

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善福岡県地方協議会」 におけるパイロット事業報告書(概要版)

第1回検討会

- 目的と方針の共有
- 実態の確認

7月20日

第2回検討会

- 課題と改善策
- 実証実験プランの検討

9月28日

第3回検討会

- 結果の分析
- まとめ

●月●日

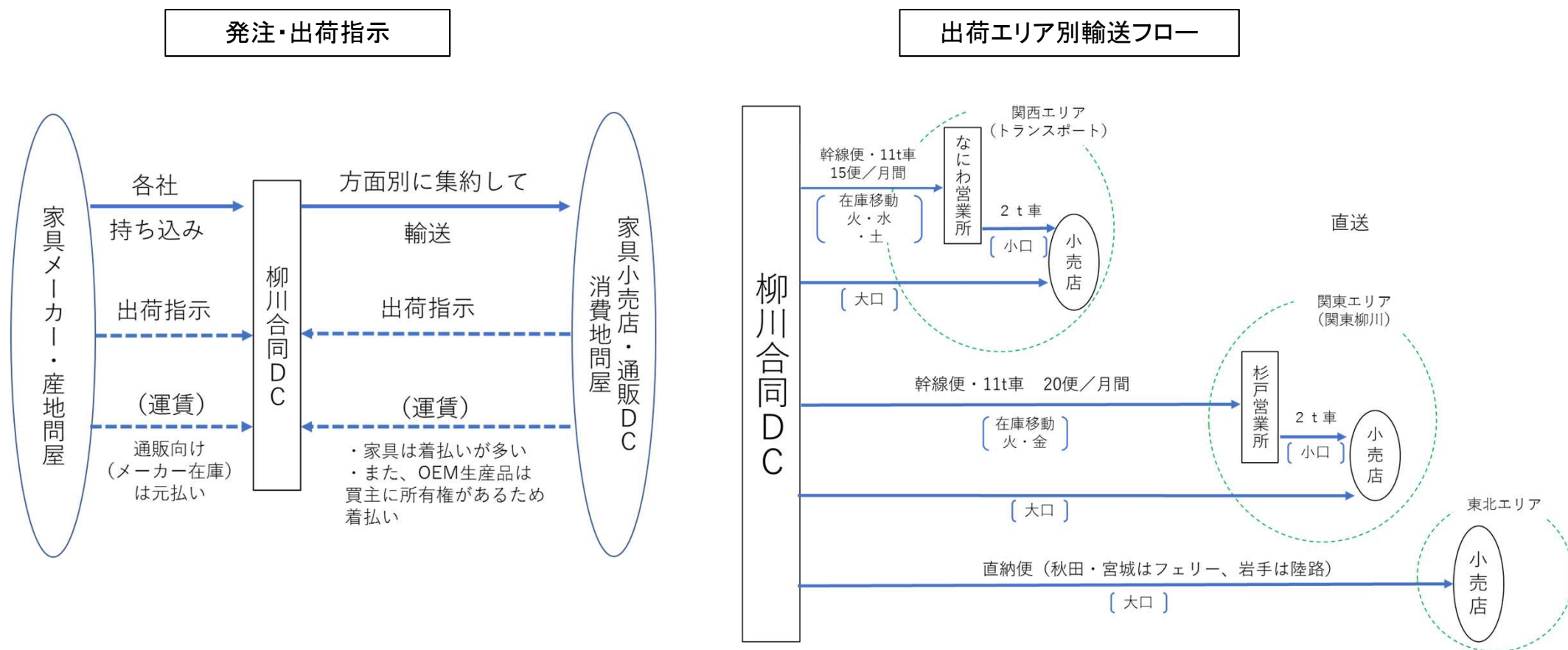
(株)運輸・物流研究室

1. 対象集団の概要

	発荷主	実運送事業者1	実運送事業者2
企業名	株式会社柳川合同	株式会社 柳川合同トランスポート	株式会社 関東柳川合同
事業所所在地	福岡県柳川市	福岡県柳川市	埼玉県吉川市
業種	倉庫業、利用運送業	一般貨物自動車運送事業	一般貨物自動車運送事業
規模	資本金:6千万円 従業員314名 (グループ計)	車両数:98台 従業員数:114名	車両数:34台 従業員数:35名

