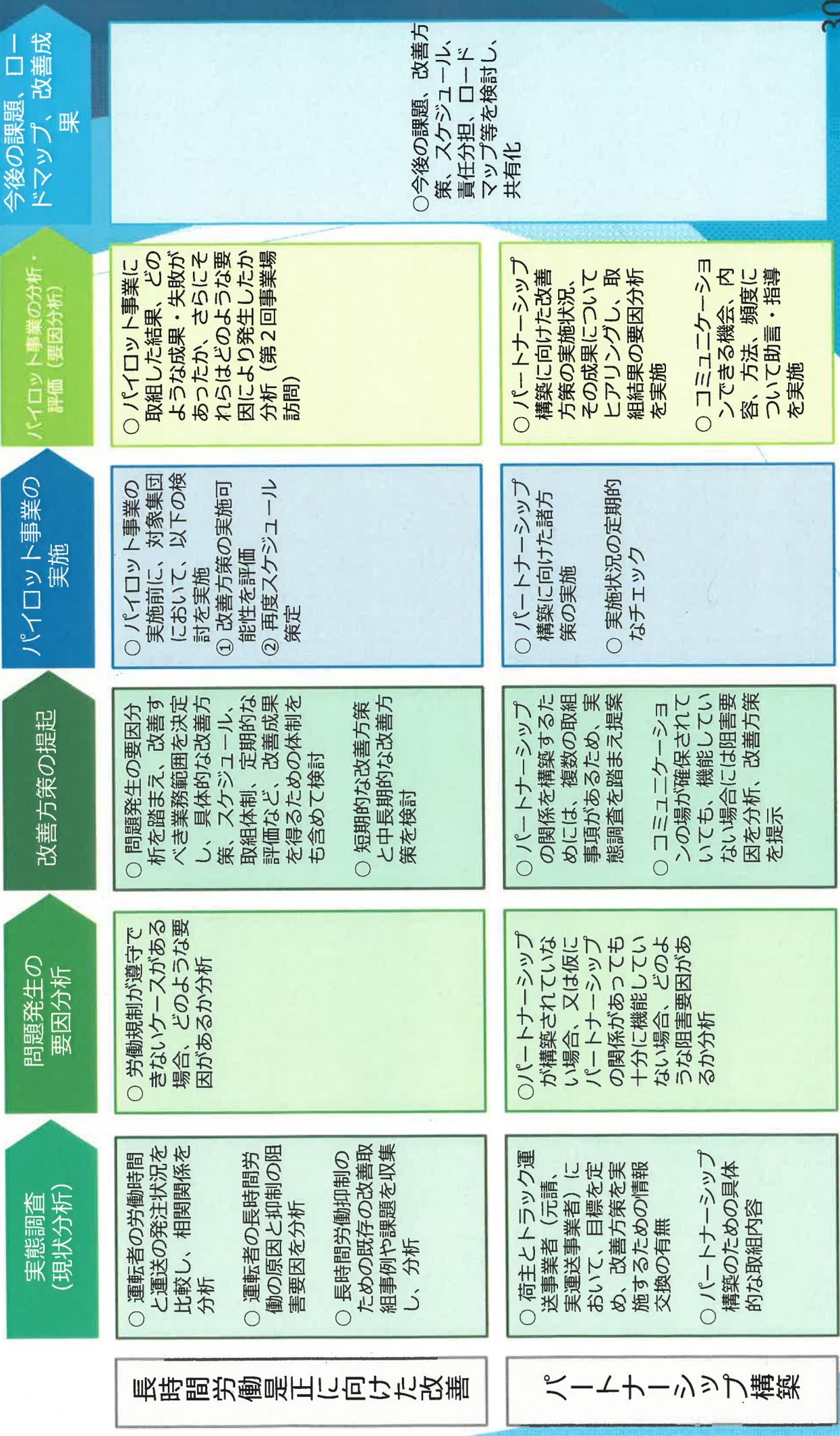
# 1.3 本業務の作業フロー

○本業務の作業フローは以下の通りである。



# ご参考) パイロット事業の実施プロセス

○ 荷主とトラック運送事業者が連携して長時間労働の抑制に向けて、以下の2つのポイントが重要です。



## 実態調査 (現状分析)

- 運転者の労働時間と運送の発注状況を比較し、相関関係进行分析
- 運転者の長時間労働の原因と抑制の阻害要因を分析
- 長時間労働抑制のための既存の改善取組事例や課題を収集し、分析

## 問題発生要因分析

- 労働規制が遵守できないケースがある場合、どのような要因があるか分析

## 改善方策の提起

- 問題発生要因分析を踏まえ、改善すべき業務範囲を決定し、具体的な改善方策、スケジュール、取組体制、定期的な評価など、改善成果を得るための体制をも含めて検討
- 短期的な改善方策と中長期的な改善方策を検討

## パイロット事業の実施

- パイロット事業の実施前に、対象集団において、以下の検討を実施
  - ① 改善方策の実施可能性を評価
  - ② 再度スケジュール策定

## パイロット事業の評価 (要因分析)

- パイロット事業に取組んだ結果、どのような成果・失敗があったか、さらにそれらはどのような要因により発生したか分析 (第2回事業場訪問)

## 今後の課題、ロードマップ、改善成果

- 今後の課題、改善方策、スケジュール、責任分担、ロードマップ等を検討し、共有化

## 長時間労働是正に向けた改善

## パートナーシップ構築

- 荷主とトラック運送事業者 (元請、実運送事業者) において、目標を定め、改善方策を実施するための情報交換の有無
- パートナーシップ構築のための具体的な取組内容

- パートナーシップが構築されていない場合、又は仮にパートナーシップの関係があっても十分に機能していない場合、どのような阻害要因があるか分析

- パートナーシップの関係構築するためには、複数の取組事項があるため、実態調査を踏まえ提案
- コミュニケーションの場が確保されていても、機能していない場合には阻害要因を分析、改善方を提示

- パートナーシップ構築に向けた諸方策の実施
- 実施状況の定期的なチェック

- パートナーシップ構築に向けた改善方策の実施状況、その成果についてヒアリングし、取組結果の要因分析を実施
- コミュニケーションできる機会、内容、方法、頻度について助言・指導を実施

# 1. 4 検討会、事業場訪問の概要

## 会議の実施状況

回数	検討内容	留意点	実施予定時期
第1回 検討会	1. 事業の進め方についての合意形成 2. 今後のスケジュール 3. 質疑応答	○ 第1回事業場訪問における詳細な実態把握に向けて、下地を整えるイメージ	平成29年 6月15日
第2回 検討会	1. 現場実態の共有化 2. 問題・課題の共有化 3. 改善方策の提起と意見交換	○ 第1回事業場訪問による実態調査を踏まえ、実態把握、問題・課題を分析し、改善に向けた取組方策を検討	平成29年 7月13日
第3回 検討会	1. 事業の実施状況の共有化 2. 改善成果の共有化と意見交換	○ 事業の実施状況と、改善成果の共有化を踏まえた意見交換を実施（2回実施）	平成30年 1月25日 2月19日

## 事業場訪問の実施状況

第1回 事業場 訪問	1. 詳細な実態調査 2. 附帯作業内容の現場視察 3. 改善方策等に関する意見交換 4. 積みみ・取卸し現場の視察等	○ 実証実験の実施に向けて、実態把握に向けた調査を実施する。実態調査結果を踏まえ、問題及びその原因を分析し、有効な対応策を検討 ○ 2日間にわたり現場訪問を実施	平成29年7月 5日（着荷主） 7日（発荷主）
第2回 事業場 訪問	1. 実施に向けた調整・打合せ	○ 実証実験の取組に向けた打合せを実施（3回実施）	平成29年 9月8・15日 12月7日

