

山口県パイロット事業における改善検討

1 山口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 山口県パイロット事業検討会の構成

山口県パイロット事業検討会は、下記の4事業者で構成されている。

[発荷主]

T社は、大阪市に本社を置く資本金 517 億円、従業員はグループで約 10,000 名の総合繊維メーカーである。

今回は、山口県 I 市にある同社の I 事業所（以下、T I 社と略す）から、M 県 Y 市にある同社のグループ会社 T L 社の配送センター向けの、化学繊維製品輸送を対象とした。

[元請運送事業者]

元請運送事業者 N 社は、F 県 F 市に本社を置く資本金 1 億円、従業員約 800 名、車両約 330 台の私鉄系企業である。今回対象とした I 営業所（以下、N I 営業所と略す）は T I 社と同じ I 市にあり、大型 2 台、中型 2 台、小型 1 台の車両を配置し、T I 社の製品の全国輸送を担当しているほか、一部製品の保管業務を行っている。

今回対象とした化学製品輸送の大半は、下請運送事業者（実運送事業者）を利用している。備車の主体は S 社である。自社車両は、大半が T I 社と N I 営業所間の近距離輸送である。

[下請運送事業者]

S 社は、H 県 F 市に本社を置く運送事業者で、資本金 8,000 万円、車両約 800 台（グループ全体では 1,500 台）の大手運送企業で、東北・関東・東海・関西などにグループ展開している。今回対象とした H 支店（以下、S H 支店と略す）は、H 県 H 市の工業団地にあり、大型 86 台、中型 56 台の車両を配置し、そのうち T I 社には毎日数台を配車して、全国輸送を担当している。S H 支店からの再委託（＝備車）はないが、繁忙期を中心に、山口県 Y 市にある S 社 Y 支店（大型 88 台、小型 2 台配置（以下、S Y 支店と略す））からも応援のために配車をしており、特に S Y 支店の場合は T I 社までの回送距離が長い分、労働時間上の課題が発生している状況である。

なお、今回の検討会には、主として配車手配を行っている S H 支店が S 社を代表して出席することとなった。

[着荷主]

T L 社は、資本金 4,000 万円、従業員約 90 名の T 社全額出資による物流子会社で、東海・信越・関西などに物流センターを配置・運営している。

今回の対象事業では、発・着とも T 社グループである。

T L 社の荷卸し状況については、後述する品目特性からラムフォークリフト作業となっており、また、T I 社・N I 営業所・S H 支店それぞれからも、「短時間の取り卸しで、手待ち時間は発生していない」とのことなので、今回の検討会においては、親会社である発荷主の T I 社が代表することとして、T L 社は参加しないこととした。

本パイロット事業における協議、調整を進めた結果、本検討会のメンバーには本事業の目的に賛同、参加し、かつ3者（荷主・元請運送事業者・下請運送事業者）が一緒に取り組めることが可能な事業場が選定され、3者は検討会メンバーとしても参加している（前述の理由により、着荷主であるTL社については、TI社が代表）。

1. 2 検討会等の実施概要

A. 第1回検討会 平成28年7月27日（水）※TI社にて開催

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（元請運送事業者・下請運送事業者）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。

また、第1回検討会において、TI社出荷センターでの出荷状況を、TI社・N社で確認した。

B. 化学繊維製品輸送の概要（第1回検討会当日の作業実態等）

- (1) 対象貨物は、さまざまな口径のロール状の化学繊維製品で、長さ約2m、重量は数kgの軽量品が大半である。中央に荷役用の貫通穴があり、その穴にラムフォークリフトのラムを差し込んで積卸しを行う。

【ラムフォークリフト】



出所：トヨタL&F公式YouTubeチャンネル

- (2) 積載車両は、通常の 10 トンウィング車で、埃や汚れを防ぐために荷台の清掃や、床に敷くシートが必要である。
- (3) T I 社で製造した当該製品は、いったん同社構内の屋内の製品倉庫で保管される。
- (4) T I 社からの出荷オーダーは、同社の関係会社である T P 社に渡される。T P 社は、T I 社構内に事務所を持つ、構内作業会社である。
- (5) T P 社では、出荷オーダーに基づいて製品倉庫から出荷荷揃えを行うとともに、T P 社事務所に常駐する N I 営業所員に 14 時頃、翌日の配車を依頼する。配車依頼については、製品の重量等の明細はなく、「明日、〇〇向け〇台、△△向け△台」のレベルである。積み込みについては、T I 社 1 カ所積みと、N I 営業所と T I 社の 2 カ所積みがある。
- (6) 配車依頼を受けた N I 営業所員は、N I 営業所に連絡して配車を要請する。
- (7) N I 営業所では、配車依頼内容を S H 支店分と自社車両とに分けて、S H 支店に配車要請する。
- (8) S H 支店では配車手配する。
- (9) 出荷日当日は、2 カ所積みの場合は、まず N I 営業所で積んだ後、T I 社で積み足す。
- (10) 仕向け地等を考慮して、S H 支店ドライバーが適時 T I 社に到着し、原則として到着順に積み込みを行うが、出荷荷揃えの都合で積み込み順が前後することもある。
- (11) 第 1 回検討会当日の積み込み作業では、ラムフォークリフトの荷揃え場所→トラック荷台→荷揃え場所のサイクルタイムは 40 秒～1 分間程度であった。
- (12) 倉庫に横積みで保管されている製品は 1 本ずつラムフォークリフトでトラック荷台に横積みで積みつけていく。一方、製品によってはパレット積みで保管されているものもあり、これはパレットのままフォークリフトで荷台の高さまで上げた後、ドライバーが斜めに転がしながら奥へと移動させる。

