

トラック輸送における長時間労働抑制
に向けたパイロット事業
報告資料

平成29年 8月29日

和歌山運輸支局

パイロット事業1:

南海果工・大十・大十ロジスティクス

1 現状の実態を踏まえた問題・課題の整理

○大十及び大十ロジスティクスから納品先までの輸送業務では、特定の納品先においては待機時間等の特に問題がある。

類型	ヒアリングによる実態把握	方向性
<p>【南海果工】 積み込み作業等</p>	<p>○南海果工における積み込み前の段階では、専用倉庫が用意され、待機時間がない状況である。2台の車両で積み込みする場合においてのみ、待機時間が発生するが、作業をサポートするため問題となっていない。</p> <p>○積み込み作業では、専用のリフトが用意されており、効率的に積み込み作業が実施されている。倉庫内配置についても、積み込み作業の効率性を考慮されている。また、配車権限は大十にあるため、効率的な時間が組まれている。</p>	
<p>【大十ロジスティクス】 輸送業務</p>	<p>○南海果工から、大十(倉庫)までの輸送では、輸送距離及び輸送時間は短く、問題となっていない。</p>	
<p>【大十】 到着後の 取卸し作業等</p>	<p>○倉庫への取卸し作業では、先着受付順の取卸しとなっているが、待機時間は30分を超過するケースはない。</p> <p>○南海果工の貨物は、1か所の倉庫で取卸し作業するため、効率的に作業がなされている。</p>	
<p>【大十・大十ロジスティクス】 納品先への輸送 積み込み及び取卸し作業</p>	<p>○納品先によっては、待機時間が発生しており、問題となっている。待機時間が発生する納品先の受付ルールは、「受付先着順」ルールとなっている。</p>	<p>○納品先ごとに待機実態を調査し、受付ルールを見直すことにより、待機時間の削減を目指す方向性がある。</p>

2 パイロット事業の方向性

方向性		ポイント	取組方策
方向性 1	・納品先における待機時間を削減	<ul style="list-style-type: none"> ・大十から配送先への待機時間が長時間化している納品先がある ・待機時間が短い納品先の運用ルールを整理する 	<ul style="list-style-type: none"> ○納品先における取卸作業の許可ルールとして、「事前予約制」の導入を検討する ○先着順ルールから、事前予約制ルールに
方向性 2	・積み込み作業の効率性を考慮した倉庫内商品の分別	<ul style="list-style-type: none"> ・製品種類別に倉庫配置した場合、複数倉庫を巡回するため、待機時間は倉庫ごとに発生する。 ・複数倉庫を巡回しなくても積み込み完了できるよう、倉庫内商品の配置を考慮した取卸しがなされている 	<ul style="list-style-type: none"> ○倉庫側での改善の取組状況をまとめる
方向性 3	・商品物流のエッセンスを整理	<ul style="list-style-type: none"> ・南海果工から納品先までの輸送では、情報、貨物、車、人の4つの動きが効率的に組まれている ・優良事例であるため、横展開する価値が十分にある 	<ul style="list-style-type: none"> ○商品物流について、パイロット事業として整理 → 飲料会社からは許諾を得られない見込みであるため、本方向性の取組は困難

3 第1回検討会、第2回検討会を踏まえたパイロット事業の方向性

○大十から積込みをして、大十ロジスティクスにより納品先に対して配送する際に、「先着受付順」ルールから、「事前予約」ルールへの見直しにより、待機時間が削減する必要がある。

○納品先における取卸作業開始許可(バース接車許可)を与えるルールの見直しを実施し、待機時間の削減を図る。

○納品先における待機時間を削減

ポイント

- ・大十から納品先への輸送では、納品先における待機時間は長いケースから短いケースまで幅広く存在する
- ・納品先における荷受けに関する運用ルールの相違により、待機時間の発生にバラつきが発生している実態がある

- ・待機時間が長い納品先では、「受付先着制」が採用されているが、「事前予約制」ルールの採用により待機時間の削減を図る
- ・待機時間削減に直結する事前予約制について検討を実施し、パイロット事業として整理する