訪問場所：着荷主

内容：パイロット事業の方向性、具体的な取組内容

訪問場所：発荷主本社

内容：福島工場での取組内容についての打合せ、ヒアリング調査

訪問場所：発荷主本社

内容：福島工場での取組内容についての打合せ、ヒアリング調査

## 2. 対象集団の概要

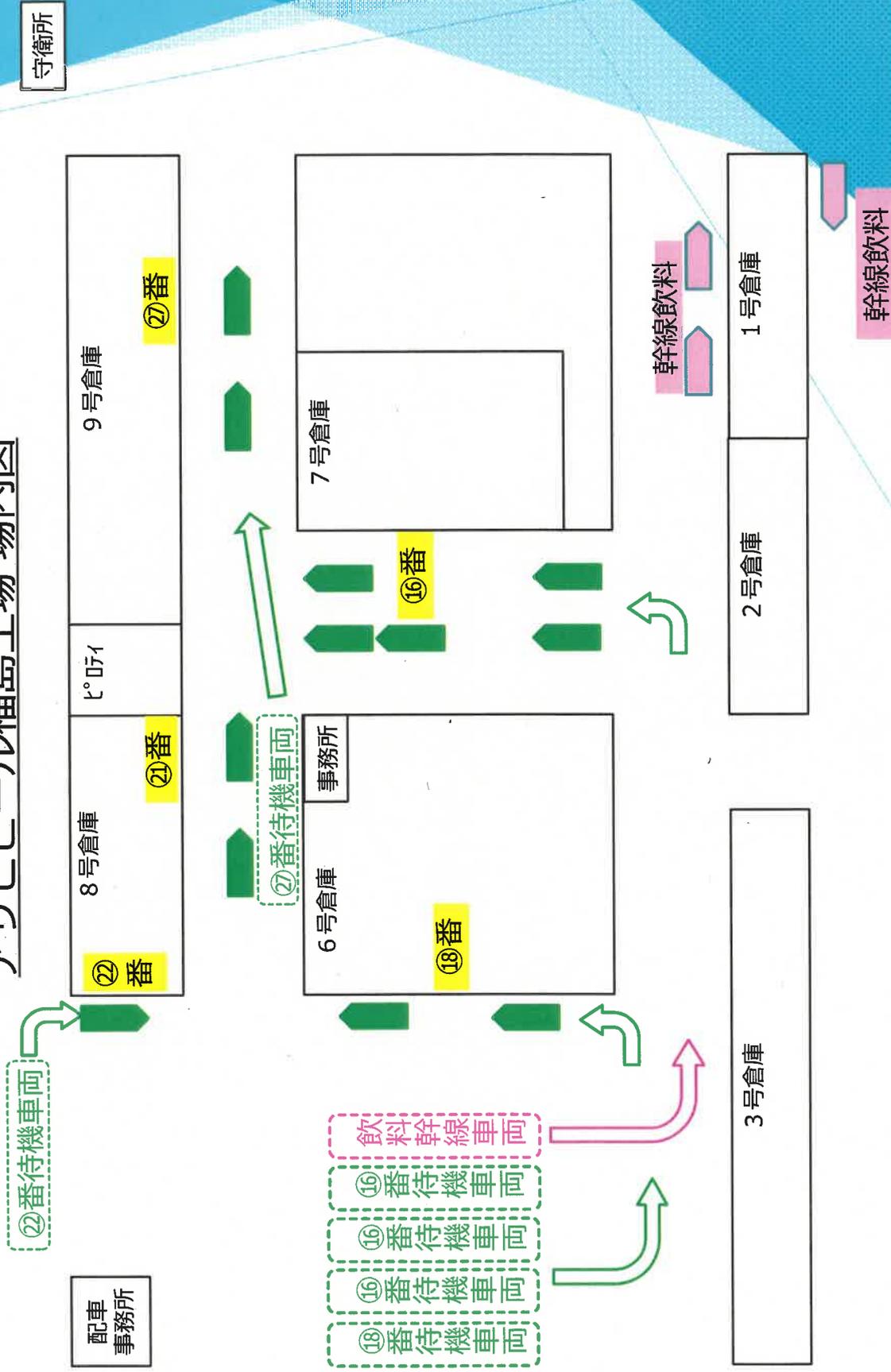
## 2.1 パイロット事業実施集団の概要

区分	実施集団の名称	事業概要	輸送品目
発 荷 主	アサヒビール株式会社 福島工場（本宮市）	東京都に本社を置く大手ビールメーカー	軽工業品 (酒：飲料)
	アサヒロジ株式会社 北海道東北支社福島支店（本宮市）	東京都に本社を置く荷主の物流子会社	
実（下請） 運送事業者	エービーカーゴ東日本株式会社 福島営業所（郡山市）	福島県に本社置く運送会社 元請運送事業者のパートナー企業として、輸送作業を担当	
	【非公表】	仙台市の酒類・食品・関連消費財にわたる卸売業等	
委託 コンサル	日本P M Iコンサルティング株式会社		
事業区分	全日本トラック協会事業（平成29年度福島県協議会第二事業）		

## 2. 2 福島工場 場内の特性

- 福島工場内では、車両は積込場所1箇所にて接車し、フォークリフトが複数の倉庫から貨物を集めて積載する方式を採用している。
- 作業スペースが狭隘であるため、一度に積込可能な台数は約12台。

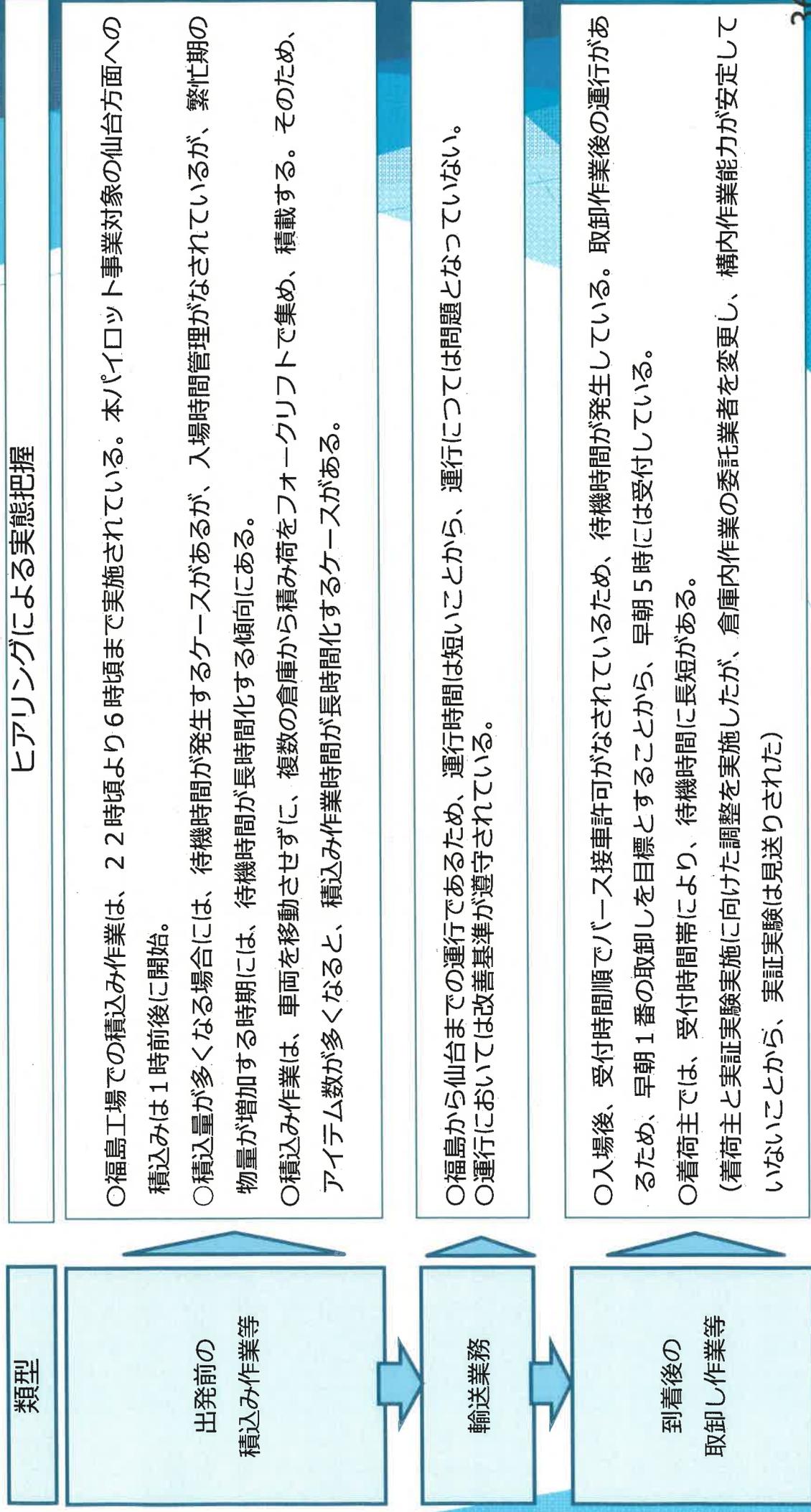
アサヒビール福島工場 場内図



### 3. 問題・課題と取組内容

### 3. 1 ヒアリングによる実態把握

○ヒアリングを踏まえ、以下のように「出発前の積み込み作業」「輸送業務」「到着後の取卸し作業」の3つのポイントから実態を整理する。



### 3. 2 実態を踏まえた問題・課題の整理

○場内滞留時間の長時間化の原因として、3つの問題・課題の整理をする。

#### 場内滞留時間の長時間化の原因

- 積込み時、特定時間帯への入場車両の集中
- 構内作業員の出荷能力を超えた入場車両があった  
→ 場内滞留が発生

- 多品種少量品や希少品の収集、検品を同時に実施していたことから、荷揃いに時間を要した  
→ 積荷の準備に時間を要していた  
トラックへの積込みの生産性低下

- 積込み作業の生産性の向上にはリフトマンの生産性向上が必要
- リフトマン1人一人の稼働状況が把握できておらず、リフトマンそれぞれの作業計画、実績管理ができていない  
→ 積込み作業時間が長時間

#### 課題の整理

- 入場する車両台数を構内作業能力に即して、時間指定して車両を分散化する  
→ 入場コントロール、物量変動による積込みバースの変更、欠品待ち車両への対応ルールの見直しが必要

- 多品種少量品や希少品のピッキング作業を積込み作業と並行して実施しない  
→ 多品種少量品等を予めピッキングを実施

- リフトマン稼働状況の「見える化」を行い、作業計画を踏まえた時間実績をフォローアップし、効率的な作業計画を立案  
→ リフトマンの稼働状況の見える化  
作業計画と実績をフォローアップ  
効率的な作業員配置、役割分担  
リフトマンのチームワーク形成

### 3.3 問題・課題を踏まえたパイロット事業の方向性を検討

○場内滞留時間の長時間化の原因と課題を踏まえ、パイロット事業の方向性を検討する。

#### 課題

##### 入場コントロール等の取組

特定時間帯への集中車両を分散化  
場内待機時間の削減



#### パイロット事業の方向性

- 積込開始22時15分から翌朝6時頃までの間に到着場所により、積込時間が決まっているが、車両は指定時刻よりも早い時間に場内入場し、待機している。そのため、午前0時から2時頃の時間帯に車両が集中化している。
- 入場できる車両台数を決め、入場時間を予め定めることで、入場コントロールを実施する。
- 欠品待ち車両への対応ルールの見直し、物量変動を踏まえた柔軟な積込バースへの接車ルールの見直しも実施する。

##### 多品種少量品等を予め準備

リフトマンの積込作業の効率向上  
荷揃い時間の削減  
積込作業の効率化、時間削減



- 多品種少量品については、ピッキング作業に時間を要するため、積込み作業と併行して実施すると、積込み作業時間の長時間化につながる。
- 多品種少量品等のピッキング作業は、積込作業前に予め準備しておき、積込作業と併行して実施しないような運用に取り組む。

##### リフトマン稼働状況の実態把握

リフトマンの最適配置  
積込作業の効率化、時間削減



- リフトマンの生産性向上は、積込作業時間の削減に直結するため、リフトマンの稼働状況を携帯端末を活用し、実態把握し、「見える化」する。
- リフトマン一人ひとりの作業計画及び実績をフォローアップし、リフトマンの最適配置、最適な作業計画、チームワークの形成などに取組み、積込作業の効率化を図る。

