

運送事業者/荷主企業ヒアリングの概要

平成28年3月18日

トラック輸送における取引環境・労働時間改善
大分県地方協議会 事務局

目次

①大分県最大手の百貨店の配送センター	
事業の概要	1
消費者に至るまでの物流の流れ	2
問題点と改善内容・今後の課題	3
②食品製造メーカー	
事業の概要	5
消費者に至るまでの物流の流れ	6
今後の課題	7
③石油製品輸送の元請け事業者	
事業の概要	9
消費者に至るまでの物流の流れ	10
これまでの取り組みと今後の課題	11
総論 ー荷主ヒアリングから見たものー	13

①大分県最大手の百貨店の物流センターの事例

〈事業の概要〉

- ・ 県内最大手の百貨店の商品を中心に扱う物流会社
- ・ 県内に展開する3店舗への商品の納入等を行う

〈特徴〉

- ・ 2000年より新・調達物流としての **“代行納品”** を行っている
- ・ 2006年に百貨店の物流部門と統合し物流会社として独立
- ・ 納品にかかるトラックの運行ルートは7コースと限定的
- ・ 取扱商品の性質上、積込み/積卸しは全て手作業！

備考

Q1：「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」をご存じですか？

A：知っている。

Q2：自動車運転手の拘束時間や連続運転時間をご存じですか？

A：知っている。

Q3：基準の遵守や拘束時間などを確認していますか？

A：常に確認している。

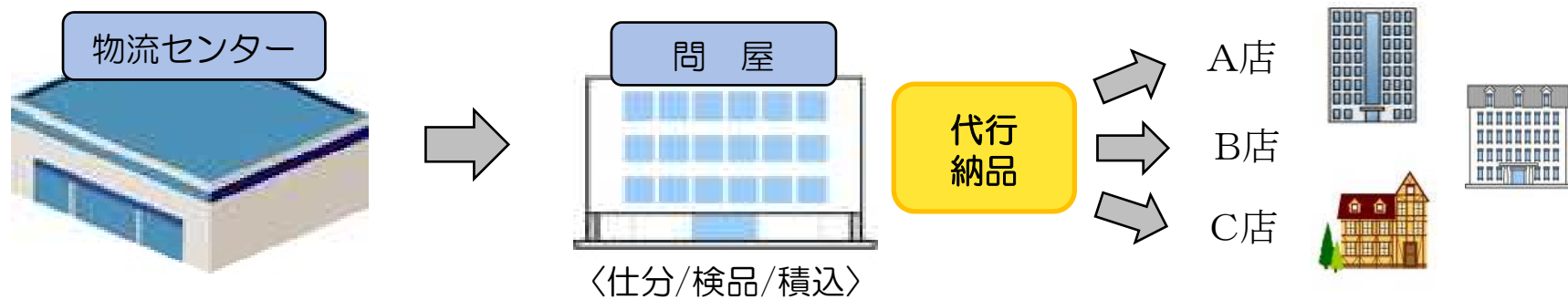


□消費者に至るまでの物流の流れ

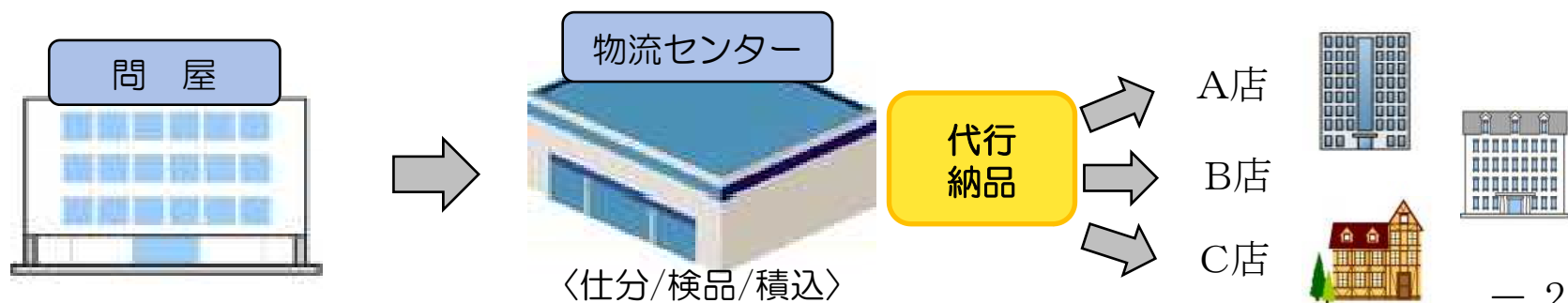
【県外からの商品】



【大分・別府市内の集荷契約先様の商品】



【県内・外の着荷契約先様の商品】



