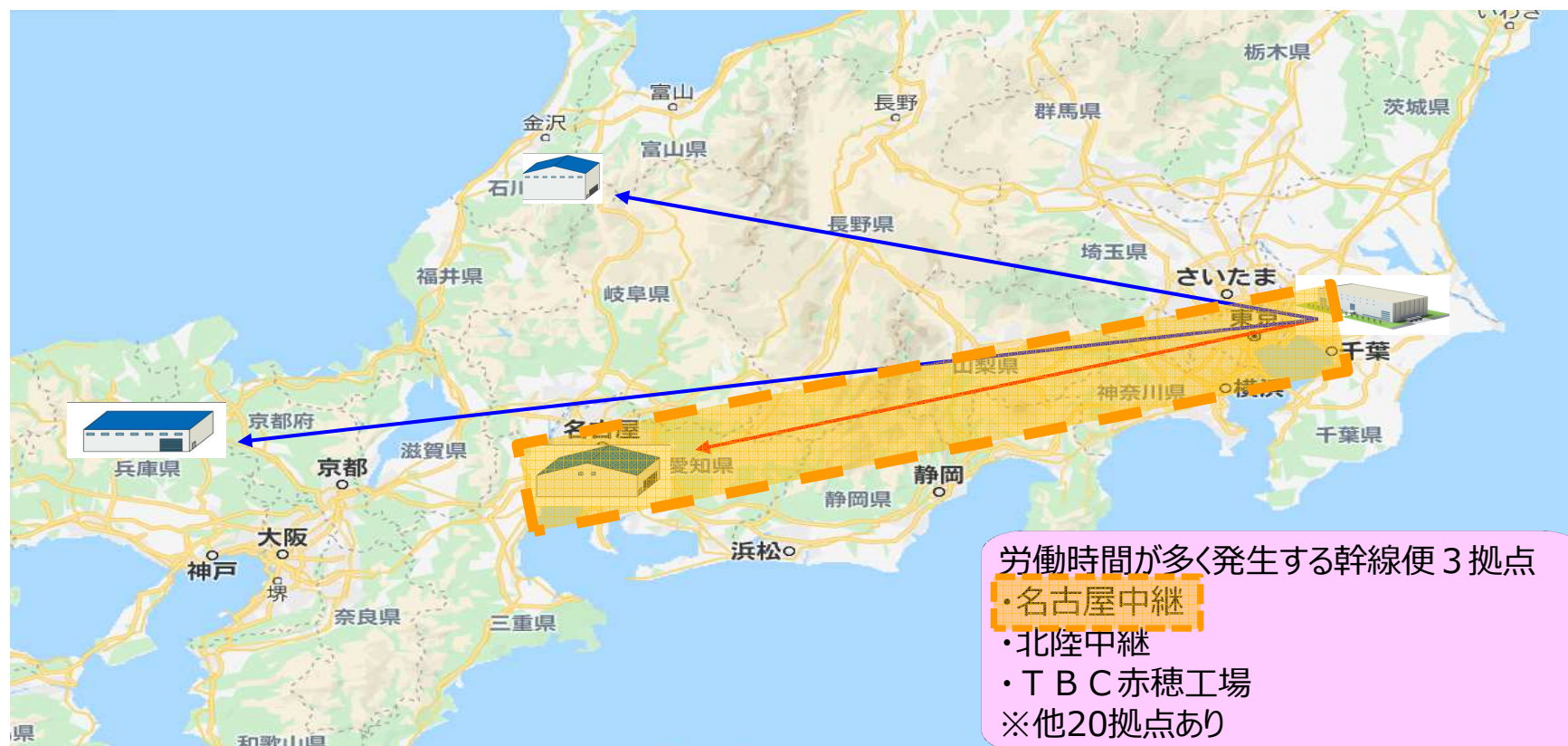


平成 2 9 年度パイロット事業実施その後

トラック輸送における取引環境・労働時間改善

TOTOバスクリエイト(株)様のシステムバス製品を日本梱包運輸倉庫が請け負っている物流拠点と輸送フロー

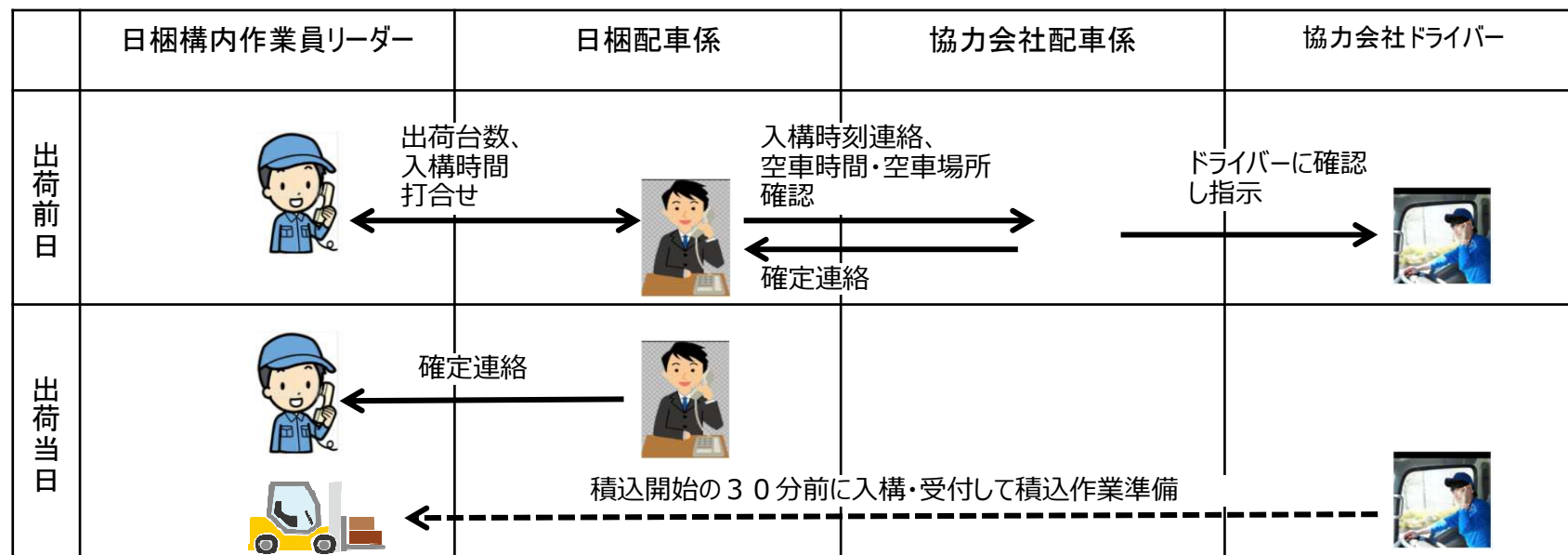


実態調査

幹線便の佐倉工場での積込に手待ち時間が発生し、当該車両の拘束時間の長時間化の要因となっていた。