### 3. 4 方向性を踏まえた取組方策の検討

方向性	実態→課題	取組方策
<p>方向性 1</p> <p>入場 コントロール 等の取組</p>	<p>【実態】トラックの入場時間のルールが曖昧で、物量により、伝票手渡しからバス接車までの長時間の待機時間が発生している。</p> <p>【課題】合理的な入場ルールの設定と運用の徹底を図る必要がある。また車両が集中する時間帯は、積込能力の引き上げが必要である。</p>	<p>○納品距離、納品時間から逆算した車両別の入場バッチの設定、運用の徹底</p> <p>○積込時の欠品待ち車両への対応（入場バッチを柔軟に組み替える）</p> <p>○車両集中時間帯の積込バス稼働率の向上（可視化による柔軟なバスへの引き当て）</p>
<p>方向性 2</p> <p>多品種少量品等を 予め準備</p>	<p>【実態】多品種少量品のピッキング品の事前準備ができていない。また収集と検品の同時実施により、トラック積込の生産性が低下。</p> <p>【課題】事前に荷揃いし、積込バス付近に保管することで、速やかに積込みする必要がある。さらにピッキング作業員の作業効率を上げるために、無駄な作業を見直す必要がある。</p>	<p>○希少品は、事前に荷揃い作業を実施</p> <p>○積込み場所近くに、予め保管し移動距離を縮減</p> <p>○一部検品廃止など、ピッキング作業の効率化を実施</p>
<p>方向性 3</p> <p>リフトマンの 最適配置、 最適な作業計画</p>	<p>【実態】リフトマンの稼働状況が可視化されておらず、時間帯別の必要作業量と稼働状況の相関が不明</p> <p>【課題】リフトマンの時間帯別の最適配置（レイバースケジューリング）を実現する必要がある。</p>	<p>○WFM活用によるリフトマン稼働状況の「見える化」</p> <p>○最適配置、最適作業計画の立案、フォローのPDCAにより効率的なレイバースケジューリングを実現</p>

### 3. 5 パイロット事業における取組方策 (①～③)

#### 取組方策①：入場コントロールの実施

##### ◆取組内容

- 出荷バッジ通りに入場をコントロール  
(得意先到着時間から逆算し、1時間毎の出荷バッジを作成、前後30分のバッファーは認める)
- ピーク時間帯に車両が集中しないように、入場車両を時間分散(ドライバーとの調整を前提に)
- 一部のバースに車両が集中しないように、誘導バースを柔軟に変更

#### 取組方策②：多品種少量品等を予め準備

##### ◆取組内容

- 希少品については予め荷揃いをしておき、リフトマンは積込作業に専念する体制へ見直し
- ピッキング品の多い車両を特定し、事前に積込バース付近に収集・一時保管(事前準備の運用徹底)
- 一部検品を廃止(ピッキング作業で完結)し、作業を効率化するために、作業工程を見直し  
リフトマンによる数量検品作業を廃止

#### 取組方策③：リフトマンの最適配置、最適な作業計画

##### ◆方向性

- WFM※導入で現場を見える化、リフトマンの手待ち削減、積み込み比率の目標KPI設定  
※WFM (Work Force Management) →倉庫内の人材・作業・コストに関する情報を一元的に収集・管理し、現場を可視化するツール
- リフトマンの最適配置、最適な作業計画を立案し、日々フォローアップし、生産性を向上

## 取組方策①：入場コントロール等による車両分散化の取組

○積込時間帯ごとに、各積込場所での積込能力を踏まえ、入場時間をきめ細かく設定した。入場車両を分散化することで、待機時間の削減が期待される。

### 現 状

- 実態
  - 積込伝票を手渡しする時間からバースに接車するまでの間、待機時間が発生
- 
- 待機時間発生の原因
  - 特定時間帯に、入場する車両が増加。
  - 1台当たりの積込作業の標準時間があるが、特に車両が集中する時間帯には、捌ききれず、待機車両が発生
  - 欠品車両が出ると、積込バースに当該車両が長時間滞留する
  - 積込バースを変更する運用はされてこなかった

### 取組方策

- 取組内容
  - 入場バッチによる車両コントロール
  - 入場時間帯を定め、出荷伝票を手渡すルールへ変更。
  - 物量による柔軟な積込バースの変更
  - 各車両ごとに接車する積込場所が決まっているが、物量により他の積込バースに変更
  - 早めの時間帯に入場する車両への対策
  - 積込み伝票を手渡しをしない
  - 欠品待ち車両が発生すると、その後の車両に影響するため、事前連絡し、入場時間が遅延する旨を連絡し、入場時間を事前に再調整
- 
- 「待機時間を発生させないためにどうするか」という意識が共有化され、取組推進の原動力となることが期待できる

## 取組方策②：多品種少量品等を予め準備

○パレット単位以外の多品種少量品の多品種少量品のピッキングを予め実施し、積込場所近くに一時保管。

積込場所近くにピッキングした多品種少量品を荷揃いしておく



# 取組方策③：リフトマンの最適配置、最適な作業計画（1）

○全てのリフトマンの活動内容を「見える化」することにより、ムダ、ムリ、ムラを探し、リフトマンの最適配置、最適な作業計画の立案につなげる。

リフトマンの作業状況の「見える化」

工程	番号
朝礼(始業)	1
休憩	2
休憩(一時)	3
待機	4
店入(深夜)ー西	5
店入(深夜)ー南	6
店入(深夜)ー北	7
店入(朝配)ー南	8
店入(朝配)ー北	9
店入(積置)ー南	10
店入(積置)ー北	11
店入(コンテナ一括)	12
コンテナ(箱)品揃え	13
ビール庫(空瓶)	14
ビール庫(深夜)	15
ビール庫(白中)	16
ビール庫(片割付)	17
ビール配送	18
ビール製品移動	19
レイヤー補充	20
飲料曳荷	21
飲料幹線	22
ビール棚卸	23
ビール棚卸(照合)	24
ビールPKG	25
3カテPKG	26
飲料PKG	27
ゲストハウス	28
出荷管理	29
夕礼(終業)	30
3カテPKG(検品)	31

スタッフ名	22時			23時			0時			1時			2時			3時				
	0	15	30	45	0	15	30	45	0	15	30	45	0	15	30	45	0	15	30	45
リフトマンA	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
リフトマンB	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
リフトマンC	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
リフトマンD	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
リフトマンE	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
リフトマンF	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
リフトマンG	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
リフトマンH	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
リフトマンI	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
リフトマンJ	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
リフトマンK	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5

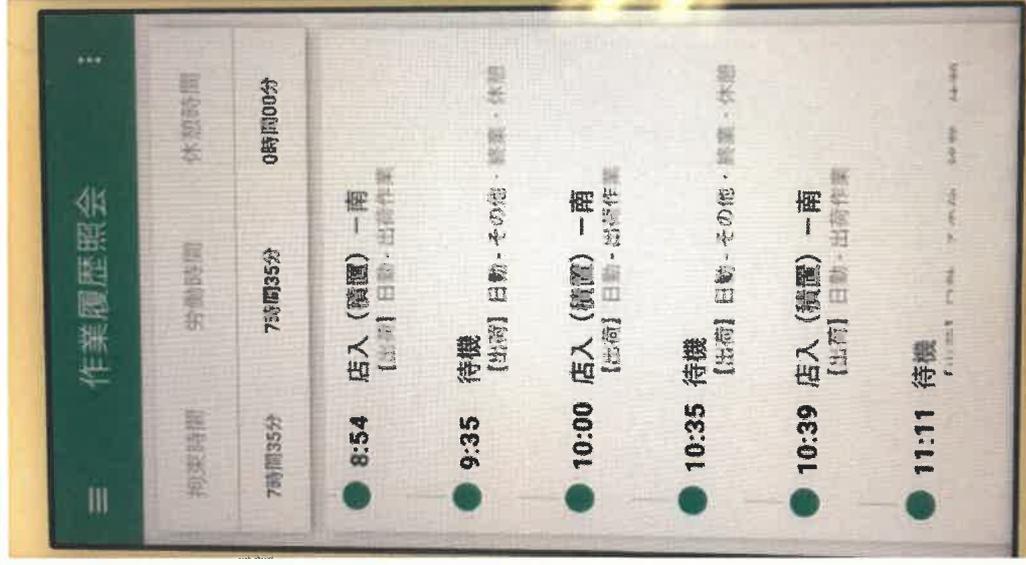
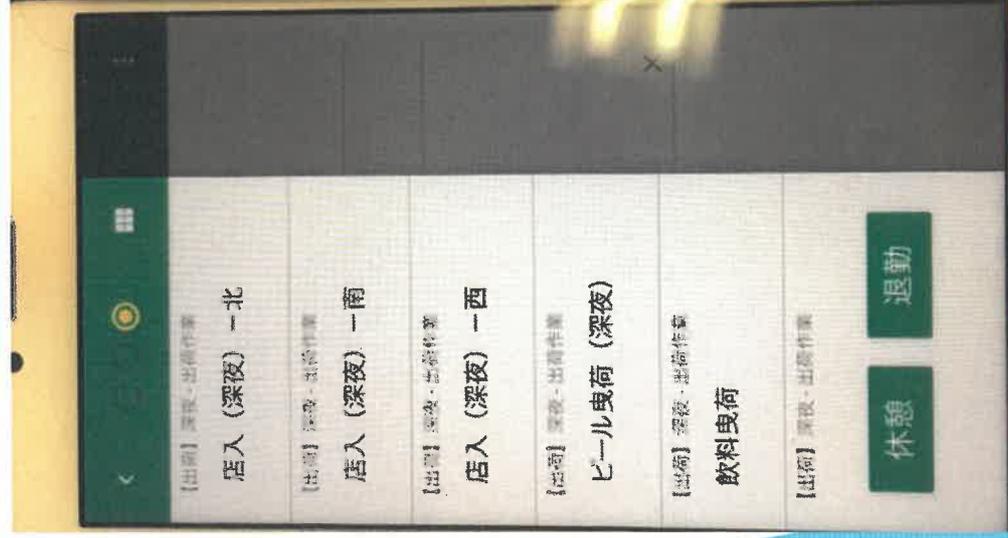
予定→  
結果→

