

28 年度 兵庫県パイロット事業に係る協議会事務局報告

(第 2 回検討会までの聴取事項)

平成 29 年 3 月 29 日

1 本年度事業で把握できた取り組み好事例について

(1) 荷主サイド

【 発荷主 】

- ①出荷体制の効率化のため、平準化した出荷（生産）計画や着荷主の地域毎の相積み計画（トラック台数の削減にも寄与するもの）を策定・実施している。
- ②製品置場の拡大、荷役用フォークリフトの増台により荷役作業時間の短縮化を進めている。
- ③着荷主側の指定時間も考慮して、運送計画（搬入時間）を策定している。また着荷主（客先）へも受入れ工程の調整を依頼し、荷降ろし作業の改善（短縮・効率化）も図っている。
- ④荷役（荷積み）作業は、全て発荷主側で実施している。出荷の集中時には、積み込み要員を増員して対応している。
- ⑤製品（荷）上の埃をエアで吹き飛ばす作業や、製品番号と伝票番号の照合といった作業をドライバーが行っていたが、発荷主側で対応するよう変更し、ドライバーの労働時間短縮を図っている。
- ⑥送り状のシステム化による事前発行に伴い、出荷検収作業を発荷主側で行うこととして、ドライバーの労働時間短縮を図っている。
- ⑦小口出荷品については、別途の外注（混載便）を活用し、トラック（チャーター便）の台数削減に繋げている。

【 着荷主（複数） 】

- ①基本的な着荷時刻を指定して、到着後すぐ荷降ろしできる（待ち時間が無い）体制としている。
- ②上記時刻指定に際しては、他の運送業者の作業とも調整して決めている。
- ③荷降ろし作業場所が屋根付きの場所（雨天でも対応可能）である。

(2) 運送業者

【 元請運送業者 】

- ①発荷主を通じて、着荷主（客先）に荷降ろし作業に係る事前調整を依頼し、客先への入場時間を確定して、実運送業者へ発注している。
- ②荷積み作業についても、事前配車情報を作成して手待ち作業を少なくする環境整備を図っている。なお、出荷情報は輸送前日に入手して適正配車に繋げている。

【 実運送業者 】

- ①輸送経路は、行き先により全て決めている。
- ②輸送時間は余裕を適切に見極め、労使交渉で方面別に出発時刻を決める（適宜見直す）等、適正な運行スケジュールを策定・実施している。
- ③1乗務当たり拘束時間16時間以内で可能な業務しか受注しないルールを徹底している。また受注に際しては、空車状況も踏まえて判断している。

2 本年度事業で把握した課題・問題点とその改善対策について

課題1：雨天時の積み込み作業時間の長時間化（但し規制労働時間内には収まっている）

《 問題点 》

- i 雨天時は屋根のある荷積み作業場所でシート掛け作業も行うため（特に一部製品は水濡れ厳禁である。）、1台当たりの荷積み作業が長くなる。
→ 発荷主企業の安全対策上、積み込みはフォークリフト1台に限定している。
雨天時以外は、工場内の周辺スペースでシート掛け作業している。
- ii 順番待ちとなる場合、1台あたりの荷積み・荷降ろし時間が長くなると全体的に待ち時間が長くなる。

◎対策1：雨天時のシート掛け作業スペースの拡大 →相当困難

屋根付き設備を新設することについては、「費用対効果」に係る机上計算を実施の上、効果が上回ると判断できた段階で見積もりをとって親会社（神鋼）の予算審査に回す。OKができれば設備工事に着工となるが、最終的な効果検証は17年度末以降になる見込み。

◎対策2：天気予報を踏まえた荷役作業計画の策定 →改善可能

雨天が予想される日の前日に仮想トライアルを実施し、データーを収集予定（2月中）。但し作業時間短縮に繋がっても、ごくわずかなものと予想される。

課題2：発着の荷役作業スペースが限られていること

《 問題点 》

- i フォークリフトを増台しても、作業スペースがないことから、従前以上の作業時間短縮には繋がらない。
- ii 車両駐車位置により、手前で荷積み作業をすると奥でできない場合あり。
- iii 荷積みを使用する天井クレーンは、生産業務と兼用となる。
- iv スケジュールないし着荷主側の事情により、荷降ろしの順番が早い者勝ちとなる場合がある。順番待ちとなると、1台あたりの荷積み・荷降ろし時間が長くなると全体的に待ち時間が長くなる。
→ 特殊事情として、荷の形状・重量が様々である場合も多く、荷の固定方法等にはドライバーのノウハウの蓄積が必要である。

◎対策１：より精密な荷役ダイヤグラムの作成 →着側は相当困難

生産工程や顧客の荷受けスケジュールを詳細に把握することで、より精密な荷役作業計画を策定することは、発荷主側で一定取り組み済。さらなる改善は検討できるが、改善効果（作業時間短縮）は限定的な模様。