□問題点と改善内容・今後の課題

●直納から代行納品へ

問題点

- ・店舗の廻りに納品待ちのトラックが駐車
- ・通行を阻害、排気/騒音等々の苦情

2000年

改善策

- 納品代行の導入
- ・商品を店舗ごとに仕分
- ・商品の検品作業
- ・自社トラックによる配送/納品

●今後の課題

- ・現在7コースある納品コースを集約/効率化し、コストの削減を図る必要がある。
- ・一方で、顧客（お得意様）への対応や取扱商品の性格上、積卸し作業を合理化/機械化することは難しい。
- ・バス/タクシーを含む運送業界共通の問題である乗務員不足は深刻である。

- ・おおよそ、百貨店は“指定納品事業者”以外は入店することができないようになっている。
- ・運送収入は、商品の納品代行業務により得ているので運送することによって運賃を得ている普通の運送業とは趣が違う。

-Wikipediaより-

- ・納品代行(のうひんだいこう)とは、3PLの一形態である。
- ・納品代行により納入先に納品時間の短縮や物流センターのセンターレス化、荷主側には販売員の接客時間の増大、物流費用の適正化といったメリットがある。
- ・また、物流センターで店舗毎に仕分けしトラックでまとめて配送することで、納入車駐車場の混雑や周辺道路の渋滞を低減できる。

②食品製造メーカーの事例

〈事業の概要〉

- ・ 醤油、味噌等を主力商品とする県内有数の老舗食品製造メーカーであり、創業は文久年間（1861年）までさかのぼる
- ・ 商品のアイテム数は1,300品目以上！

〈特徴〉

- ・ 出荷/配送等の物流は、グループ企業の運送会社が行っており、その他に大手運送会社との取引がある
- ・ 物流管理はグループ企業の運送会社と共同で行っており、大手運送会社との運送契約についても同様