活動内容が番号で示される

## 取組方策③：リフトマンの最適配置、最適な作業計画（2）

- 管理者はスマートフォンで、リフトマンの作業状況をリアルタイムで把握可能。
- 管理者はトランシーバーを活用して、手の空いたリフトマンを別の場所に移動するなど随時の応援作業の指示 → 作業員の生産性の向上

スマートフォンにより作業状況の閲覧可能→「見える化」



リフトマンの最適配置による効果

- リフトマン待機30分以上の事例をフォローアップ
- リフトマンの作業計画と実績の相違分析
- 待機車両と休憩時間のタイミング等の分析

- リフトマンの作業計画の最適化
- 状況によりリフトマンの再配置（トランシーバーにより指示）→他のリフトマンの支援に回る

- リフト積込1台当たりの生産性向上の効果を得ることができたが、現段階ではリフトマンの減員まで実施していない。
- 今後は関連する全リフトマンを含めた1人当たりの生産性に関するKPIを検討し、生産性まで「見える化」を実施する。

### 3.6 パイロット事業の成果(1)

#### 改善前

**待機時間**

- 伝票手渡しからバース接客までに長時間の待機発生  
(車両が集中する時間帯に発生)

**積込時間**

- 多品種少量品のピッキング品や希少品の収集・検品に時間を要し、積込生産性悪化
- リフトマンのレイバースケジューリング(LS)が未機能

#### 改善後

- 入場バッチによる車両コントロール
- 入場車両分散化
- 柔軟な接車バースの変更  
(構内滞留車両の分散化)

- 希少品は予め準備、ピッキング品は事前にバース近くに収集し、積込に専念できる体制構築
- WFMによる見える化により、稼働率を高めたLSを実現

#### 取組前

**場内滞留時間**：平均 95分  
<内訳>  
**待機時間**：平均 52分  
**積込時間**：平均 43分

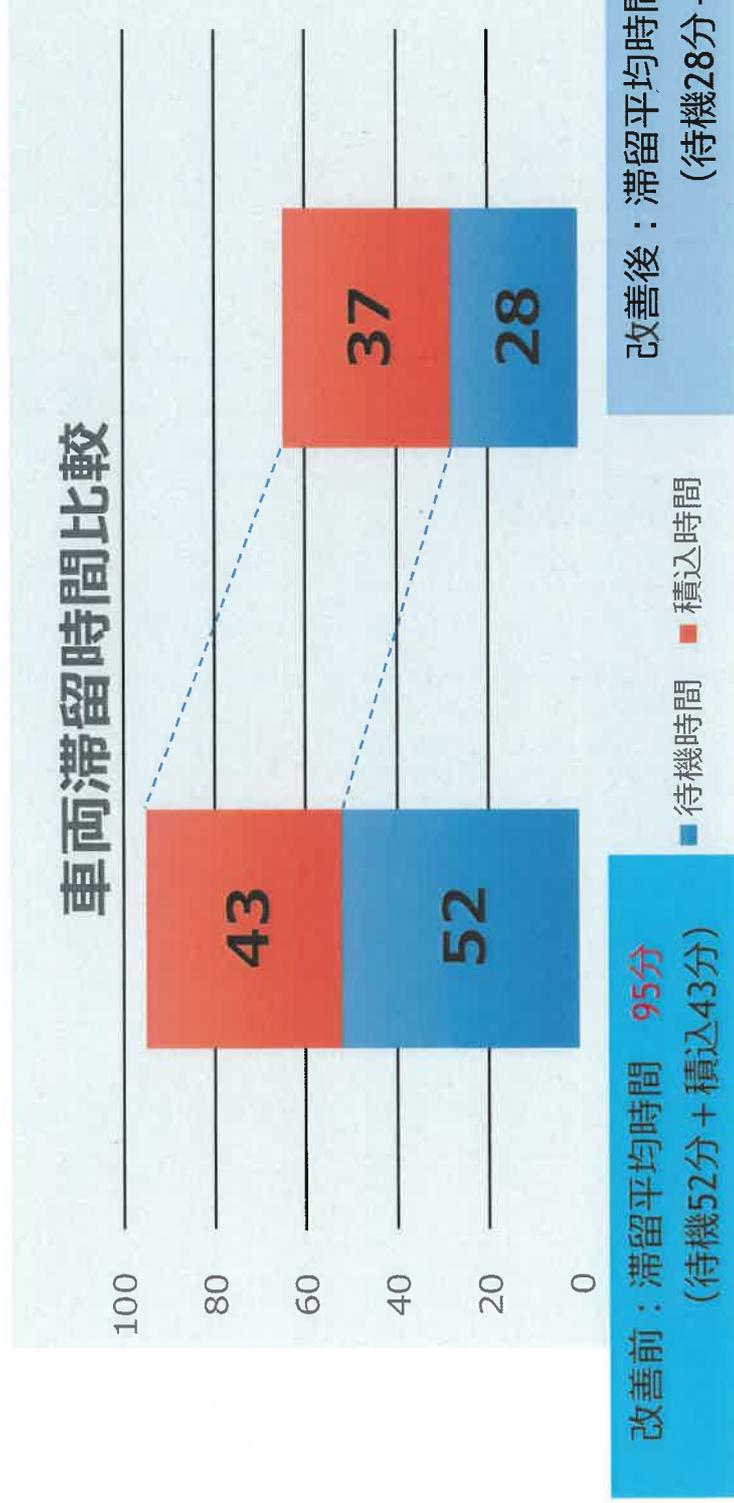
#### 取組後

**場内滞留時間**：平均 65分 (▲30分縮減)  
<内訳>  
**待機時間**：平均 28分 (▲24分縮減)  
**積込時間**：平均 37分 (▲6分縮減)

※1日平均入場車両台数 約80台

## 3.6 パイロット事業の成果(2)

### 1. 滞留平均時間の削減効果



### 2. 本取組によるドライバー拘束時間削減効果

**▲12,000時間/年**

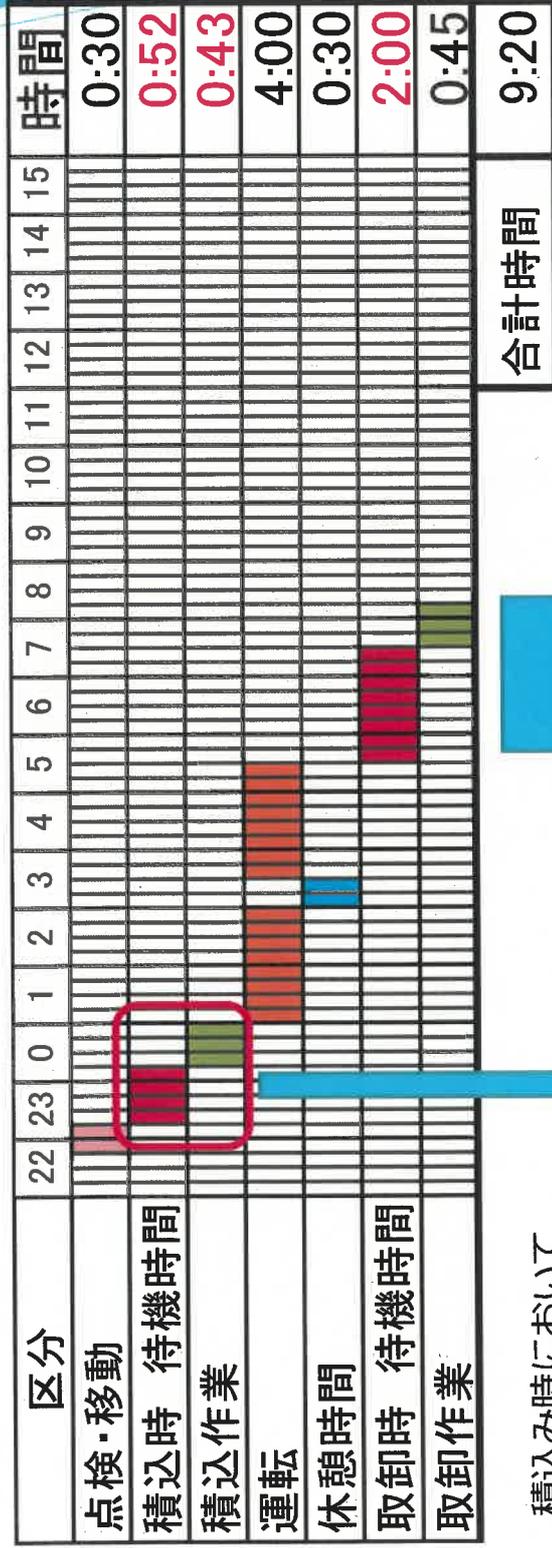
(≒ ▲30分×80台/日×300日)

