



平成29年7月11日
 厚生労働省 青森労働局
 厚生労働省 岩手労働局
 厚生労働省 秋田労働局
 厚生労働省 宮城労働局
 厚生労働省 山形労働局
 厚生労働省 福島労働局
 国土交通省 東北運輸局

荷主企業の荷積み時間等の効率化によりトラックドライバー の1日の拘束時間が1～3時間程度短縮

～トラックドライバーの長時間労働改善に向けたパイロット事業～

トラック運送事業においては、働いている方の総労働時間がとりわけ長いという実態が見受けられるところであり、この長時間労働の抑制に向けた環境整備を進めるため、平成27年度に全ての都道府県において、労働局、運輸局、トラック協会が共同で「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「協議会」という。）を立ち上げ、平成28～29年度の2年間においては、パイロット事業（実証実験）を行い、長時間労働などの問題点の把握、改善方法等について検討し、平成30年度までに好事例を集めてガイドラインの策定等を行い、その普及と定着を図ることを目的に取り組んでおります。

東北6県協議会においても、平成28年度に発着荷主と運送事業者を構成員（「対象集団」）とするパイロット事業（実証実験）を実施しましたので、その結果の概要をお知らせします。

平成28年度パイロット事業概要

東北6県のパイロット事業（青森県、岩手県、宮城県）

	荷種	取り組み内容・効果
青森	農産物	市場混雑ピーク前に到着するため、朝の荷積み時間の前倒し。 荷積み時間削減のために、配送先別の荷積みの区分け・整理。 その結果、荷積み時間の削減により約2～3時間拘束時間が短縮。
岩手	木工製品	運行依頼のリードタイムが短いため運行依頼の前倒し。 荷主側の製品準備で荷待ち時間が発生しているので出勤時間の後倒し。 その結果、ドライバーの負荷軽減と約2時間程度拘束時間が短縮。
宮城	軽工業品	新潟運行の1日目の休息を山形県内の「道の駅で休息」を「一旦帰庫して自宅で休息」へ。 その結果、ゆとりある運行とドライバーの安全衛生面の向上。

東北6県のパイロット事業（秋田県、山形県、福島県）

	荷種	取り組み内容・効果
秋田	パルプ・紙	出荷時間までのリードタイムが短いため出荷作業が集中し積み込みバースが不足。 現在、荷主工場の受付、出荷指示、出門時刻等を入力し、各車両が待機する時間を出荷先別に把握分析中。
山形	農産物	集荷先が複数あり手待ち時間が発生。 集荷先の集約方法としてストックポイント活用。 その結果、約1時間程度拘束時間が短縮。
福島	農産物	当日の出荷量がわからないため適正な車両の運行が困難。 複数の集荷場で積み込むため積み込み時間が発生。 予冷倉庫活用により翌日出荷。 その結果、一旦予冷施設に保管することで、事前に出荷量の把握が可能、積み込み時間削減により約2～3時間の拘束時間が短縮。

青森県、岩手県、山形県、福島県の取組詳細については別紙をご覧ください。

（宮城県は荷主企業の希望により事業内容は非公開、秋田県については実証実験中）

なお、平成29年度も東北6県においてパイロット事業を実施することとしております。



《問い合わせ先》

東北運輸局 自動車交通部貨物課 今泉、渡辺

TEL：022-791-7531

青森県協議会の取組み

実施集団

➤ 発荷主 A (生産者団体)、運送事業者 A (実運送)、着荷主 a (青果卸売業)、荷種：農産品

課題

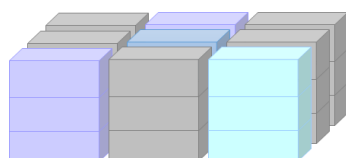
- 荷積み時間に時間を要する荷積み場所があり、長い時は早朝から昼ぐらいまでかかる（荷の集約ができていない倉庫がある）
- 配送先（着荷主）の数が多し
- 市場に着いてからの手待ち時間の長さ（到着時刻により手待ち時間が大幅に異なる）