備考

Q1：「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」をご存じですか？

A：知っている。

Q2：自動車運転手の拘束時間や連続運転時間をご存じですか？

A：知っている。

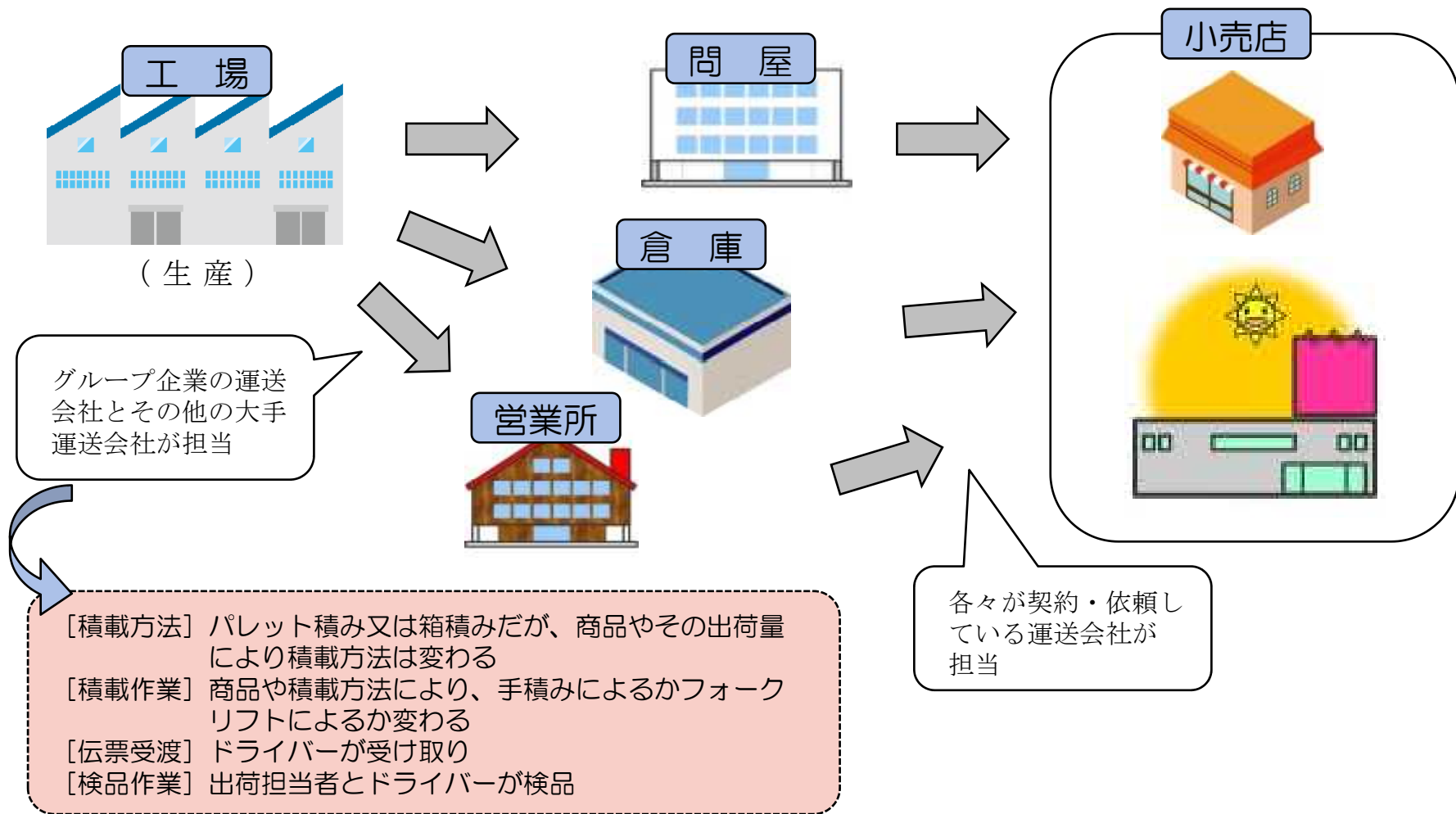
Q3：基準の遵守や拘束時間などを確認していますか？

A：常に確認している。

※グループ企業の運送会社に対し、法令遵守については徹底するよう通達！



□消費者に至るまでの物流の流れ



- 従業員はグループ企業全体で約**800**人、その内、物流に携わるのは約**15**人
- 物流に携わる約**15**人は、グループ企業の運送会社と共同で工場からの出荷や出荷後の運送などの物流全体をコントロールする

□ 今後の課題

メーカーの抱える背景

【工場の立地条件】

- ①川の中州に立地
 - ・害虫/ネズミ等の排除に好適
 - ・セキュリティ上の都合
- ②立地する地盤の弱体化
- ③防災上の弱点

取引上の悩み

- 小売店からの納品時間のオーダーが厳しい
- オーダーに応えるため、配送スケジュールを細かく設定せざるを得ない

- ・リードタイムに若干の余裕を持たせることができれば改善の余地はある！
- ・小売店や問屋といった受け入れ側の体制整備が必要

【今後の取り組み】

- ・工場から出荷し物流ルートに乗せるという現在の物流体系から、物流センターで一旦保管し、そこから倉庫/問屋/営業所に出荷する体制を整備/構築する必要があると認識
- ・物流センターの設置には、相当の投資が必要であることから慎重に判断する必要がある！

③石油製品輸送の元請け事業者の事例

〈事業の概要〉

- ・石油製品メーカーの11カ所ある製油所/製造所のうち、九州にある唯一の製油所の輸送業務の元請け事業者

〈特徴〉

- ・輸送品が危険物であることから、様々な法規制が課せられており、更に自主規制を課すことで高度な輸送品質を確保
- ・センサー等ハイテク機器を駆使したシステムを取り入れるといった設備の改善を進めている
- ・リスクの軽減・事故対応に係るコストを考えると、十分に許容できる範囲のコストと認識

