

**神戸製鋼(株)高砂工場を発荷主としたトラック運転者の労働条件
改善等に向けたパイロット事業の実施状況・検討状況について**

(第1回検討会及び自己診断チェックリストの回答を踏まえた、今後の進め方等について)

アドバイザー (日通総研) まとめ資料より抜粋

1. 検討会・事業者訪問等の実施状況について

① 第1回検討会 平成28年9月14日(水) 10時30分～※~~株~~神戸製鋼所高砂製作所 会議室

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・実運送事業者)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・説明を行った。

② チェックリスト回収

チェックリストは、荷主企業1部門+1工場、元請運送事業者、実運送事業者(2社)の4社から5件回収した。

③ 事業者訪問(1回目) 平成28年12月2日(金)

※実運送事業者の2者

チェックリスト回答票では、ドライバーの運転時間や拘束時間に課題は見られないが、ドライバーの待機時間が長くなりやすい実態がみられる実運送事業者について、業務内容と現状の課題についてヒアリング調査を行い、課題解決に向けた改善対策立案の方向付けに関する意見交換を行った。

④ 第2回検討会 平成29年2月2日(木) ※神戸製鋼所高砂製作所会議室にて開催

運転日報の詳細分析と、現在までの取り組み状況の整理を行い、事業者訪問の結果と合わせて現状の課題を整理するとともに、今後の改善に向けた取り組みの方向性について提示。

2. チェックリスト、事業者訪問による輸送の現状等について

A. 輸送の現状について

(1) 全体概要について

- ・三輪貨物自動車は、神戸製鋼の鋼材、機械等の輸送を主に実施。高砂工場では、製品A及び製品Bの輸送を主に実施しており、製品Bの実輸送は、日笠運送が行っている。
- ・今回の調査対象となる車両は、神戸製鋼の高砂工場分として、高砂工場の製品A関連輸送用の1台と、日笠運送に再委託している製品Bの輸送分である。
- ・製品Bの輸送で、高速道路を使用するのは、時間に間に合わないオーダーの場合に限る。当日朝のオーダーで15時到着のオーダーがある。

(2) 輸送の現状について

①製品Aの輸送

- ・神鋼物流から昼いちばんにオーダーが出て、翌日の配車組みを行っている。
- ・高砂工場に配車している車両は1台。加古川（トレーラ11台、トラック1台）、神戸（トレーラ3台、トラック2台）にも配車している。
- ・仕向地は中国地方の工場等。受注生産製品なので、定期的に輸送需要があるものではなく、1品ものをその都度、顧客の納期に合わせて輸送している。
- ・輸送経路は、行き先によってすべて決まっている。朝は下道を走行してもらうなどの決まりがある。
- ・出発時刻は作業工程を考慮して、労使交渉も踏まえて方面別に出発時刻を決めている。トレーラの運行を中心にスケジュールが組まれている。
- ・1個10トン以上ある長大品は、工場内の天井クレーンで荷役を行っている。
工場の稼働時間16時30分までに、積み込み作業が完了するようにする必要がある。
- ・受注製品の積み込みは、重さや形状が様々で固定方法などにいろいろな仕様があるので、ドライバーのノウハウが必要で、誰でもできるわけではない。

②製品Bの輸送

- ・オーダーは午前中の10時ごろに、三輪貨物から電話で入る。
- ・車両の空車状況を踏まえて判断し、オーダーを受けるかどうか決めている。
- ・基本的な貨物が製品Bで、行先もほぼ限定されている。最大約300kmの行程。
- ・製品Bの運送は水濡れ厳禁の作業である。
- ・高砂工場からの製品Bの輸送では、500kg～1トンの荷をフォークリフトによる機械荷役で積み込んで輸送する。
- ・車両は平ボディ車とウイング車を使用。
- ・着荷主先の中には、同様の製品を他社も運んでいる所もある。