パイロット事業の取組方策

○納品先別に受付から荷卸完了までの時間がどの程度あるか、調査を実施

○調査結果及び納品先における荷受けルールを関連させて分析を実施

○「事前予約制」を採用する納品先と、「受付先着制」を採用する納品先では、待機時間に大幅に差異があることが確認

○荷卸し許可について、「受付先着制」から「事前予約制」ルールに切替えて待機時間を削減し、横展開可能な取組エッセンスを整理

ご参考) 先着受付順と事前予約制について

先着受付制

概要

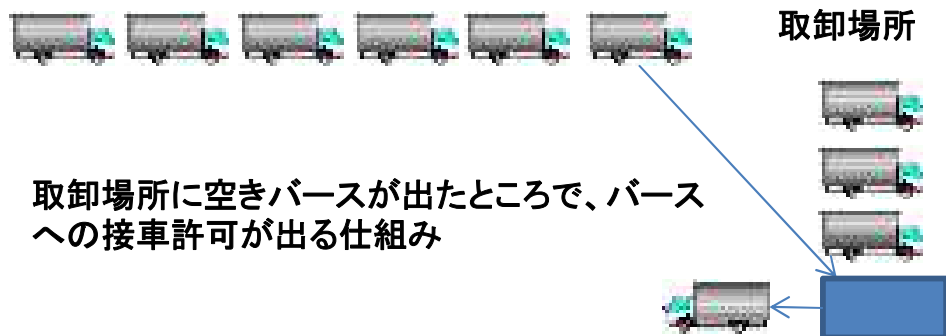
○納品先の事務所に受付完了した順番で、取卸作業の許可がなされる

期待される効果

○着荷主側の運用が極めて容易であり、着荷主にはメリットが大きいですが、納品車両が増加すれば、待機時間が大幅に発生する仕組みである

イメージ図

- ・取卸バースに空きが出れば、待機車両に接車許可を出す
- ・待機車両は、受付時間が早い順からバース接車許可が出される。
- ・可能な限り早く受付をする必要がある。



- ・着荷主側での検品作業、倉庫格納作業に遅延が生じれば、待機時間は一層増加する仕組みである。
- ・受付時間順ルールは、運送事業者側にはメリットなく、積込み又は取卸しする荷主側のメリットしかない。

事前予約制

概要

○遠隔手法(WEB、FAX、電話等)により、予め希望する取卸時間を予約し、当該時間に基づき取卸作業が許可される

期待される効果

○着荷主側の運用能力が必要であり、ノウハウ、熟度が求められるが、待機時間が大幅に削減される効果を得ることができる

イメージ図

	菓子バース	飲料品バース	日用品バース
6:30			
7:00			
7:30			
8:00			
8:30			
9:00			
9:30			
10:00			
10:30			
11:00			

○納品業者から、パレット数、荷姿、取卸方法、貨物量、業者名等の情報を予め報告させ、倉庫内作業の効率性を考慮し、希望時間を踏まえ、取卸作業の順序を着荷主が決定する。