2. パイロット事業の対象拠点と物流実態

(1) 物流拠点と輸送フロー



- 柳川合同の倉庫には、近隣の家具メーカー・問屋が家具を持ち込んでくる。
- 柳川合同は、着荷主である家具小売店や卸売事業者の指示の下、関西、関東、東北向けに出荷する。
- この地区には同様に運送を手配する会社がいづらかあり、それぞれ得意な地域があり、それによって棲み分けをしている。
- 柳川合同が得意なエリアは上記の地区であるが、名古屋(週1程度)等に行くこともあり、上記がすべてではない。

2. パイロット事業の対象拠点と物流実態

(2) 荷主企業と運送事業者の取引実態

■ 輸送戦力

① 構成員事業者への委託状況

1) 関西向け

- トランスポートの車両を中心に11t車で1出荷日当たり1～2台、月間で14～15台使用。

2) 関東向け

- トランスポートと関東柳川の車両で対応。
- 車両は11t車で1出荷日当たり2～3台、月間約20台使用。

② 輸送分野

- 長距離輸送。

③ 委託シェア

- ほぼ自社グループ車両を使用。

④ 使用車両(車種・台数)

- 大型車主体で中型車も併用
- なにわ、杉戸営業所からの小売店への小ロット納品には2t車を利用

■ 物流条件

① 積込作業

- 家具類はDCに搬入された時点で買主に所有権が移っており、買主からの発送指示に基づき積み込まれる場合もある。
- ただし、通販向けはメーカー在庫の為、メーカーからの出荷指示がある。

② 輸送条件(高速使用等)

- 利用できる高速道路は全て利用している。
- なにわ営業所との間では、フェリーの無人航走も利用している。
- 関東行についても、新門司港から大阪南港までのフェリーを利用する場合もある。

