資料５

荷主企業の運送事業者との取引状況
にかかるヒアリング結果

自動車部品製造業（広島市佐伯区） H29・10・19

【現状】

○　広島市にある本社工場が 24 時間稼働しており、その間、製品等の入出荷のためトラックの出入りがある。

○　本社工場と山口県内にある自社工場を毎日 16 往復する運送を運送事業者 2 社（各社 1 日 8 往復）と契約。

○　各社とは、1 往復 8 時間の時間制運賃で契約し、高速道路利用料は実費分を後日清算。

○　昼間の荷役作業は荷主企業が行い、夜間は運送事業者と別契約を締結して運転手が行っている。

○　構内でトラックが輻輳しないよう毎月の入出荷時間を設定し、1 か月前に運送事業者へ通知。他社の庸車も物流会社が定めた時間通りに着発するため、運転手の手待ち時間は 30 分未満。

【工夫点】

○　専用台車を使用することでトラックの容積率を向上させ、減便による運転手の拘束時間削減を図るとともに、過積載防止を図り、コンプライアンスの徹底に努めている。

食料品製造業（廿日市市） H29・11・6

【現状】

○　廿日市市で製造した製品を全国に販売。中四国エリア 37 ルート、関東・関西・九州にある拠点までの片道運送を運送事業者 6 社と契約。

○　契約は距離制運賃。運転業務のほか、荷役業務料、高速道路利用料を別途積算した代金で契約している。

○　納入先の納入時間に合わせて、荷役・運転・休憩に要する時間を勘案し、配送ルート毎に工場入構時間を定め、運送会社に通知して荷積み等の待機時間削減を図っている。

○　各運送事業者にはデジタコを設置してもらい、場合によっては記録の提示を求めている。

【工夫点】

○　運送の質を保持するため、極端に安価な運賃を提示する運送事業者との契約は断っている。

○　荷主企業の事務所内にアルコールチェッカーを設置し、毎日、荷主企業の管理者と運転手がコミュニケーションを図っている。

大手小売業（広島市西区） H29・11・7

【現状】

○　広島市にある物流センターの運営を他社に委託。
　委託先企業が運送事業者 3 社と運送契約を締結し、広島・島根・山口にある店舗に商品を配送する。

○　1 日の入構車両は 69 台、物量の増加に応じ増便あり。

○　運送事業者とは、運転業務のほか、荷役業務料を別途積算した代金で契約している。高速道路利用料金は、荷主企業が必要と認めたものを後日清算。

○　荷主企業・委託先企業・運送事業者の 3 者で、配送コース毎に積込み時刻や到着時刻等を定め、運転手の待機時間短縮に努めている。

【工夫点】

○　運転手の作業負担を軽減するため、次のような取組を行っている。

・カゴ台車を使用することにより、荷積み、荷卸し作業時間を短縮。

・検品はカゴ台車の台数チェックのみとすることにより、検品作業を簡素化。

・荷受先の店舗において、到着指定時刻に荷卸しスペースを確保し、待機時間の発生を防止。

・荷卸しは、荷受け口渡し（店舗内までの搬入はなし）とすることにより、作業を省力化。