【パレット積み貨物の荷役風景】



- (13) 全部積み終わった後に、荷台スペースがあれば、満載になるまで積み足し作業が行われる（T社の工場～物流センター間の移送なので、満載にして1本当たり輸送コストを削減するための方策と思われる）。満載とした後、追加積み分の伝票（送り状）修正が行われる。
- (14) 積み後は、積み込みが早く終わった場合は、ドライバーはいったんSH支店に戻って休憩、夕刻～夜間にM県Y市のTL社向けに出発し、高速道路・一般道路（約 600km）を運行する。
- (15) 積み込み完了が夕刻になった場合は、T I 社からTL社に向け直行する。
- (16) M県Y市のTL社物流センターでは、翌朝8時頃から積み込みと逆の流れで、ラムフォークリフトによる取卸作業が、概ね30分～1時間以内で終了する（運行の終了）。

C. 事業場訪問（1回目） 平成27年9月27日（火） N社NI営業所・S社SH支店を訪問

チェックリスト回答票ならびに、業務内容の詳細な実査とヒアリングに基づく改善対策立案の方向付け協議を行った。

上記の積み込み作業実態でも明らかなように、今回のパイロット事業で対象とした輸送では、T I 社構内での積み込み作業の待ち時間に問題があることが、N社・S社の両社からも指摘された。

その主な内容は、以下の通り。

- ① T I 社の製品倉庫が手狭で、翌日出荷分を荷揃えするときに、手前にある他の保管製品を一旦横持ちしないと、奥の出荷製品を取り出せない等、無駄な作業が生じている（「TP社の担当作業なので、実態はよく分からない」と両社では述べている）。
- ② 出荷前の一時保管スペース（上屋）が足りず、雨天時は作業が停滞してしまう。
- ③ 1本ずつの積み込みや、複数製品の積合せは止むを得ないが、当初の出荷分積み後に荷台スペースの有効活用のため、満載になるまで行う積み足し作業と、伝票（送り状）修正に時間を要する。

なお、同様の積み込み作業は、2カ所積みの1カ所目であるNI営業所でも行われているが、スペース的にも余裕があり、製品種類ごとに整理保管されている（事業場訪問時に確認）こと等から、短時間で積み込み作業が行われている。

T I 社において、積み込み時間が長いことがあること、その結果として手待ち時間が生じていることは、トラックドライバーの拘束時間（労働時間）が長くなることにつながることで、トラックドライバーの労働時間の短縮という観点から、今回のパイロット事業では、T I 社における積み込み作業の改善を図るべきではなかろうか（実際に、N社からはT I 社の物流システム全体に関する改善提案もされているようである）。

【S H社における運転日報例】

1日目																											
項目	時間	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	摘要	
運転時間											一般		一般				一般							高速		運転	5:30
荷役時間											荷役			荷役												荷役	3:00
その他作業時間																										他作業	
休憩時間													休憩					休憩							休憩	6:30	
休息期間																										休息	

2日目																											
項目	時間	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	摘要	
運転時間		高速		高速				高速	一般																	運転	4:15
荷役時間											荷役															荷役	1:30
その他作業時間																										他作業	
休憩時間		休憩			休憩			休憩																		休憩	4:15
休息期間																										休息	

以下、帰りの集荷(他社貨物のため対象外)

今回の対象である、Y県I市からM県Y市まで片道600kmの運行で、帰りの貨物を積んで来るとなると、スタート時点での積み込み作業や手待ち時間が、運行全体の長時間化につながり、往復全体では改善基準告示に抵触する可能性もある（実際に、今回は対象外ではあるが、より長距離の東北・関東方面は、かなり厳しい運行となっており、S社ではグループ会社を含めてドライバーの乗り継ぎによる「中継輸送」も構想しているが、コスト面がネックになっているようである）。

SH支店からの聞き取りでは、前述のような理由で、T I社での積み込み終了～出発の時刻が、事前に分からないため、運行（出発時刻や休憩場所等）がドライバー任せになってしまう運行管理上の問題も発生している（つど、ドライバーから電話報告はある）とのことである。

なお、現状のT I社からTP社経由で出されている配車依頼は、「翌日の方面別の所要台数」だけとされており、国土交通省の「トラック運送業における書面化ガイドライン」には不十分であると思われる。

【参考】「トラック運送業における書面化ガイドライン」に定める必要記載事項

- 1) 運送委託者／受託者名、連絡先等
- 2) 委託日、受託日
- 3) 運送日時（積み込み開始日時・場所、取卸し終了日時・場所）
- 4) 運送品の概要、車種、台数
- 5) 運賃、燃料サーチャージ
- 6) 附帯業務内容
- 7) 有料道路利用料、附帯業務料その他
- 8) 支払方法、支払期日

D. 第2回検討会 平成28年11月30日(水) ※T I 社で開催予定

改善提案 「T I 社の出荷作業ならびに配車指示の改善」

1. 出荷作業の実態調査 (T I 社・T P 社)
2. 出荷作業の改善策の策定 (同)
3. 配車依頼の改善策の策定 (同)
4. 改善策のテスト実施と評価 (T I 社・T P 社・N 社・S 社)
5. 改善策の本格実施 (同)