- ・発荷主工場での積み込みは、安全対策としてフォークリフト 1 台による作業なので、混んでいれば順番待ちをして、積んで、出ていくという流れである（1 台の作業時間が長くなると全体の待ち時間が長くなる）。
- ・運送業者としては積み込み作業の順番待ちを指定されても困る場合もある。
- ・荷積み用のフォークリフトは 2 台あり、コンテナ車タイプと平ボディタイプの車両への対応で分けている。荷役作業時間は 8 時から 11 時 30 分まで、13 時から 16 時 30 分までと決められている。
- ・基本的な作業の流れは、宵積み → 翌朝出庫 → 運転（行き）→ 翌日午前 荷降ろし → 運転（帰り）→ 午後 積み込み → 作業終了
- ・帰り荷は、空き貨物を持って帰ってくるくらい。

B. ドライバーの作業時間短縮に係る現在までの取組状況待機時間等の現状と要因について

○まとめ表（既存の取組状況）

	出荷 ----- 出庫～検品・検収～積み込み	輸送	着荷 ----- 取卸し～検品・検収～入庫
発荷主	・平準化した出荷計画 ・製品置き場の拡大 ・積み込み作業の集中時に積み込み要員の増強	・トラックでの相積みによる台数削減	・客先の指定時間を考慮した搬入時間のスケジュール化 （他社からの製品は朝 8 時から、神鋼高砂の商品は 10 時以降）
元請運送事業者	・工場出荷時間の事前情報の入手による適正配車の実現 ・出荷情報の事前入手によりドライバーの検品作業をなくす		・事前工程の調整依頼による荷卸し入場時間の確定
実運送事業者	・工場で製品上の埃をエアで飛ばす作業をドライバーから工場側の作業者に移行	・出発時間の見直しによる稼働時間の適正化	

C. ドライバーの乗務状況例

①製品Aの輸送

- ・2016年9月の輸送におけるドライバーの稼働状況は下記の通り。拘束時間や連続運転時間は全く問題のない実態となっている。
- ・気象庁の天候と照らし合わせると、降雨中に積み込み作業を行っているのは、平均積み込み作業時間の欄を赤字(太字)で示した日であり、平均積み込み作業時間は52分33秒となっている。これは、この4日を除く日の平均積み込み作業時間である27分42秒の1.90倍となっている。

出社	退社	稼働時間						休憩時間	合計時間	降雨時間		積み込み回数	平均積み込み作業時間
		運転	積み込み	荷卸し	休憩	その他	稼働時間計			始め	終わり		
2016/9/1 4:24	2016/9/1 12:18	3:04	0:57	0:20	2:49	0:47	7:57	0:00	7:57			2	0:28:30
2016/9/2 2:44	2016/9/2 17:51	6:51	1:23	0:38	4:57	1:17	15:06	0:00	15:06			2	0:41:30
2016/9/5 3:25	2016/9/6 7:40	8:10	1:16	1:58	4:30	1:18	17:12	11:01	28:13	18:00	24:00	2	0:38:00
2016/9/6 7:53	2016/9/6 15:04	3:10	1:08	0:47	1:30	0:36	7:11	0:00	7:11			2	0:34:00
2016/9/7 5:23	2016/9/7 14:25	3:46	1:14	2:11	2:11	1:14	10:36	0:00	10:36			3	0:24:40
2016/9/8 5:22	2016/9/8 12:05	2:16	0:46	0:18	2:39	0:44	6:43	0:00	6:43	6:00	12:00	1	0:46:00
2016/9/9 2:15	2016/9/9 18:07	8:41	1:25	0:32	3:35	1:39	15:52	0:00	15:52			3	0:28:20
2016/9/12 3:54	2016/9/13 3:55	4:52	1:00	0:53	3:02	1:14	11:01	12:59	24:00	12:00	15:00	2	0:30:00
2016/9/13 3:59	2016/9/13 15:55	6:21	1:08	0:53	2:47	0:45	11:54	0:00	11:54			2	0:34:00
2016/9/14 5:23	2016/9/14 14:41	3:49	0:44	1:41	1:38	1:25	9:17	0:00	9:17			3	0:14:40
2016/9/15 2:33	2016/9/15 16:35	7:16	1:05	0:37	4:01	1:01	14:00	0:00	14:00			3	0:21:40
2016/9/16 5:27	2016/9/16 16:50	4:55	1:06	0:55	3:03	1:23	11:22	0:00	11:22			3	0:22:00
2016/9/20 4:25	2016/9/20 15:56	3:22	2:36	1:00	3:52	0:39	11:29	0:00	11:29	6:00	15:00	2	1:18:00
2016/9/21 5:20	2016/9/21 16:43	5:17	1:04	1:05	2:32	1:24	11:22	0:00	11:22	18:00	21:00	3	0:21:20
2016/9/22 2:25	2016/9/22 16:50	8:09	1:39	0:27	2:59	1:09	14:23	0:00	14:23	12:00	21:00	2	0:49:30
2016/9/23 3:58	2016/9/23 17:19	7:31	1:04	0:42	2:57	1:06	13:20	0:00	13:20			3	0:21:20
2016/9/26 2:26	2016/9/26 16:33	8:40	1:06	0:47	2:33	0:59	14:05	0:00	14:05	0:00	6:00	3	0:22:00
2016/9/27 2:00	2016/9/27 17:53	9:33	0:23	0:57	3:45	1:15	15:53	0:00	15:53			2	0:11:30
2016/9/28 4:27	2016/9/28 17:34	5:07	1:45	1:54	2:42	1:38	13:06	0:00	13:06	0:00	9:00	3	0:35:00
2016/9/29 5:24	2016/9/29 18:07	5:15	1:50	1:25	2:31	1:42	12:43	0:00	12:43	0:00	18:00	3	0:36:40
2016/9/30 4:24	2016/9/30 16:54	3:47	2:07	0:49	4:46	1:01	12:30	0:00	12:30			3	0:42:20