※改善前：95分⇒2017年6月～8月盆前の平均値

※改善後：65分⇒2017年12月の平均値

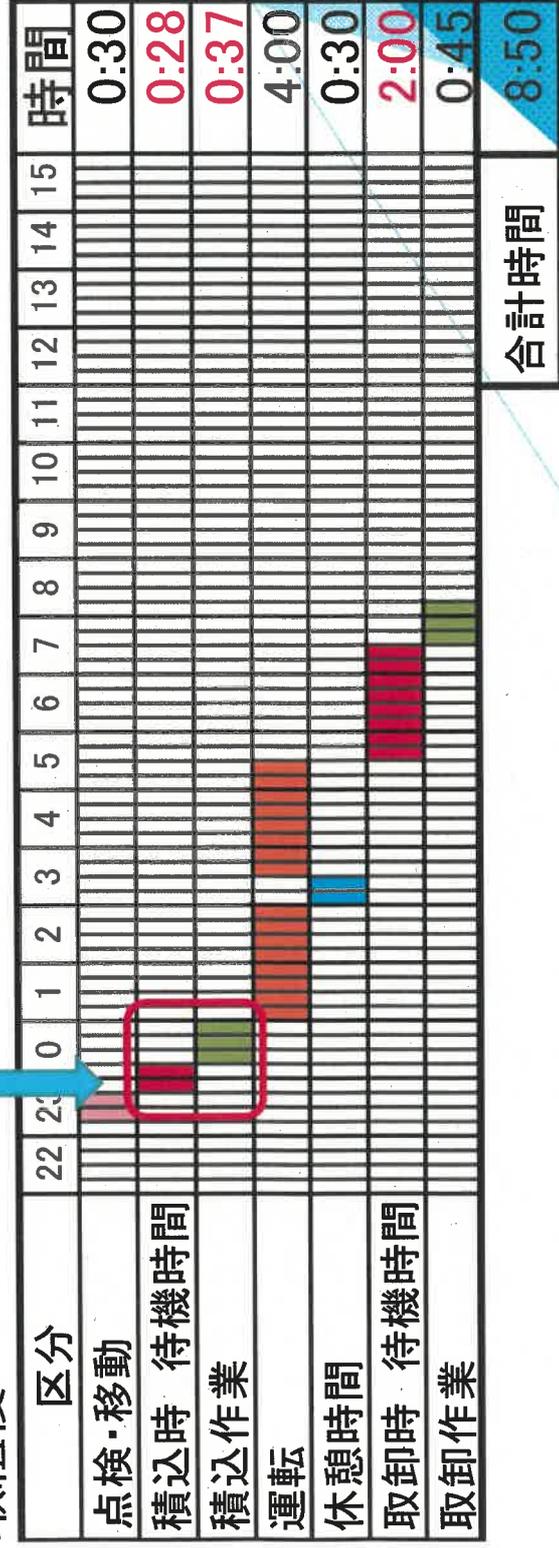
### 3.6 パイロット事業の成果 (3)

#### 取組前



積込み時において  
平均▲30分の時間削減

#### 取組後



## 4. 今後の課題

## 4. 今後の課題

### ○【発荷主側の課題】

今回の取組は、現場に根付いた実効性のある取組で、今後KPI等で「見える化」を継続し、随時関係者で成果と問題点を共有化しながら、取組を進めていく。

### ○【着荷主側の課題】

納品先である着荷主側の待機時間等の問題は、着荷主の協力あってこそその取組となるため、想定以上に時間を要する可能性がある。現在取組んでいる取組事例など、ビール業界から発信していくことで、食品、日用品などにも広げて好影響を与えていくことができる。

## 視 点

### 車両稼働率 の向上

- 積込作業時間及び待機時間を削減し、今後着荷主における待機時間が縮減されれば、運転者の拘束時間13時間以内に輸送の効率性を高められる可能性がある。
- 実運送事業者において1回の往復運行を2回の往復運行にするなど、車両の稼働率の向上につなげられないか、引き続き検討する。

### 継続的に 取組内容を進化

- 待機時間削減に向けて今後実態を詳細に分析し、継続的な時間縮減に向けた取組を実施する。
- 継続的に積込み作業時間・待機時間の削減に向けた取組を定着させ、成果の見える化（KPI、BSC等活用）を実施し、取組内容を定期的にフォローアップし、必要に応じて新規の対応策の立案を行うなど、継続性、持続性のある運用ルールを定着化させる必要がある。

### 着荷主における 場内滞留時間の削減

- 積込みサイドにおける問題に対しては、速やかに対応できる傾向にあるが、着荷主など納品先サイドの場内滞留時間等については取組が遅々として進まないケースが多い。
- 着荷主における待機時間縮減に向けた検討については、今後も引き続き着荷主との話し合いを継続し、待機時間縮減に向けた取組を実施する必要がある。

## 内 容

## 第3章 トラック運送事業に関わる

### 共通課題への取り組み

1. 人材確保に向けた取り組み

1. 1 地域創生人材育成事業の概要

人手不足分野を抱えている地域において、地域の創意工夫を活かした公的職業訓練の枠組みでは対応できない人材育成の取り組みを通じて、当該分野における安定的な人材の確保を目指すことを目的に取り組まれている厚生労働省の事業である。

- 創設時期：平成 27 年度から事業開始
- 選定方法：都道府県から提案のあった事業計画の中から、コンテスト方式により選定し、育成事業の実施を委託
- 採択事業：平成 27 年度

10 道府県（北海道、富山県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、鳥取県、山口県、徳島県、宮崎県）

平成 28 年度

9 県（群馬県、埼玉県、静岡県、岡山県、愛媛県、高知県、福岡県、長崎県、熊本県）

平成 29 年度

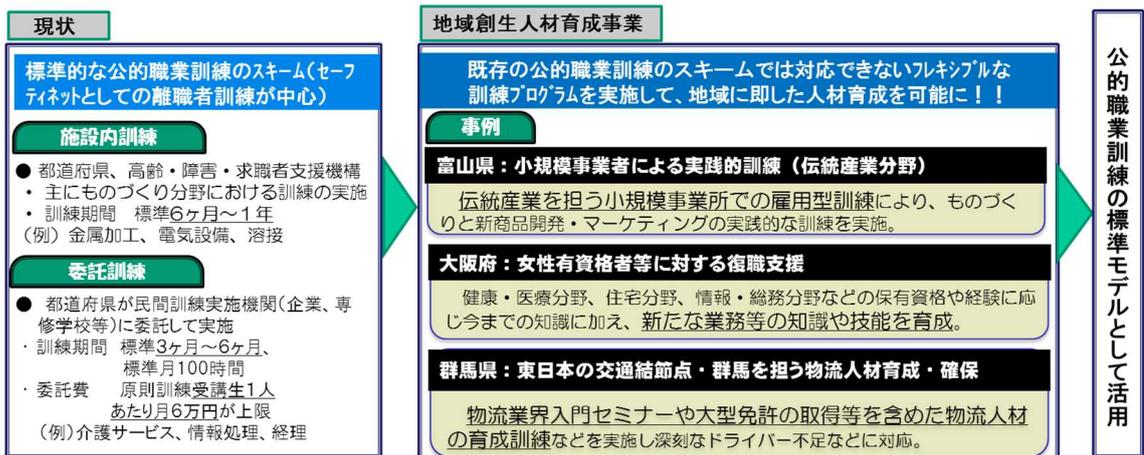
6 県（福島県、茨城県、神奈川県、新潟県、滋賀県、島根県）

これまでに 25 都道府県が採択されている。

予 算 等：育成事業の実施に係る委託費は 1 都道府県当たり 3 億円を上限とし、1 都道府県当たり通算して 3 年間を上限とする

○地域創生人材育成事業の概要（平成 29 年度）

（出典：厚生労働省）



1. 2 地域創生人材育成事業のうち物流分野を対象とした取り組み事例

(京都府、山口県、群馬県、埼玉県、長崎県、神奈川県、滋賀県)

平成27年度、28年度、29年度の3箇年においては、物流分野を対象とした育成事業が7地域において実施されている。

○平成29年度に地域創生人材育成事業に採択された神奈川県、滋賀県の背景等を抜粋

【神奈川県】 かながわの未来に繋ぐ人材育成事業

<p><b>人手不足の状況と要因</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○全国トップレベルのスピードで高齢化が進行。介護人材の需給推計でも介護人材が不足。今後の介護ニーズの多様化・複雑化に対応できる介護の中核を担える介護の専門知識も持った人材が必要。</li> <li>○中小物流業界では中長距離ドライバー確保が課題。特に若年者ドライバーなども不足。慢性的な人手不足の状況により当県の今後を担う物流ネットワークを支えるドライバーの育成が必要。</li> <li>○IT分野も生産年齢人口減による人材の確保は喫緊の課題。ヘルスケアやロボット、IoT、観光など本県で育成・誘致を図る産業に生産性の向上等をもたらすIT技術者の育成が不可欠。</li> </ul>		<p><b>本事業による対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○介護施設在職者を対象に無理なくスキルアップができるように、eラーニングを活用。さらに介護福祉士資格取得まで目指した訓練を実施。</li> <li>○費用的な面から免許取得が困難である者を対象に、準中型・中型・大型免許取得に向けた支援。雇用型訓練によりマッチングまでを見据えた就職支援を実施。</li> <li>○一定の基礎的IT技術を持った方を対象に、さらにスキルアップできる訓練を実施。雇用型訓練によりマッチングまでを見据えた就職支援を実施。</li> </ul> <p>・雇用創出者数等：316人（31年度までの累計） ・対象分野：介護、物流、IT</p>
<p><b>これまでの公的職業訓練との相違点（独自性）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○介護分野：従来の訓練では実施してこなかったeラーニングを活用し、仕事をしながらでも無理なくスキルアップ、専門性を身につけることが可能な訓練を実施。また、介護福祉士の資格取得までをカバー。</li> <li>○物流分野：これまで職業訓練の対象ではなかった物流分野で、業界団体と連携し、運転免許の取得まで対応した雇用型訓練を実施。</li> <li>○IT分野：業界団体と連携し、ITスキルとビジネススキルを併せた訓練が可能な雇用型訓練を実施。</li> </ul>		