協力会社の場合約 4 時間の手待ちとなっていた。一方日梱の自社車両は事前にTBC出荷係から積込可能時間を電話で聞いているため、手待ち時間がほとんど発生していなかった。元請と協力会社で得ている情報に差があったことで、協力会社のみ到手待ち時間が発生していた。

労働時間削減のため改善策を提案

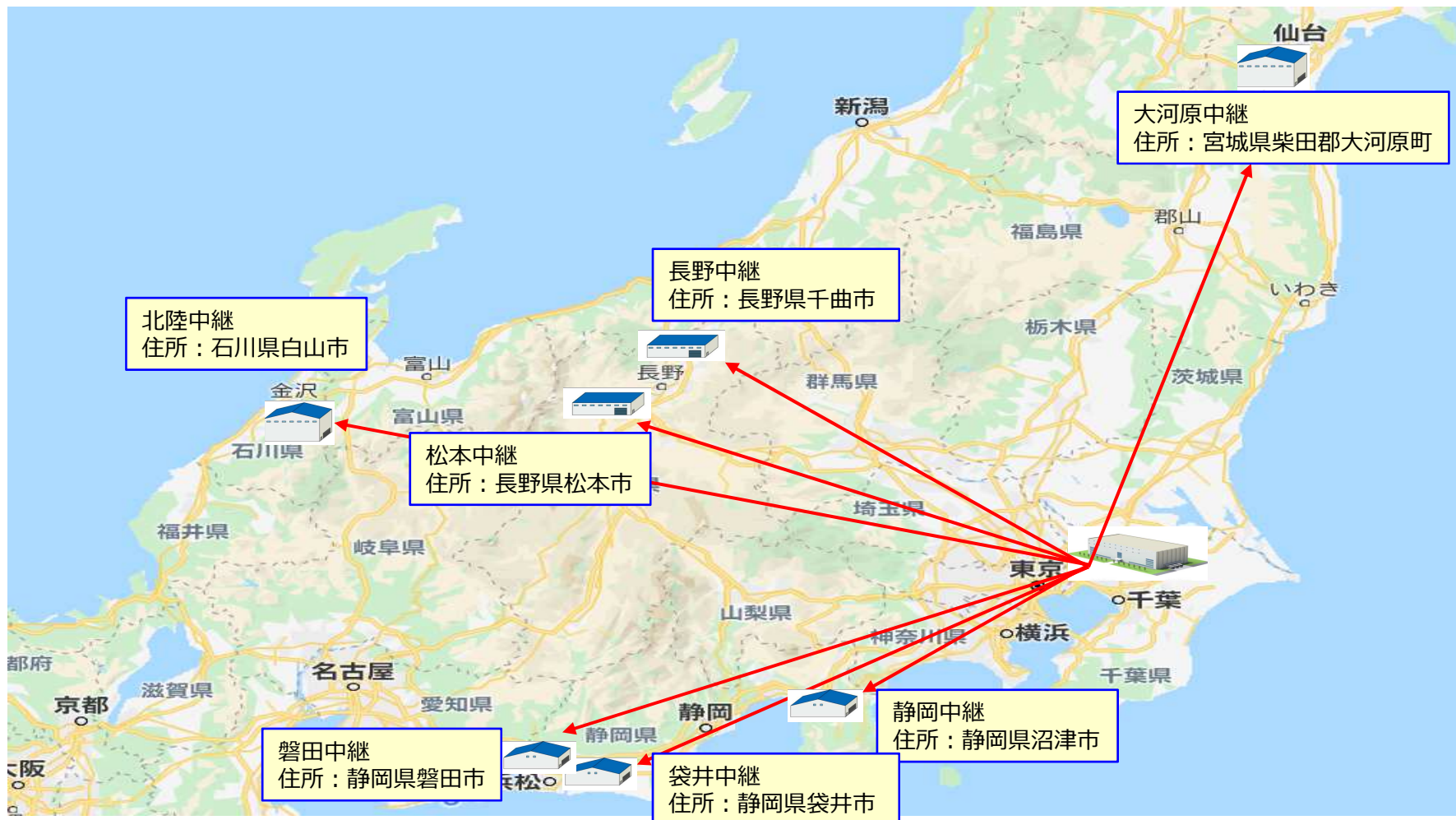
名古屋中継便を対象に、協力会社にも入構時刻（積込可能時刻の30分前を目処とする）を事前連絡し、手待ち時間の変化を検証した。