○事前予約制では、希望時間を受け入れてもらえるケースと、希望時間と大幅に相違するケースもある。

○「事前予約制」が「時間指定」と相違する点は、納品業者の希望時間が考慮される点にある。

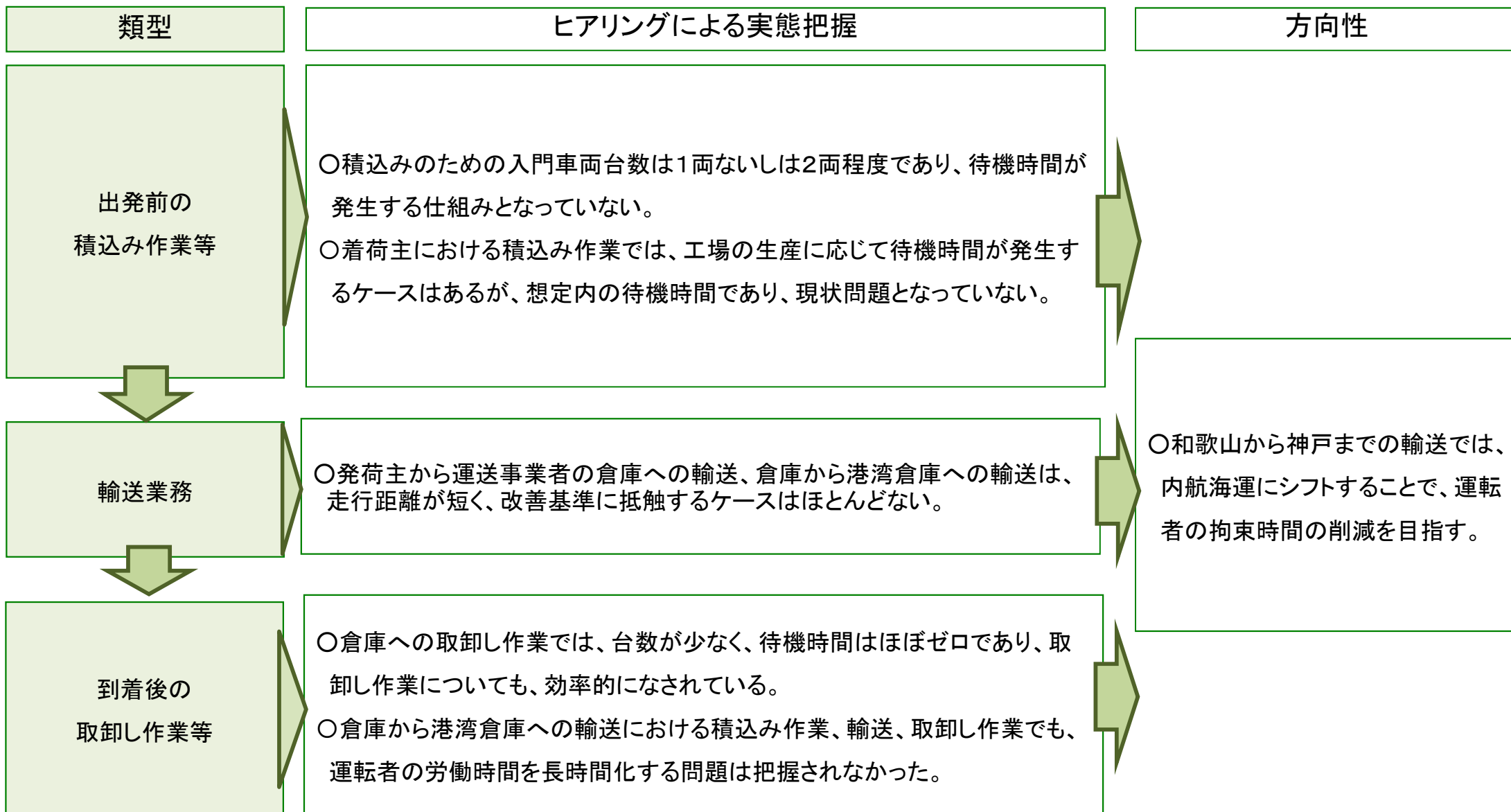
パイロット事業2:

島精機製作所・浅川組運輸

1 現状の実態を踏まえた問題・課題の整理

○現状の実態及び方向性として、以下のように3つの視点から検討する。

○ヒアリング調査、現場視察を実施したところ、和歌山から神戸までコンテナを輸送しているが、内航海運を組み合わせることで、輸送効率の向上、運転者の拘束時間の削減を目指す。



2 パイロット事業の方向性: 中距離輸送におけるモーダルシフトによる拘束時間の削減

視点

パイロット事業とりまとめの方向性

○概要: 和歌山・倉庫⇔大阪・神戸へ運行



和歌山・倉庫⇔和歌山港の運行

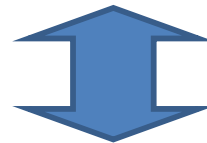
モーダルシフト



トラック輸送から
内航海運へ
シフトし、拡大

○荷主側のメリット

・運賃・料金コストの合理的削減



Win-win (相互メリット)

○運送事業者側へのメリット

・運転者の運行時間の短縮

→ 輸送時間の削減

→ 大阪・神戸での待機時間を回避

・輸送効率の向上 (車両繰りが向上)

・運転者不足、車両不足への対応が可能となった

3 第1回検討会、第2回検討会を踏まえたパイロット事業の方向性

○中距離輸送におけるモーダルシフトによる拘束時間の削減

ポイント

- ・島精機製作所は、国内販売よりも海外販売比率が高く、特に大阪港、神戸港にコンテナを陸送し、船積みしている。
- ・神戸・大阪港からは空コンテナを積載し和歌山に戻るが、輸送効率も悪い状況にある。