【滋賀県】 滋賀の産業を支える人づくり事業

<p><b>人手不足の状況と要因</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○物流分野では、小型貨物の需要の増加等により、今後さらに人手不足が見込まれることから、ドライバー等の人材育成が必要</li> <li>○建設分野では、若手入職者の減少と高齢化が進む一方で、オリンピック、パラリンピックや国民体育大会の開催により、更なる人手不足が見込まれることから、建設業に従事する人材の育成が必要</li> <li>○介護分野では、少子高齢化による生産年齢人口の減少等により、介護人材の人手不足が進みつつあり、介護従事者の人材育成が必要</li> <li>○IT分野では、パソコンを使用した商取引等の増加とともに、汎用性が高いオブジェクト指向型のプログラミング言語であるJava等の知識を持つ人材の必要性が高まるなど、求人増が見込まれることからWeb・DTPデザイナーやプログラマー等の人材育成が必要</li> </ul>		<p><b>本事業による対応</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○人手不足分野において、雇用につながる実践的な雇用型の職業訓練を実施する。</li> <li>○人材育成の概要 社会人基礎、各職業分野の基礎及び実践、資格（免許）取得に関する訓練を実施</li> <li>○本事業で育成する人材 ・トラックドライバー ・建設機械オペレーター ・介護職員 ・Web・DTPデザイナー ・Javaプログラマー など</li> </ul> <p>・雇用創出者数等：252人（31年度までの累計） ・対象分野：物流、建設、介護、IT</p>
<p><b>これまでの公的職業訓練との相違点（独自性）</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○企業が必要としている「社会人基礎」の訓練を重視し、職業分野の訓練に先行して実施する。</li> <li>○職業分野の基礎訓練で、基本的知識を習得し、その後、企業における実践研修で、実際の仕事が「できるようになる」ことを重視している。</li> <li>○仕事に必要な資格を取得し、即戦力として活躍できる人材を養成する。</li> <li>○雇用型の訓練を実施することにより、不安定な就労に就いていた者や、無業であった者も、一定の収入が得られることで、生活が保障され、就労の対価として賃金を得ることでモチベーションの向上にも繋がる。</li> </ul>		

(出典：厚生労働省)

物流分野に特化した就職支援は、全国の7地域において採択されており、労働力不足がますます深刻化しているトラック運送業界にとって大型免許受有者やフォークリフト資格者といった即戦力の雇用につながる有益な事業であることから、今後、東北管内においても、トラックドライバーの人材確保に向け、この事業の活用積極的に取り組んでいくことが期待される。

2 取引環境の改善に向けた取り組み

2. 1 荷主企業に対する荷主実態調査

調査概要

平成27年度に実施した「トラック輸送状況の実態調査」の結果から課題の多い品目を取り扱う荷主企業を対象に東北管内の各県30~50社を選定し郵送による調査を実施した。

○ 発送：345社 回収：172社 有効票：153

今回のアンケート結果では、高速料金、附帯料金等の支払い「なし」と回答した社によると、「運賃込みの設定」「請求されない」といった回答が多く、作業効率化依頼についても「相談を受けたことがない」といった回答も多く、運送事業者は「荷主に課題を伝える」必要がある。

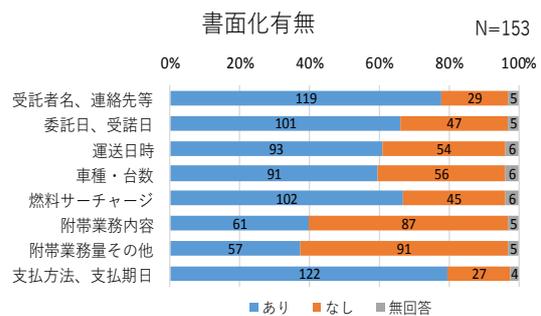
また、近年の情勢から荷主が「荷役の効率化」等の検討をする等、荷主による運送事業者への配慮がうかがえる結果となった。

郵送アンケート結果

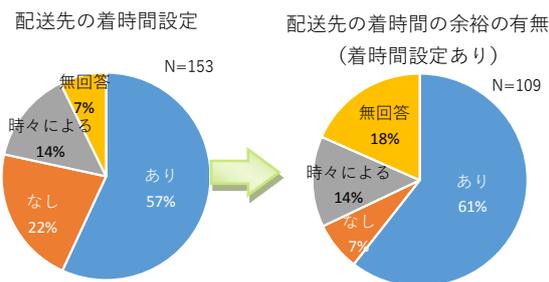
運送依頼が直前になる要因は着荷主の都合によるものが多く、そのため、改善策は「ない」の回答が多かった。



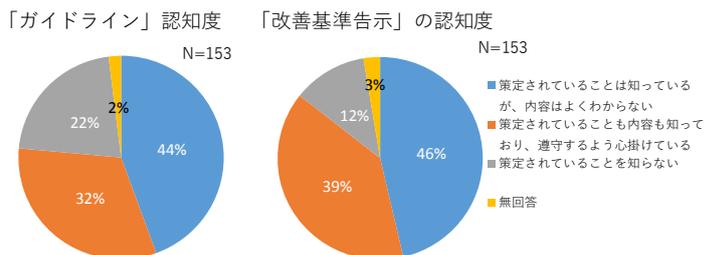
書面化有無については、「附帯業務内容」附帯業務料その他」についての書面化は40%以下であった。書面化をあまりしていない社に今後の書面化を聞いたところ、「トラブルがないため今後も書面化をしない」の回答が多かった。



配送先の着時間に設定がある社は57%、うち余裕がある社は61%であった。

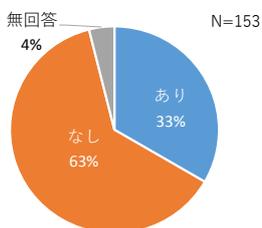


「トラック運送における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」、「改善基準告示」策定の認知度について、どちらも「策定されていることは知っているが内容はよくわからない」の回答が多かった。



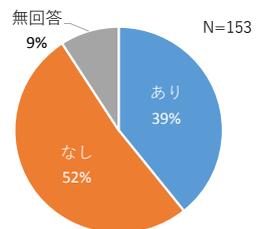
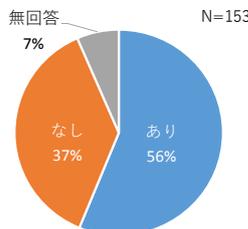
運送事業者から時間短縮（作業効率化）の協力依頼「あり」33%と少なく、内容は「荷積み時間の厳守」の回答が多かった。

運送事業者からの時間短縮（作業効率化）の協力依頼の有無

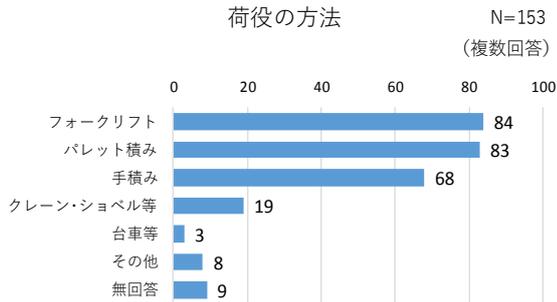


「高速料金」「荷役作業・附帯作業料金」の支払いについて、高速料金支払い「あり」56%、荷役作業等支払い「あり」39%であった。支払わない理由は「込みの運賃設定」や「請求されないため」の回答が多かった。

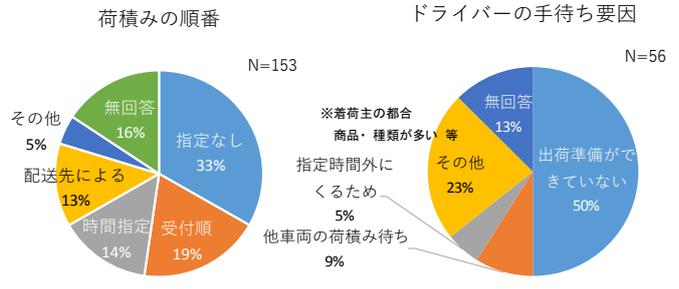
高速料金支払の有無 荷役作業・附帯作業の追加料金支払の有無



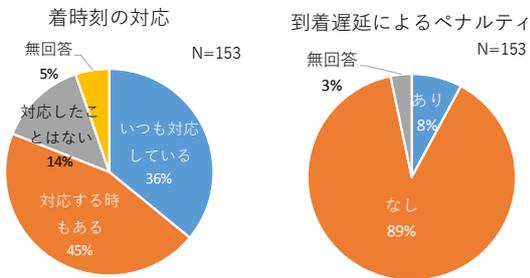
荷役の方法は「パレット積み」のフォークリフトが多く、次いで「手積み」であった。荷積みに課題がある場合の方法や検討内容は「パレット輸送」が多かった。



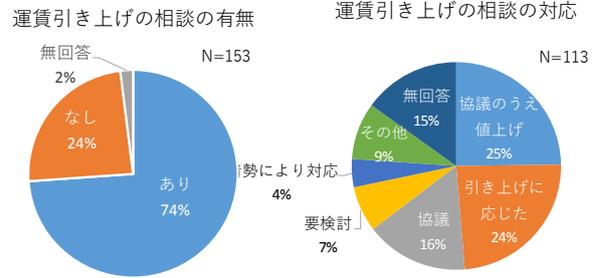
荷積みの担当は「自社とドライバー」42%が多く、次いで「ドライバー」37%であった。荷積みの順番は「指定なし」33%が多く、手待ち要因は「出荷準備ができていない」が半数を占めた。



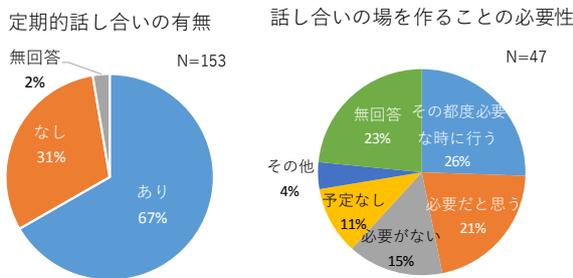
荷主都合で運行開始が遅くなった場合の着時刻に対する対応について「いつも対応している」36%、「対応するときもある」45%であった。到着時間遅延のペナルティ有無は「なし」89%であった。



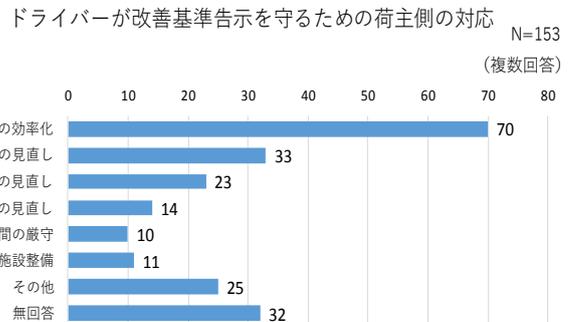
運送事業者からの運賃引き上げの相談有無は「あり」74%、そのうち、「協議のうえ値上げ」「引き上げに応じた」が半数程度を占めている。