結果








協力会社車両の佐倉工場での手待ち時間が、実験前は3時間57分であったが、実験では27分にまで短縮できた。この結果、協力会社の日梱管理責任範囲の拘束時間が3.5時間短縮された。 ※佐倉工場着～名古屋中継での荷下ろし終了までの時間

今回名古屋中継を対象に改善策を実施し労働時間短縮という結果に結びつけることができた。
日梱として他にも長距離の幹線配送がある為、改善策同様に実施を行った。（自社便/専属協力会社）



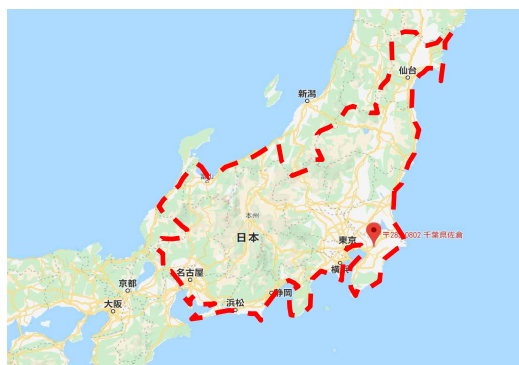
上記7拠点を対象に改善策を実施し、労働時間も短縮することができた。
また、近距離の14拠点も改善策の実施を進め労働時間短縮を図り近距離2回戦運行等も推進している。

改善策継続している中での問題点

	日梱構内作業員リーダー	日梱配車係	協力会社配車係	協力会社ドライバー
出荷前日	 出荷台数、 入構時間 打合せ	 入構時刻連絡、 空車時間・空車場所 確認		 ドライバーに確認 し指示
出荷当日	 	 積込開始の30分前に入構・受付して積込作業準備		

- ①日梱自社便 = 労働時間管理可能
- ②日梱専属協力会社 = 前後の運行確認で時間がかかってしまうが労働時間管理可能
- ③スポット業者（水屋） = 労働時間管理不可（佐倉市スタートでは可能）

※現状スポット業者のTOTAL労働時間まで管理することができていない。スポット業者だと何社か絡むため、連絡が取れず前後の運行まで把握ができない。



現状スポット業者については、佐倉市を起点に点線部までが日梱の労働時間管理として考えている。（片道運行）

今後は、スポット業者も遵法通りに管理できるよう前後の運行が把握できるかの確認した上で業務委託契約を結び効率の良い運行ができる体制にしていきたい。

今後の荷主様の課題

■ 実証実験後の課題

遠方の事業者の帰り便である場合、元請の管理責任は果たせるものの、実運送事業者では抜本的解決には至っていない。



【平準化の推進】

スポット業者の労働時間管理は困難である。依頼しないことがベストではあるが、工場出荷は受注生産となっている為、現段階では荷主様での出荷量平準化が難しい。

■ 実証実験後の課題

より多くの協力会社に適用する場合、連絡の手間やミス防止のため、ITの活用（Webによる入構時間調整など）等を検討する必要がある。



【システム改善】

荷主様で検討しているが、システム運用の変更は大掛かりであるため時間が掛かってしまう。しかし、改善が進めば入構時間管理がシステム上で出来る為、連絡のやり取りが減り人件費削減にも繋がる。