また、これを着荷主側に求めるのは相当困難であるのが現状（既に他社の物流と区分して取り扱ってもらっている等、一定の協力は得ているため）。

◎対策２：作業スペース（車両待機場所など）自体の拡大 →極めて困難
物理的な制約条件から、ほぼ無理（実現見込み無し）と考える。

3 今後に向けた課題等について

①改善後の検証（評価）と、検証を受けての改善の見直しなど

・本年度実証実験が結果（改善効果）に結びついたか否か。

発荷主側には特にメリットなし。運送業者については検証時間不足。

なお従前からの取組（把握した好事例）による改善効果の把握（数値的検証）は不明。

・さらなる改善（本年度の取組の深掘り）の可能性について

（例）作業効率面、荷の置き場所（仕訳）、付帯作業に係る協定など
既に取組済の事項が多く、新規に実施できる対策は限られている。

アドバイザーからの助言待ちの状態。

②その他、平成２９年度事業への継続可能性について

・荷受けスケジュールの徹底に関して、着荷主サイドのダイヤグラム作成の可能性

本年度対象とした運送事業に係る着荷主への、行政サイドからの接触（協力要請）について、再検討予定。

・その他の着荷主（本年度対象外）の事業参加の可能性

神鋼高砂の協力工場の多くは近隣（県内）であり、本年度対象とした以外に長時間輸送が生じる客先となる事業場を認めないので、現実的な可能性（見込み）はないと考える。

・関係運送業者の追加・変更の可能性

上記と同様の理由から、追加・変更は困難と考える。

兵庫県におけるパイロット事業の概要 1（平成28年度）

【事業概要】

トラック運転者の長時間労働等の問題点・課題を改善するために、発荷主・着荷主及び運送事業者を構成員とする集団を対象として実施する実証実験。

集団を構成する事業者が年に3回程度参集し、行政より派遣されるアドバイザー等とともに課題の抽出、改善点の検討等を行い、更にそれらを実践するもの。

【 9月14日 】 第1回検討会（参加者：アドバイザー（日通総研）、発荷主、元請・下請運送業者）

現場実態の一次把握【実態把握のためのチェックリストの配布、合意形成】

事業場訪問

現場の実態把握【聴き取り、運転日報の確認等】

アドバイザーが実施

長時間労働の要因の整理、改善メニューの検討

【 2月2日 】 第2回検討会

現場実態と問題点の確認、改善メニューの提示、意見交換

アドバイザーが実施

現場での改善メニュー実施に係る検討、改善メニューの実践

事業場訪問

現場の実態把握【聴き取り、運転日報の確認等】

【 3月22日 】 第3回検討会

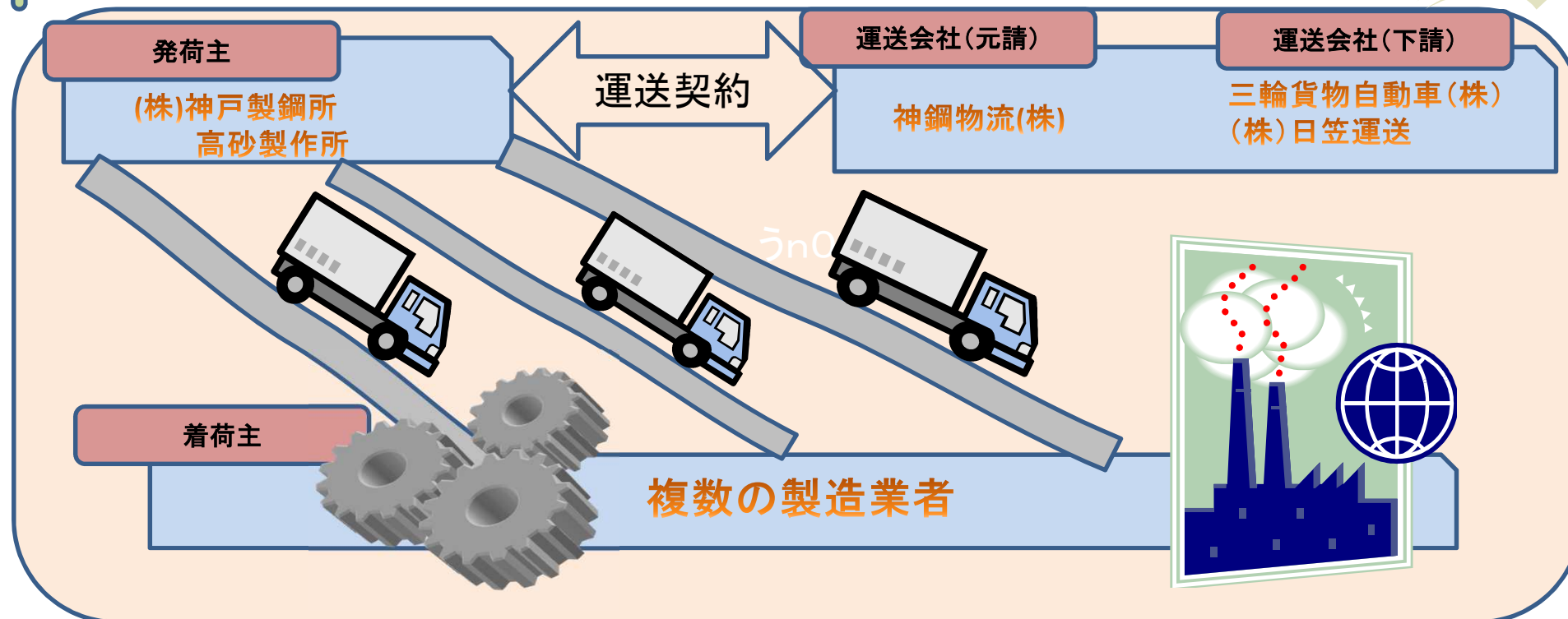
改善結果の取りまとめ



兵庫県におけるパイロット事業の概要 2（平成28年度）



兵庫におけるパイロット事業対象集団



選定の理由

- 対象集団の候補業種の一つとして、金属機械製品製造業に課題を認めたこと。
- 本対象集団の運送業者の実態として、所定外労働・拘束時間が長く、改善すべき余地があると考えたため。
- 本対象集団で行っている荷主先での積卸し作業については、発着とも荷主側で行っており、その点ではモデル集団となると考えたため。