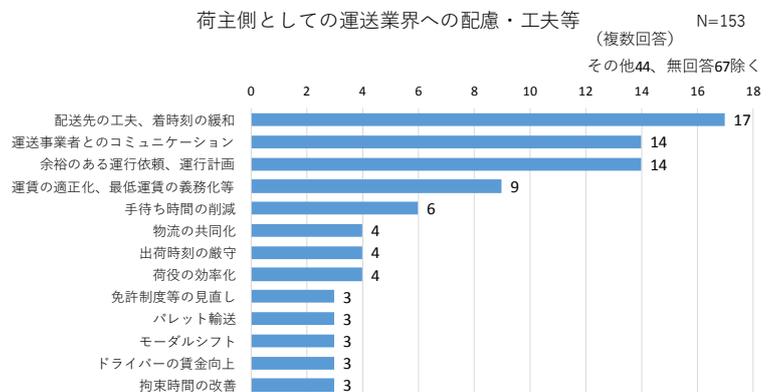
運送事業者との定期的な話し合いの有無について「あり」67%、「なし」31%、なしの理由としては「その都度行う」「必要だと思う」が47%、一方「必要がない」「予定なし」が26%であった。



改善基準告示を遵守するために荷主側で必要と考えられる対応について、「荷役の効率化」が多かった。



荷主側として運送業界への配慮・工夫等について、「配送先の工夫、着時刻の緩和」が最も多く、他に「運送事業者とのコミュニケーション」「余裕のある運行依頼、運行計画」等運送事業者を配慮する回答が多かった。



## 2. 2 相互理解を深め、より良い協力関係の構築

### ～荷主懇談会の実施（福島）～

トラック事業における長時間労働・取引環境の改善については、荷主企業と運送事業者が相互理解を深め、取引環境の改善に向けてより良い協力関係を構築することが重要なことから、労働局、運輸支局、県トラック協会が主体となり、荷主及び運送事業者を対象とした懇談会を開催している。

福島県の開催状況は以下のとおり。

	地 区	日 程	参 加 者
第1回	郡山市	平成29年9月27日（水）	荷主企業 32社 37名 運送事業者 108者 127名

#### ■講演内容

- ・労働局：自動車運転者の労働時間等の改善のための基準のポイント解説
- ・運輸支局：貨物自動車運送約款、荷主勧告制度等の説明
- ・公正取引委員会：物流・特殊指定と下請法について

#### ■荷主企業からの声

- ・改善基準告示の内容について参考になった。
- ・荷主勧告制度の重要性を感じた。

#### ■運送事業者の声

- ・荷主に参加していただいた上で、トラック業界の取り組み、法制度等を説明いただいたことは、非常に良かった。
- ・荷主向けセミナーの開催により荷主企業が我々の声に耳を傾けてくれることを期待したい。

#### ■トラック協会の声

- ・行政からの説明をいただいたことについては、大変意義があるものと考えている。
- ・来年度の開催を踏まえ、より多くの荷主に参加いただくよう協会内で協議して参りたい
- ・協会会員からも今回のセミナーについて概ね好評であった。

また、東北各県においても以下のとおり荷主懇談会が開催された。

	地 区	日 程	参 加 者
第1回	青森県 青森市	平成29年11月13日（月）	荷主企業 48社 74名 運送事業者 11者 14名
第2回	青森県 八戸市	平成29年11月29日（木）	荷主企業 13社 21名 運送事業者 19者 22名
第3回	青森県 八戸市	平成30年2月19日（月）	荷主企業 23社 30名 運送事業者 34者 38名

第1回	岩手県 盛岡市	平成29年8月22日(火)	荷主企業 12社15名 運送事業者 40者41名
第2回	岩手県 奥州市	平成30年1月12日(金)	荷主企業 24社27名 運送事業者 24者41名
第3回	岩手県 花巻市	平成30年2月15日(水)	荷主企業 10社13名 運送事業者 23者40名
第4回	岩手県 久慈市	平成30年2月16日(木)	荷主企業 10社13名 運送事業者 31者34名
第1回	秋田県 能代市	平成29年9月5日(火)	荷主企業 11社12名 運送事業者 16者20名
第2回	秋田県 大仙市	平成29年9月14日(木)	荷主企業 14社15名 運送事業者 17者18名
第3回	秋田県 由利本荘市	平成29年9月15日(金)	荷主企業 14社14名 運送事業者 14者15名
第4回	秋田県 横手市	平成29年9月25日(木)	荷主企業 17社21名 運送事業者 26者26名
第5回	秋田県 秋田市	平成29年9月20日(水)	荷主企業 32社36名 運送事業者 53者58名
第6回	秋田県 大館市	平成29年9月21日(木)	荷主企業 22社22名 運送事業者 16者17名
第1回	山形県 米沢市	平成29年9月15日(金)	荷主企業 17社26名 運送事業者 23者26名
第2回	山形県 庄内町	平成29年9月20日(水)	荷主企業 46社62名 運送事業者 28者30名
第3回	山形県 山形市	平成29年9月26日(火)	荷主企業 66社98名 運送事業者 25者31名
第1回	宮城県 岩沼市	平成29年10月18日(水)	荷主企業 14社20名 運送事業者 39者53名
第2回	宮城県 石巻市	平成30年1月12日(金)	荷主企業 23社26名 運送事業者 58者64名
第3回	宮城県 塩釜市	平成30年1月23日(月)	荷主企業 10社10名 運送事業者 27者39名
第4回	宮城県 仙台市	平成30年1月24日(火)	荷主企業 12社13名 運送事業者 70者93名

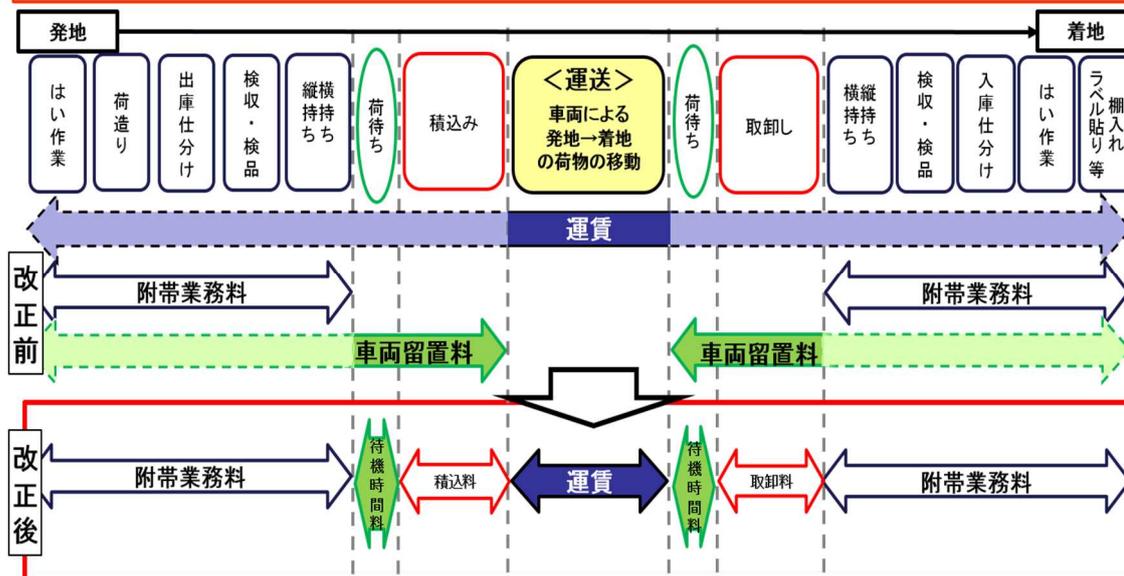
### 2. 3 改正運送約款の普及促進について

国土交通省では、貨物自動車運送事業における適正な運賃・料金の收受等の取引環境の改善に取り組むため「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を立ち上げ、その具体的な方策等について検討を行った結果、運賃と料金の範囲を明確化し、運送以外の役務の対価を運賃とは別建ての料金として收受できる環境を整備する必要があるとされたところ。

このことを受け、昨年11月に運賃と料金を明確化し、運賃とは別建てで料金が收受できるよう標準運送約款の一部を改正し、適正な運賃・料金を收受するための環境整備を図っている。

#### 適正な運賃・料金收受に向けた方策について

- 運賃が運送の対価であることを明確化するため、**運賃の範囲を明確化する通達を发出**。
- 適正な運賃・料金を收受するための方策として**標準貨物自動車運送約款を以下の通り改正**。
  - ①荷送人が運送依頼をする際に作成する**運送状等の記載事項について、「待機時間料」、「積込料」、「取卸料」等の料金の具体例を規定**。
  - ②荷待ちに対する対価を「待機時間料」とし、発地又は着地における積込み又は取卸しに対する対価を「積込料」及び「取卸料」とそれぞれ規定。
  - ③附帯業務の内容に「横持ち」、「縦持ち」、「棚入れ」、「ラベル貼り」及び「はい作業」<sup>(※)</sup>を追加。等



管内各県で運送事業者への説明会を開催するとともに、荷主団体に対する説明と傘下会員への周知を依頼。(各県商工会議所、全農各県本部、経営者協会など)

平成30年3月16日現在、管内4,147者のうち新約款の届出は1,600者となり全体の約40%、一方で旧約款による取引を継続する事業者は1,183者で約3割となっている。今後、未届け事業者に対し申請の手続きについて指導の強化を図る。

## 2. 4 東北運輸局における取り組み・荷主勧告制度について

荷主勧告制度については、通達で規定されているものの、荷主の関与や悪質性の判断等の調査が困難であり、あまり発出されていなかったことを踏まえ、平成29年7月に荷主関与の判断基準や迅速に荷主を特定し改善の協力を要請する仕組みに制度を改正。