実証実験

- 運行開始日の朝積みの作業開始時間の前倒し、配送先ごとに仕分けをすることにより、着荷主の市場の混雑ピーク前に到着することで1日の拘束時間を削減する。

現状 朝 8 時～荷積み開始

現状 配送先ごとの仕分けができていない

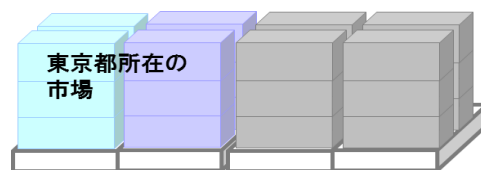


荷積み前の状態

荷分け整理	実施前
拘束時間 (対前年と比較)	17時間40分

朝 7 時～荷積み開始

配送先ごとに積み荷を仕分けして「配送先を明確にする」



実施後	短縮効果
15時間30分	2時間10分

拘束時間(推定) → 約2～3時間短縮

岩手県協議会の取組み

実施集団

➤ 発荷主 A (合板の製造・販売)、運送事業者 B1, B2, B3 (実運送)、着荷主 C (建材問屋、住宅メーカー等)、荷種：木工製品

課題

- 配送先の決定連絡が当日の朝となることが多く、運行依頼から着荷主までのリードタイムが短いため、余裕のある運行計画が立てづらい。
- 発注依頼が好調で在庫不足が慢性化し、荷積みまでの手待ち時間が発生する。

実証実験

- 荷主の発注依頼が前倒しできそうな運行について、運行前日までに連絡することにより、計画的運行の実施。
- 荷主側の製品準備等による手待ち時間の発生を防ぐため、出勤時間を30分以上後倒しすることにより、拘束時間の短縮をする。

➤ 運行依頼を前倒し(前日)により、拘束時間2時間程度短縮

運行依頼前倒し	実施前	実施後	短縮効果
拘束時間(推定)	14時間14分	12時間27分	△1時間47分

➤ 出勤時間を30分以上後倒しにより、拘束時間が1時間以上短縮し、手待ち時間も1時間以上短縮。

出勤時間後倒し	実施前	実施後	短縮効果
拘束時間(推定)	13時間34分	12時間22分	△1時間12分
手待ち時間(推定)	1時間45分	20分	△1時間25分

山形県協議会の取組み

実施集団

➤ 発荷主 C (生産者団体) 、運送事業者 C- b (実運送) 、着荷主 C-c (青果卸売業) 、荷種：青果物

課題

- 集荷、配荷先が複数あるため、それぞれの手持ち時間が発生する。
- 市場での待機時間が長く、拘束時間の短縮が困難。また、荷受け方法も異なり、ドライバーの習熟が必要。

実証実験

- 集荷先の集約方法をストックポイントを活用した場合と、各単協毎に回った場合の走行時間と積み込み時間短縮の効果検証。
- すでにパレット化されており、一定の効果が見込まれているが、更に推進する。

◎ストックポイントの活用

- ・走行時間と積み込み回数の削減により、平均して1台あたり約1時間の拘束時間短縮となった。
- ・関係者全体の経済性は、ストックポイントを活用した場合、11月の運行を検証した結果、全体で約7%のコスト削減が見込まれた。(状況により変化)

◎着荷主の協力により荷受け方法を改善(統一)し、ドライバーの対応習熟度に係らない方法の必要性を確認できた。

単協⇒ステーション



ステーション内仕分け



ステーション⇒市場



福島県協議会の取組み

実施集団

➤ 発荷主 A (生産者団体) 、運送事業者 A (元請)・イ (実運送) 、着荷主 a・b (青果卸売業) 、荷種：青果物

課題

- 当日の出荷数量がわからないため、選果完了時間がわからず、結果適正な配車(大きさや台数)ができず非効率。
- 一台の車で複数の集荷場で積み込むものの、各集荷場の情報共有が無くそれぞれで積み込みの時間がかかり出発時間が遅れる。

実証実験

予冷施設の活用

天候等による出荷量の変化に作業員の確保や選果ラインの増加等対応が困難であったことから、出発予定時間に間に合わなかった青果品(トマト)を予冷設備にて予冷し翌日出荷

< 改善結果 > 発地(発荷主側)での待ち時間の削減

a社向けトラック	実施前
拘束時間(推定)	14時間34分



実施後	短縮効果
11時間45分	△2時間49分

b社向けトラック	実施前
拘束時間(推定)	12時間13分



実施後	短縮効果
10時間18分	△1時間55分

- ※ 運送事業者イ(実運送)の営業所出発時間から業務完了時間までを拘束時間(推定)として対比
- ※ 事前に荷量が把握でき、それに応じて出荷作業を計画的に実施できるため、出荷作業におけるドライバーの待ち時間を大幅に削減

拘束時間(推定)



各々約2～3時間短縮

※実現するための課題：予冷設備の設置・運用にかかる費用及び設備までの横持ち費用の負担