資料４

２０１５年１２月４日
日本通運株式会社松江支店

トラック運送事業者の現状について

１．日本通運株式会社松江支店について

創設　　：１９４２年（昭和１７年）３月（旧松江合同運送㈱を国策により買収）
管轄エリア　：島根県下（松江、出雲、安来、木次、太田、浜田）に７拠点を配置
従業員数　　：３３６名（２０１５年１０月末現在）
車両数　　；１６１台（２０１５年１０月末現在）
主要取扱業務：厨房機器、綿糸、合板、医療機器、電子機器、農業機械、農産物等の保管・輸送
引越業務、貴重品・美術品輸送、重量品の輸送・据付作業など

（ご参考）
日本通運株式会社　全社
創設　　：１９３７年（昭和１２年）１０月
資本金　　：７０１億７５百万円
従業員数　：３２，５１０名（２０１５年３月末現在）
連結売上高：１９，２４９億円

２．トラック輸送における取引環境・労働時間改善に関する問題点について

Ａ．輸送形態が従来の単一品目大量納入・出荷から多品種・多頻度少量納入・出荷へと変化しており、部品・原材料納入や製品出荷に伴う車両集中により手待ち時間が発生している。

Ｂ．大都市部において、着荷主の納品時間が決まっており、納品車両の集中による手待ち時間が発生している。

Ｃ．労働力不足や業者間競争による運賃水準の頭打ち等により、必要な従業員数確保に苦慮しており、輸送力の低下が危惧されている。また、長距離輸送においては、乗務員の労働時間が長時間となるため、身体的な負担が大きい現状にある。

Ｄ．国内総輸送量が減少の一途を辿る中にあって、確保できる輸送力（人員・車両）にも限界があり、業務のピーク時への対応に苦慮している。特に特殊な技能・資格が必要な業務に関しては、技能・資格を有する特定な人員へ負担が集中し、長時間労働が発生する要因となっている。（年度末の引越・移転業務、美術品・重量品輸送など）

３．弊社における取り組み事例・対策について

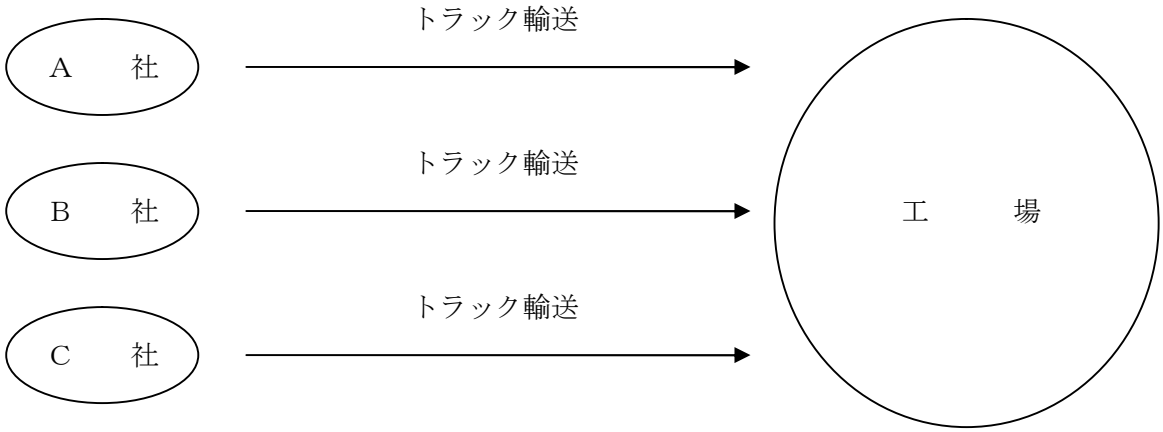
Ａ．納品業務においては、工場直接納品から弊社手配倉庫への納品へと変更、倉庫から工場への設定便による集約輸送を実施。（一括納品輸送）