東北運輸局においては、過労運転等の違反により行政処分となる事案が発生した場合は、荷主に対し積極的に「荷主協力要請書」を発出することとした。

平成29年度協力要請対象の荷主企業

東北運輸局長名による発出状況：宮城、山形、千葉の荷主企業5社

運輸支局長名による発出状況：青森、岩手、京都の荷主企業6社

### ◆荷主勧告制度

貨物事業者運送事業省第64条に基づき、トラック運送事業者が行った過積載運行等の違反行為について、荷主が指示する等荷主の主体的な関与があった場合に、国土交通省が当該荷主に対して是正措置を勧告し、トラック運送事業者の違反行為の再発防止を図る制度。

- ▶ 荷主勧告：貨物自動車運送事業法第64条に基づき、トラック運送事業者の過積載運行や過労運転防止措置義務違反等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示によるなど主として荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対し違反行為の再発防止のための適当な措置を執るべきことを勧告するもの。  
荷主勧告を発動した場合、当該荷主名及び事案の概要を公表する。
- ▶ 警告書：勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる場合に発出
- ▶ 協力要請書：関係機関からの法令違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う

本年度、国土交通省、(公社)全日本トラック協会では、荷主企業に対し、「改善基準告示」や「荷主勧告制度」に関するリーフレットを配布する等、トラック運送に係る法令等の周知に努めている。

## 荷主の皆様へ… トラック運送事業者の法令違反行為に 荷主の関与が判明すると荷主名が公表されます!

荷主の関与の判断基準を明確化するとともに、荷主へ早期に協力要請を行うなど、新たな荷主勧告制度の運用を平成29年7月1日から開始しました。

### トラック運送事業者の法令違反行為

#### ① 「ドライバーの労働時間のルール違反」(過労運転防止措置義務違反)

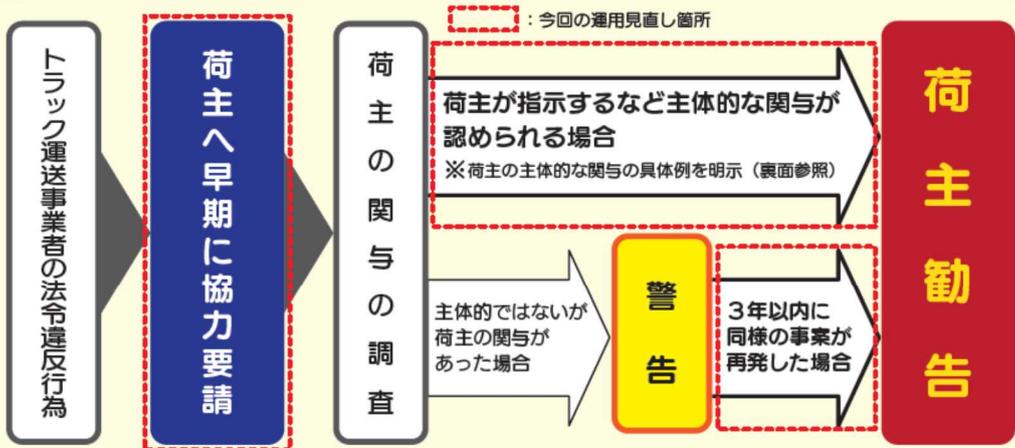
労働時間の主なルール (平成13年8月20日 国土交通省告示第1365号)

拘束時間 (始業から終業までの時間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・1日 原則 13時間以内</li> <li>最大 16時間以内 (15時間超えは1週間2回以内)</li> <li>・1か月 293時間以内</li> </ul>
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・継続 8時間以上</li> </ul>
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・2日平均で、1日あたり9時間以内</li> <li>・2週間平均で、1週間あたり44時間以内</li> </ul>
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・4時間以内</li> </ul>

#### ② 「道路法(車両制限令)違反」(車両の総重量、軸重等の一般的制限値又は許可値を超える車両の運行)

#### ③ 「道路交通法違反」(過積載運行、速度超過等)

### 新たな荷主勧告制度の概要



## 荷主勧告に該当すると想定される荷主の主体的な関与の具体例

荷主の関与についての調査（荷主勧告該当性調査）を実施

### ① 荷待ち時間の恒常的な発生



### ② 非合理的な到着時刻の設定



### ③ やむを得ない遅延に対するペナルティ



### ④ 重量違反等となるような依頼



調査の結果、上記の事例に  
該当する場合

荷主勧告を発動

荷主名の公表

### 「荷主勧告制度」とは？

「荷主勧告」は、貨物自動車運送事業法第64条に基づき、トラック運送事業者の過積載運行や過労運転防止措置義務違反等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示によるなど主として荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対し違反行為の再発防止のための適当な措置を執るべきことを勧告するもの。

勧告を発動した場合には、当該荷主名及び事案の概要を公表します。

また、法律に基づく勧告のほか、①勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる荷主に対する「警告」、②関係機関からの法令違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う「協力要請」といった措置を通達により設けています。

詳しくは、国土交通省のHP ([http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha\\_tk4\\_000007.html](http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000007.html)) をご参照ください。

## 第4章 次年度における労働時間短縮・ 取引環境改善に向けた取り組み

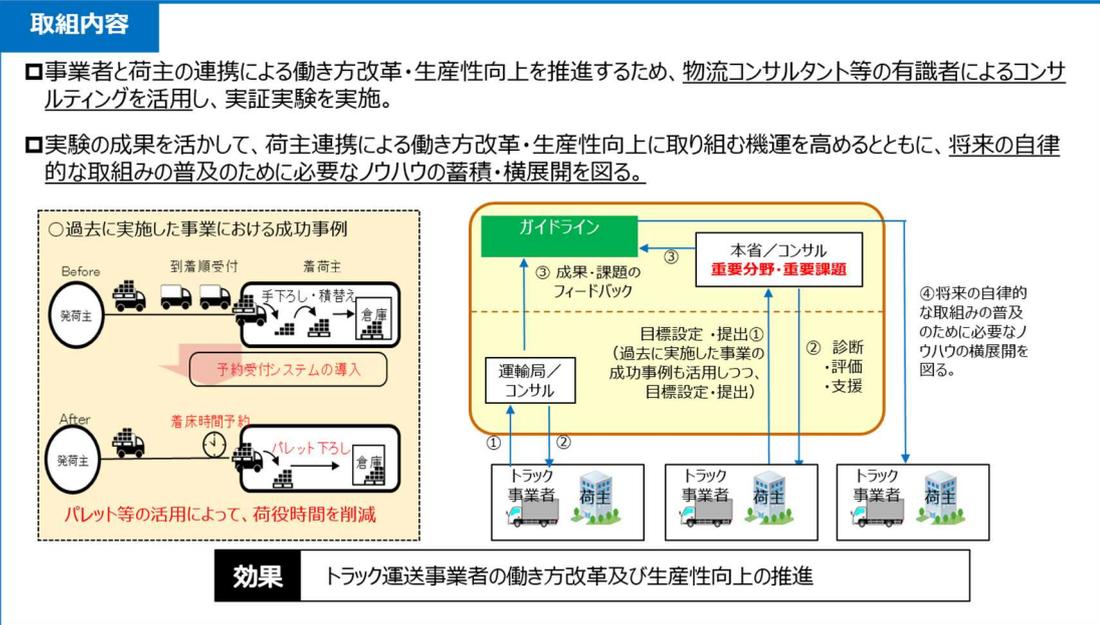
1. 次年度コンサルティング事業について

平成28年度から平成29年度の2カ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。平成30年度は、これまでのパイロット事業を通じて、把握した課題と成果を踏まえて、具体的に着手できていない課題や引き続き深掘りが必要な課題等について、東北ブロックとして2集団選定しコンサルティング事業を実施する。

選定する集団は、東北特有の農産物（青森、秋田、山形、青森県協議会で実施）を対象に、具体的取組に着手できない課題や引き続き深掘りに必要な課題等に対し、改善策の費用対効果や荷主と運送事業者の費用負担等のあり方など自立的な取組の普及に必要なノウハウを蓄積する。

また、東北管内から首都圏に向けた輸送は長距離輸送となり長時間労働の実態が多いことで不規則な運行となっている。このような実態から長距離運行に中継輸送を導入することで、輸送の効率化や不規則な就業形態、長時間労働の解消が期待されることから、中継輸送を対象に取組を検討し、今後の普及・実用化に向けた課題、解決策を検討する。

■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組を行い、必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。



## 2. 荷主企業と取引環境の改善に向けた取り組み

### 2. 1 相互理解を深め、より良い協力関係の構築～荷主懇談会の実施～

東北管内の荷主企業を対象に実施した取引環境に係る実態調査では、「改善基準告示」等について内容を知らないという荷主が多かった。

また、パイロット事業に協力いただいた対象集団からは、荷主企業と運送事業者が意見交換することで双方の歩み寄りが図られ、荷主企業が改善に向け取り組みをするなど意識変容があった。

以上のことから、取引環境の改善に向けて、次年度以降も荷主懇談会のような取り組みを各県で積極的に開催していくことが重要である。

次年度の懇談会では、行政からの説明に加え、荷主、事業者側との意見交換など議論ができるような環境を作ることで、より良い関係の構築に努める。

また、今年度実施した荷主企業に対する実態調査の結果をもとに、適正取引について理解を求めるとともに、労働環境の改善について働きかけを行うことで取引環境の改善が期待される。

### 2. 2 改正運送約款の普及促進について

昨年11月に適正な運賃・料金を収受するための方策として、標準貨物自動車運送約款を改正し取引環境の整備を図ったが、平成30年3月18日現在、新約款へ移行しているのは全体の約4割、一方で約3割の事業者は旧約款による取引を継続している。

次年度においては、改正運送約款へ移行した事業者に対し、運賃とは別建て料金の収受状況についてアンケート調査等により問題・課題等を把握し、改正運送約款の普及・促進に活用する。