③ 納入時刻等の着荷主の条件

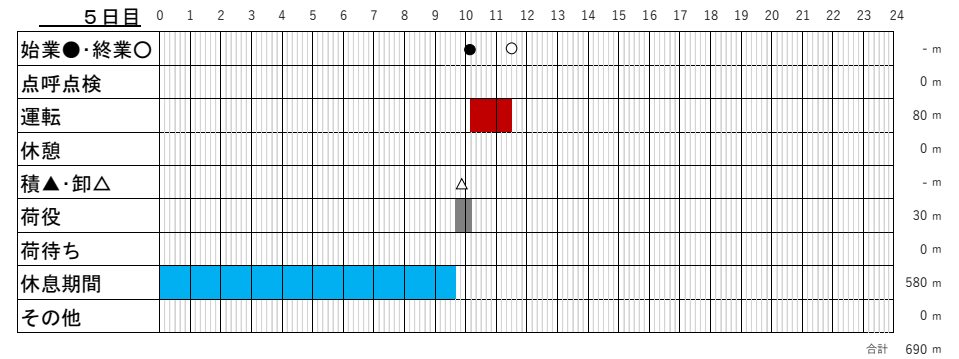
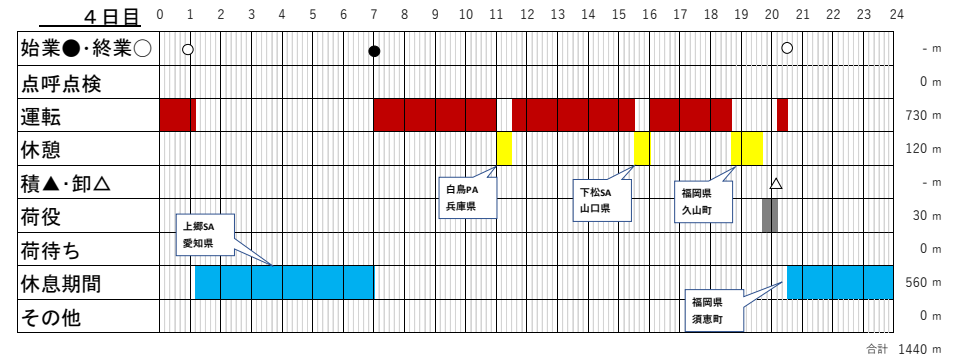
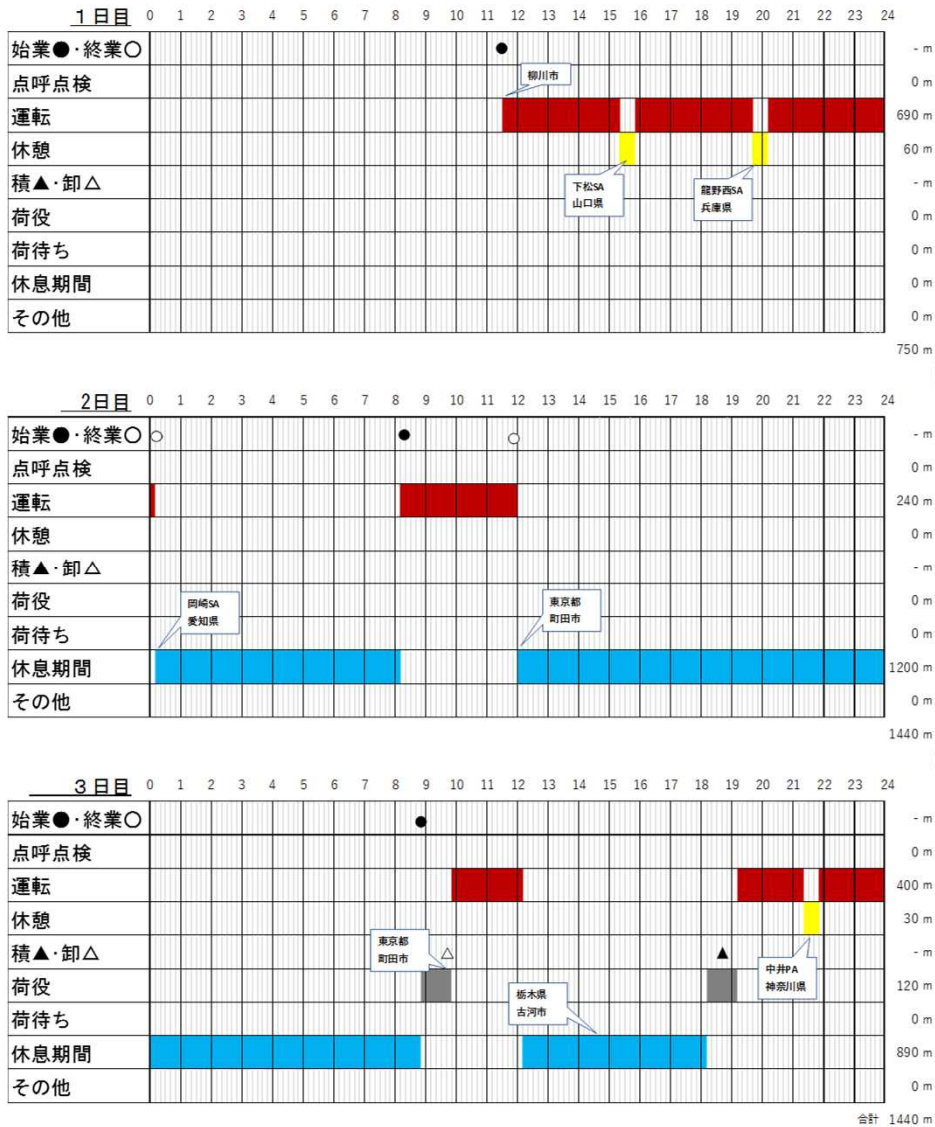
- 拠点間移動の貨物については、在庫の移動であり、納入時刻等の条件は緩やかと見られる。
- ただし、小ロットのホームセンターや量販店向け貨物は、拠点で2t車等へ積み替えるが、時間指定となることがあり、時刻の条件は厳しい。
- また、小売店等の着荷主によっては大幅な手待ち時間が発生することもある。