また、関西・東海地区では各納品業者を設定便が巡回して、１車集約による納品を実施している。（ミルクラン輸送）

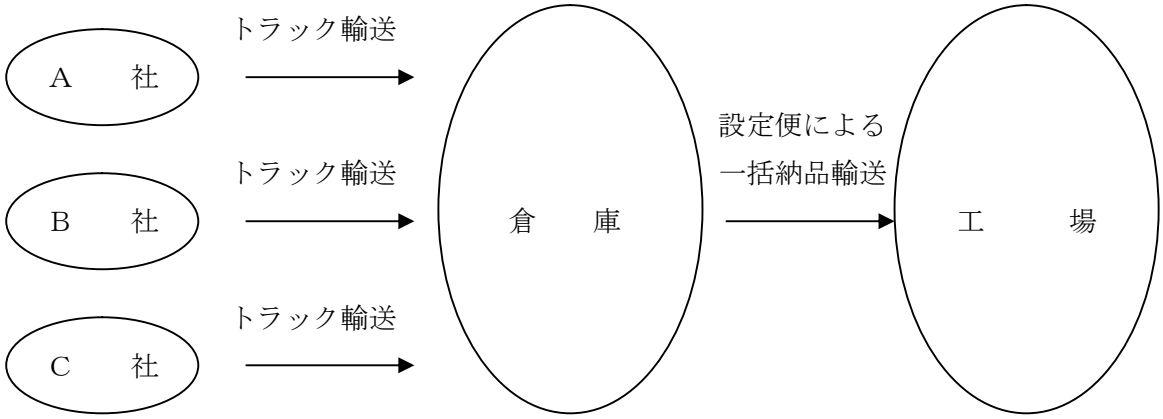
出荷業務においては、発荷主と協議し、出荷時間の分散により車両集中を回避する取り組みを進めている。