②製品Bの輸送

- ・2016年9月下旬の輸送におけるドライバーの稼働状況は下記の通り。休息時間が連続8時間を確保できていない場合がみられるが、拘束時間や連続運転時間については、問題のない実態となっている。
- ・①と同様に、気象庁の天候と照らし合わせると、降雨中に積み込み作業を行っているのは、平均積み込み作業時間の欄を赤字(太字)で示した1日であり、積み込み作業時間は49分2秒となっている。これは、この日を除く5日の平均積み込み作業時間である27分43秒の1.77倍となっている。

日付	出荷先	出庫時刻	入庫時刻	稼働時間						休息時間	合計時間	降雨時間		平均積み込み作業時間
				運転	積み込み	荷卸し	休憩	その他	稼働時間計			始め	終わり	
9月20日	県外	7:17	17:26	4:55	0:49	0:56	1:48	1:39	10:08		10:08	6:00	15:00	0:49:02
9月26日	県外	6:18	14:49	5:05	0:32	0:40	0:46	1:26	8:30		8:30	0:00	6:00	0:32:45
9月26日	県外	18:45	13:39	9:12	0:26	0:38	0:45	0:35	11:38	7:15	18:53			0:26:28
9月27日	県内	13:45	18:52	4:01	0:23	0:31	0:10	0:00	5:06		5:06			0:23:21
9月28日	県内	8:00	14:13	4:09	0:24	0:23	0:45	0:32	6:13		6:13	0:00	9:00	0:24:54
9月29日	県外	1:23	15:17	10:32	0:32	0:31	2:04	0:14	13:54		13:54	0:00	18:00	※0:32:42

※：前日宵積みのため降雨の影響はなかったと推測される

D. ドライバーの労働環境改善への取組に向けた方向性について

①実運送事業者の要望

- ・発着の物流施設の拡充をしてほしい。
- ・雨の日用に、屋根の付いた荷作り場所の確保をしてほしい。
- ・何時になっても受け入れ可能ということになったらドライバーは楽になる。但し、到着時刻の余裕が効率化につながるかどうかはわからない。

②現在の取り組み状況を踏まえた今後の方向性について

- ・現状までの取り組み状況として、関係者において様々な取り組みを実施されており、考えうる改善対策は少なくなっている。その中で現在考えられる対策としては、下記が考えられるのではないかな。

○雨の日のシート掛け作業を行う場所を確保すること

○顧客が固定化している荷については、着荷主側での荷受スケジュールの徹底（ダイヤグラム作成等の対策）の可能性が残されているのではないかな。