- ・大阪港(主に欧州方面)、神戸港(主にアセアン・アジア方面)への陸送を内航海運にシフトすることで、陸送距離を短縮化し、運転者の拘束時間を削減する。

パイロット事業の取組方策

○陸送を中心としたコンテナ輸送での拘束時間、輸送効率等について実態を調査する。

○和歌山から神戸・大阪港まで、陸送により輸送する場合と、内航海運にシフトした場合の拘束時間、輸送効率を検討

○拘束時間の削減効果、輸送効率の向上など、実施成果について検証

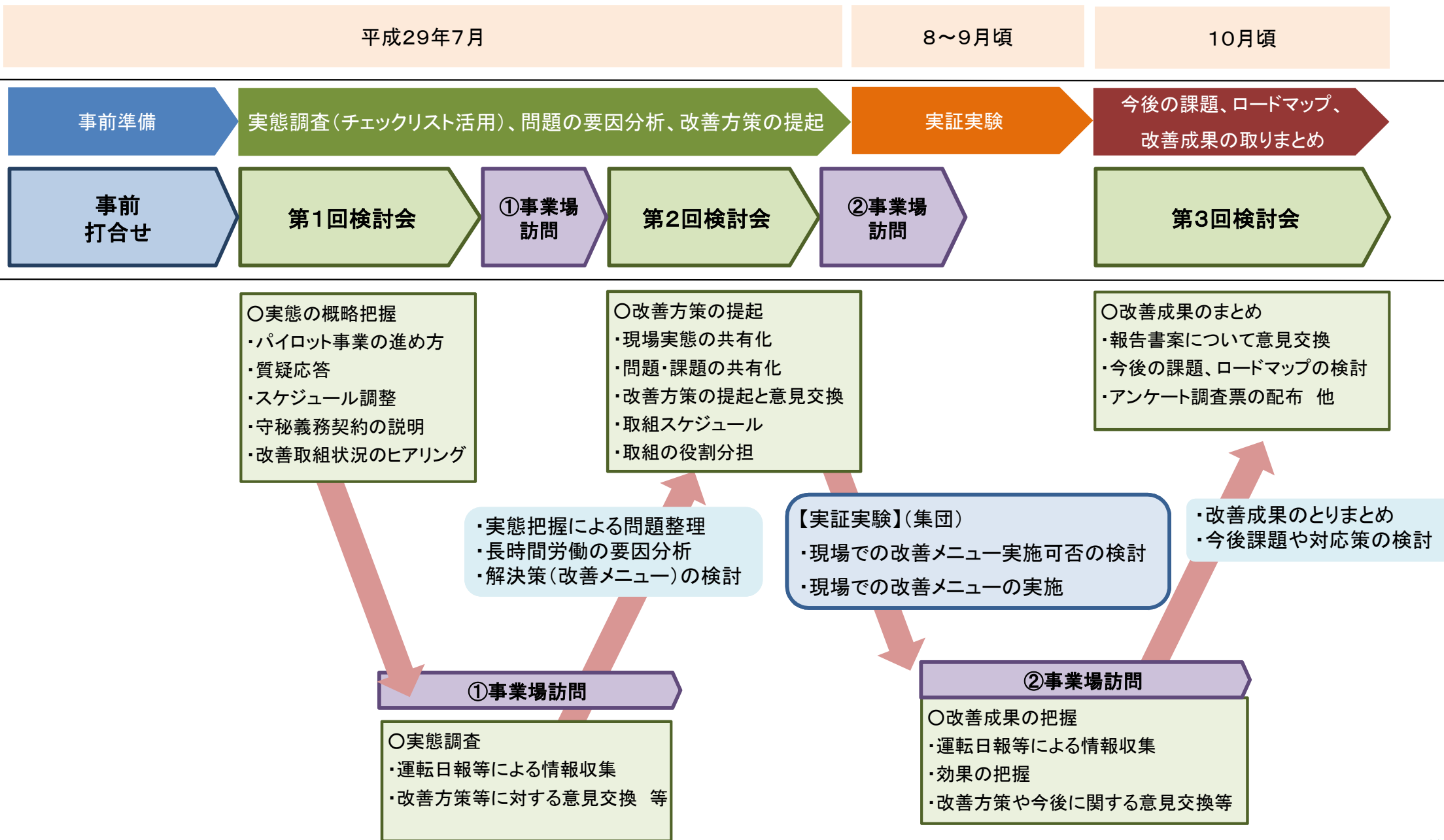
○陸送から内航海運にシフトするために必要な諸条件を整理し、具体的な取組事項を検討

ご参考)