＜一括納品輸送概要＞

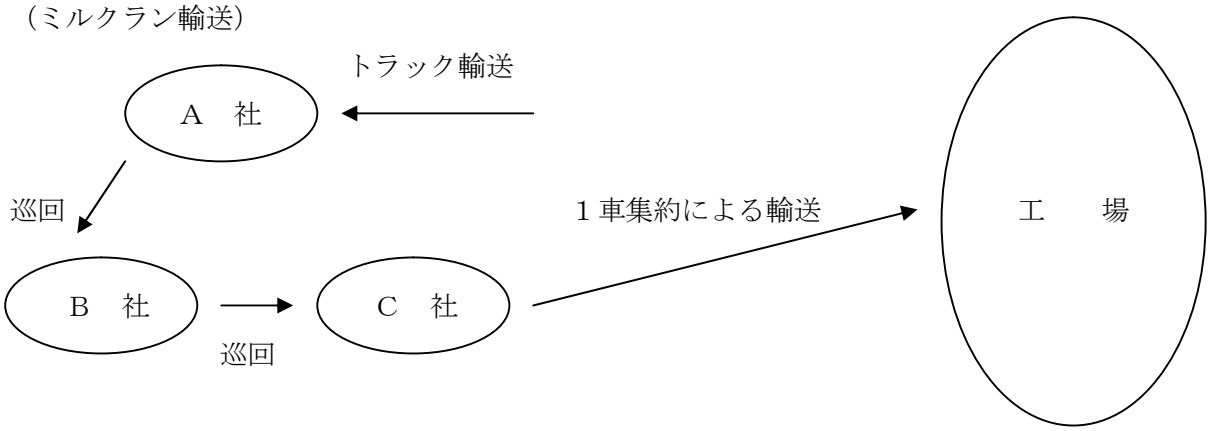
（従来の輸送方法）



（一括納品輸送）



（ミルクラン輸送）

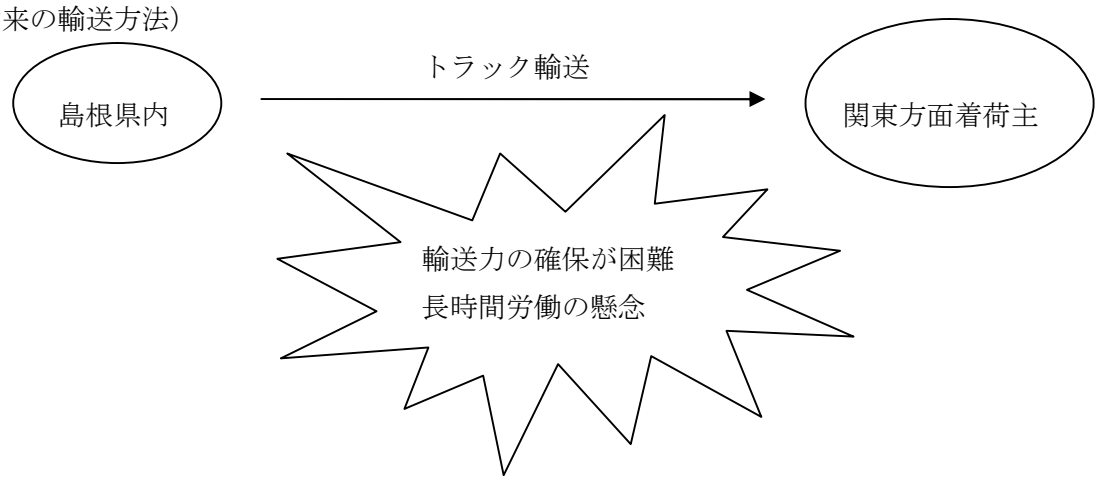


Ｂ．着荷主側の荷降場所の情報を入手して、納品車両の集中する時間を避けるなど、手待ち時間の削減に取り組んでいる。

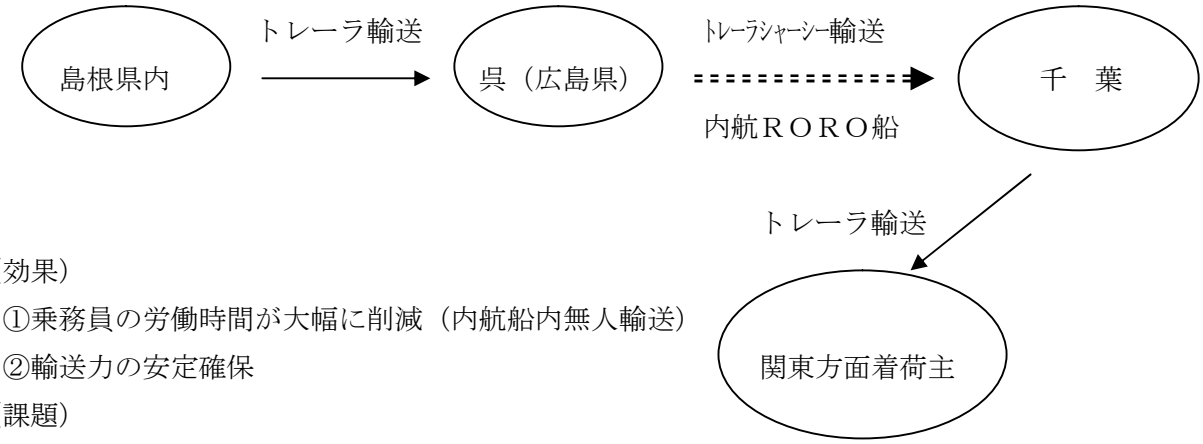
Ｃ．輸送力の確保、乗務員の労働時間短縮の観点から、関東方面への輸送を、一部トラック輸送から内航船を利用した輸送への切り替え等を実施している。（モーダルシフト）
また、現在、山陰－九州間の輸送に関しては、トラック輸送もしくはＪＲコンテナ輸送が主流となっているが、トラック運転手の確保や貨物列車の輸送力に課題があるため、鳥取県と境港管理組合の協力を得て、貨物船と貨物列車を組み合わせた境港（境港市）－九州間の試験輸送を今月実施する予定となっている。

＜関東方面への輸送＞

（従来の輸送方法）



（内航船利用によるモーダルシフト）



（効果）
①乗務員の労働時間が大幅に削減（内航船内無人輸送）
②輸送力の安定確保
（課題）
①トレーラシャーシーの確保
②リードタイム、コスト低減

D．従業員に対して、資格・免許の取得を推進するとともに、社内講習を積極的に受講させることで技量の向上に努める等、従業員の「多能工化」を目指している。これにより、全体の労働時間を平準化して、特定の人員に業務が集中することを是正したいと考えている。

以　上