備考

Q1：「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」をご存じですか？

A：知っている。

Q2：自動車運転手の拘束時間や連続運転時間をご存じですか？

A：知っている。

Q3：基準の遵守や拘束時間などを確認していますか？

A：時々確認している。（月単位で管理し確認）



□消費者に至るまでの物流の流れ

24時間/365日稼働



製油所

精製した石油
製品の供給

積込施設



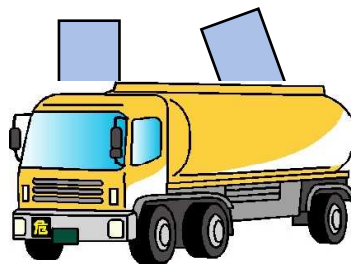
積み待ち



積み後の運送行程に於いて
「保管」の工程は発生しない！

- ・早朝の時間帯のみ20台程度の待機車両がある
- ・原則として、1レーンに1台待機するペース
- ・繁忙期(冬：灯油の需要)は**300台前後**、閑散期(夏)は**200台前後**が発着する

出荷レーン：27レーン
 作業時間：5:00～17:00 (最終inは16:30)
 積込時間：1トリップ/15分～20分
 作業員：各運送会社の乗務員
 *危険物乙種4類取扱責任者
 *安全帯の着用
 *年1回、作業手順(安全教育含む)等の講習



数種類の油種を混載！
※日本独特！

ガソリンスタンド



基本の
パターン

車両入構
↓
伝票発行
↓
積み
↓
配送

繰り返す

□これまでの取り組みと今後の課題

具体的な取り組み

○配車計画の集中管理

- ・横浜市桜木町にある配車センターで24時間対応で全国の配車計画をコントロール
- ・運送事業者には前日の夕方に配車時間の連絡
- ・オーダー変更には臨機応変に対応
- ・このシステムは、15年前に大分で始めて、福岡に拡大し、全国へと展開

○ドライブスルーレーンの設置

- ・配送伝票（送り状/受領書/積荷表）を車両から降りることなく発行できる
- ・積荷表は、配送順によってドライバーが自由に積み付け状況を変更でき、その情報は出荷レーンと共有している
- ・積荷情報は、発注者（SS）とも共有している

○混油事故防止対策/ハイテク機器の導入

- ・納品に際して、油種/納品量等々の情報が合致しないと、バルブ等の設備が作動しないようセンサー等の機器を設置

○配送/納品の合理化

- ・発注者の在庫状況/タンク残量をセンサーで管理し、朝一の配送に拘ることなく最適のタイミングで納品
- ・緻密な安全対策を講じることで消防法をクリアし、SSマンの立ち会いを要しない「ドライバー単独荷降ろし」が可能となった
- ・車両の効率的な運用と配送範囲の拡大が実現

それなりのコストを要するが、事故リスクの軽減や事故対応に掛かる費用を考えたら十分に許容できる範囲！

[今後の課題]

エコカーの普及や環境対策への対応により、市場規模が縮小



安全対策の更なる取り組みにより高度な輸送品質の確保



労働時間の短縮、事故リスクの消滅による輸送コストの削減

総論 — 荷主ヒアリングから見たもの —

■物流の現状

- ・消費者の手元に届くまでの間に、効率的且つ丁寧な工夫がなされている一方で、非効率的ではあっても対応しなければならない工程（手積み、緊急配送 etc…）もある！
- ・そうした中、長時間労働や少子高齢化による乗務員不足等の物流の基礎部分の課題が顕在化している

■ヒアリング企業の今後の取り組み

- ・消費動向や社会情勢に対応するため、配送コースの集約等による効率化を図る
- ・配送センターの設置による物流体系の抜本的な再構築を図る
- ・現在までの取り組みを更に進化させ、より安全な/より丁寧な/より効率的な輸送品質の確保を図る

— 目指すところ —

- 長時間労働の縮小/解消するとともに、燃料費/人件費/管理費等々のランニングコストの削減を図る
- 重大事故のリスクを軽減/消滅させ、安全安心/確実且つ高度な輸送品質の確立を図る