第1回検討会 : 配布資料

1 本業務の作業フロー

○ 本業務の作業フローは以下の通りである。



2 着荷主における待機時間、付帯作業時間が長時間化する原因

○着荷主において待機時間が長時間化する要因の整理するが、契約、施設、人材、自動倉庫の効率性など、各要因が複雑に構成されている。

問題意識

待機時間が長時間化する原因

運用面

- 受付先着ルールで、取りしバースへの接車を許可
- 検収、検品作業、仕訳作業(パレット分別)を運転者が実施
- 数量検品後、伝票受領後にバースを出るルールが設定
- 取卸し作業を運転者が実施・・・リフト台数が少ないことも待機時間に直結
- 貨物量が多い車両と少ない車両が分別されていない・・・予想される取卸し作業時間を踏まえ、振分けされていない
- 地元の業者等、優先的に取卸しする車両がある
- 構内滞留時間が長時間化しても、追加料金の支払いは一切ない→時間短縮のモチベーションはゼロ
- パレット単位でまとまっていない・・・数量検品に時間を要する
- 多品種少量発注で取扱いSKUが多い・・・着荷主側の格納作業、検収作業にも時間を要する
- 待機にかかる車両留置料の支払いはほとんどなされていない

施設面
(ハード)

- 荷捌きスペースが狭い
- 取下ろし後、倉庫への格納が遅く、バース接車できない(荷捌きスペースと倉庫の連携)
- リフトの台数が少ない
- 商品の受けと、配送バースを同じ個所で実施することがある(バース数が少ない)

人的側面
(検収、補助、格納
等のスタッフ)

- 数量検品、検収に関する作業員が通常期、繁忙期で、同じ人数となっている
- 作業員ごとの能力のばらつきが大きいが、教育トレーニングは十分になされていない
- 運転者同士でサポートしていない
- 運転者がリフト操作に慣れていない

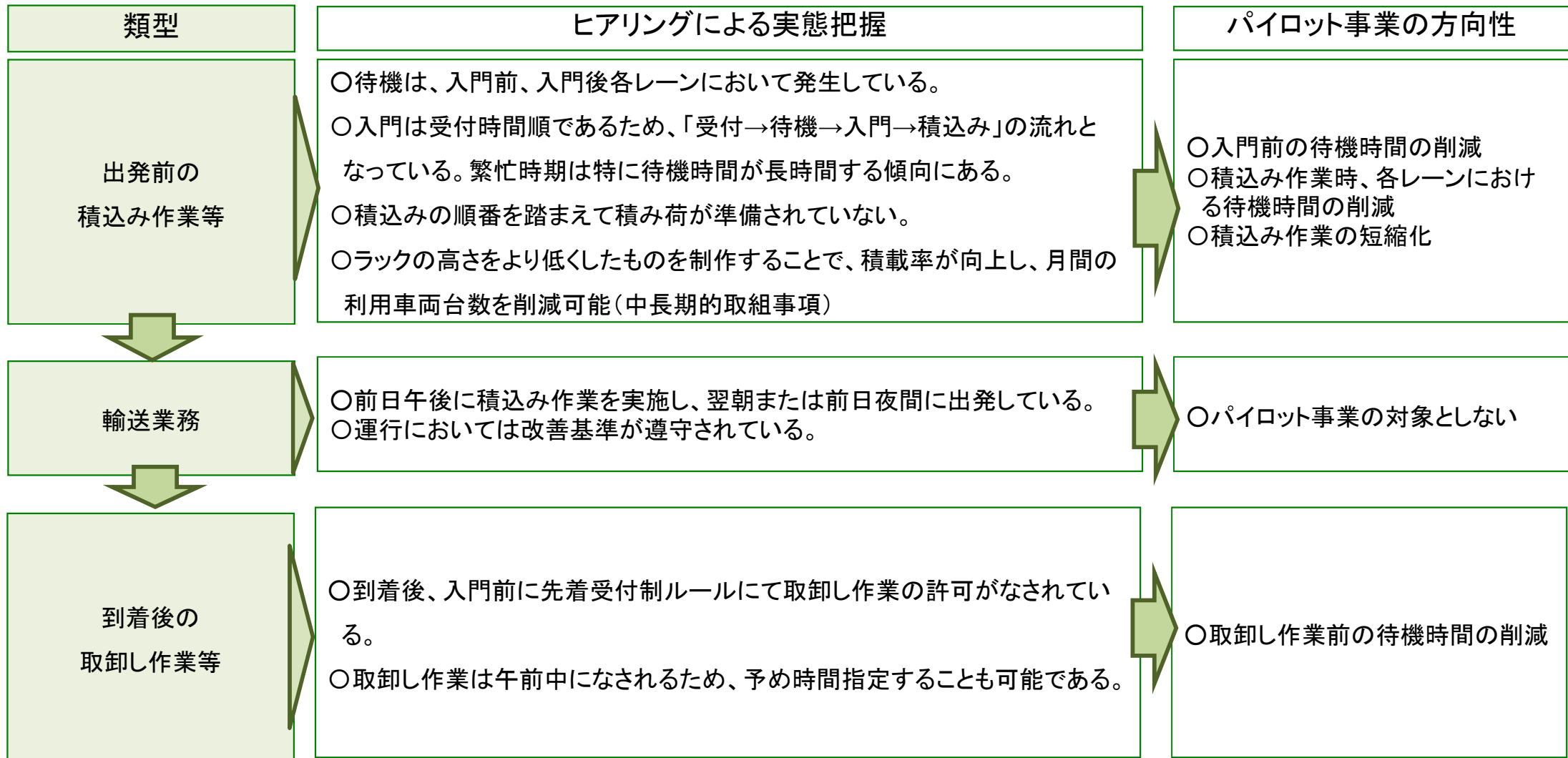
3 ヒアリング結果イメージ:現状の実態を踏まえた問題・課題の整理

○ヒアリング調査結果を踏まえた課題として、主に3つがあげられる。

課題①:積込み作業前と取卸し作業前における待機時間が長時間化

課題②:積込み時における各レーンでの待機時間及び積込み作業時間の削減

課題③:積載率向上による車両台数の削減→待機時間の削減



4 検討のイメージ:パイロット事業の方向性

○パイロット事業として想定される課題及び取組事項、目標は以下の3つである。

課題①：積込み前の待機時間の削減

- 全ての車両について、受付先着制から事前予約制に見直しを行い、車両を分散化する
- 目標:1台当たり待機時間を50%削減

課題②：取卸し時の待機時間の削減

- 先着受付制から事前予約制に見直し、車両の分散化を図り、取卸し作業前の待機時間の削減を図る
- 車両ごとに貨物の種類、貨物量、予想所要時間を検討し、前日に指示。
- 目標:1台当たり待機時間を20%削減(早朝から待機する車両を減少させる)

課題③：積込み作業時間の削減

- 運転者も積込み作業を実施。リフト操作等については熟練者のみで、未経験者は教育、育成して対応する。例えば、「鉄」資材の積込みでは、リフトを用意し、運転者がセルフで積込みする。
- 積込み順序を予め定め、荷揃い担当を増員する。一方で積込み作業は運転者が実施できるように育成する。(福岡ルートのみを対象)積込み作業時間を20%削減する。

5 基礎的な調査事項

- 構内滞留時間・・・繁忙期・通常期に分けて、平均的な方面別の受付時間、入門時間、出門時間・・・グラフ化
- 発荷主・着荷主における概況(1日当たりの貨物量、車両台数、リフト台数、作業員数等を含む)
- 発荷主からの各拠点への年間貨物量
- 発荷主から着荷主までの輸送時間及び輸送ルート、平均台数(繁忙期、通常期)、平均積載貨物量(トン数)
- 入門受付から出門受付までの平均的な内訳時間(待機、積込み→待機、積込み→待機、積込み・・・)
- 運転者の人繰り・・・他の運送仕事を兼務しているか、ほぼ選任か
- 発荷主・着荷主における構内図及び作業の手順
- 受注締め切り時間、運送会社への配車時間、方面別の配車台数の指示
- 受注は在庫型、受注生産型、その他
- 発着荷主における作業順番の設定ルール(先着受付、時間指定、予約等)
- 契約の範囲(積込み、輸送、取卸し)
- 待機場、積込み、取卸し作業の写真
- 車両への積み荷、荷姿の状態の写真
- 運転者の1週間の拘束時間(平均的時間)
- 受注、配車指示、構内入門時間ルール、積込み開始、
- 積込み作業、取卸し作業の方法と運転者の役割
- 作業後の検品作業、伝票の受け渡しルール
- 作業時の作業員の時間帯別の配置人数
- 荷捌きスペースの状況