④ 運賃体系

- グループ内でのやり取りとなるが、個建の運賃方式となっている。

3. 運転者の労働実態

■ 柳川／関東往復運行のタイムチャート



■ 運行実態と業務内容

- ① 本タイムチャートの運行では総走行距離が2千5百キロを超え、非常に長い。全走行の95%が高速道路である。
- ② 関東での下ろし先や帰り荷の積み込み先は、広域であり、この運行では、東京都町田市で荷を下ろした後、帰り荷は栃木県古河市で積んで、福岡県久山と須恵町で下ろしている。

3. 運転者の労働実態

■労働時間と拘束時間

- ①運転時間は、1日目が15時間に上り、連続ハンドル時間(4時間)を3回繰り返すなど、厳しい。
- ②拘束時間は、5日運行では原則時間を超える日が2日あり、1日目は、最大時間の上限16時間となっている。
- ③2日目に20時間という長い休息期間を取っているが、恒常的に荷待ちの発生する着荷主への対応策として、前日から待機したものである。なお、岡崎SAにて、3時間程長い休息をとっていれば、1日目の運転時間は重複カウントとならず、削減できたものと考えられる。

拘束時間と運転時間

	1日目	2日目	3日目	4日目	5日目
始業時刻	11:30	8:10	8:50	7:00	9:50
運転時間	15:00	3:50	10:10	12:10	1:20
休憩時間	1:00	0:00	0:30	2:00	0:00
荷役時間	0:00	0:00	2:00	0:30	0:30
荷待ち時間	0:00	0:00	0:00	0:00	0:00
点呼点検	0:00	0:00	0:00	0:00	0:00
拘束時間	16:00	3:50	12:40	14:40	1:50
休息期間	8:00	20:10	11:20	9:20	
合計	24:00	24:00	24:00	24:00	

4. 問題点とその要因

(1) 物流の効率性からの視点

- ① 関東では保管機能のある営業所が埼玉県の吉川市及び杉戸町となっている。ここから、東京や神奈川への配送では逆戻りすることとなり、効率的ではない。
- 吉川市及び杉戸町の営業所は東北への拠点としては有効である。
 - 湘南営業所は事務所と車庫のみであるため、積み替え等の機能を保有していない。

(2) 労働時間短縮と告示遵守からの視点

- ① 拘束時間の超過が発生しやすい
- 長距離輸送であるため、着荷主での荷待ち等が発生すると、時間を超過してしまう。
- ② 渡りで144時間を超えることがある。
- 長距離輸送であり、東北への運行はさらに厳しい拘束時間となる。

5. 改善策の分野と概要

(1) これまでの改善への取り組み

① フェリーによる有人・無人航走

- 費用面や効率性の面で全面的な利用には至っていない。

② 中継輸送の検討

- 実証実験への参加や、独自での取り組みで試験的に中継輸送を行っている。
- 実験の場合には、複数業者での中継であり、業者間での意識レベルに差があったため、実務的な取り決めに進めなかった。
- 独自での取り組みでは、運転手の待ち合わせ型で実施しているが、時間(両車両の到着タイミング)がずれることで、十分な休息期間が取れないという問題があった。

(2) 現状の問題点に対する改善案

① 関東拠点の位置づけの見直し

- 昨年開設した湘南営業所を東京・神奈川の配送拠点として位置づけ、吉川営業所及び杉戸営業所を北関東と東北の拠点として位置づける。
- その上で、東北については吉川営業所又は杉戸営業所にて運転手を交替させるリレー輸送を行うことが考えられる。

② 関西拠点の立地の見直し

- 九州から荷物が来ることを考えれば、現行のなにわ営業所(東大阪市)を九州と関東の間の中継拠点として活用する場合には、阪神間又は山陽道のインターチェンジ付近の場所が効果的である。
- ただし、当該エリアは人気も高いことから、条件にあう物件を見つけられるかが課題である。

6. 実証実験のプラン

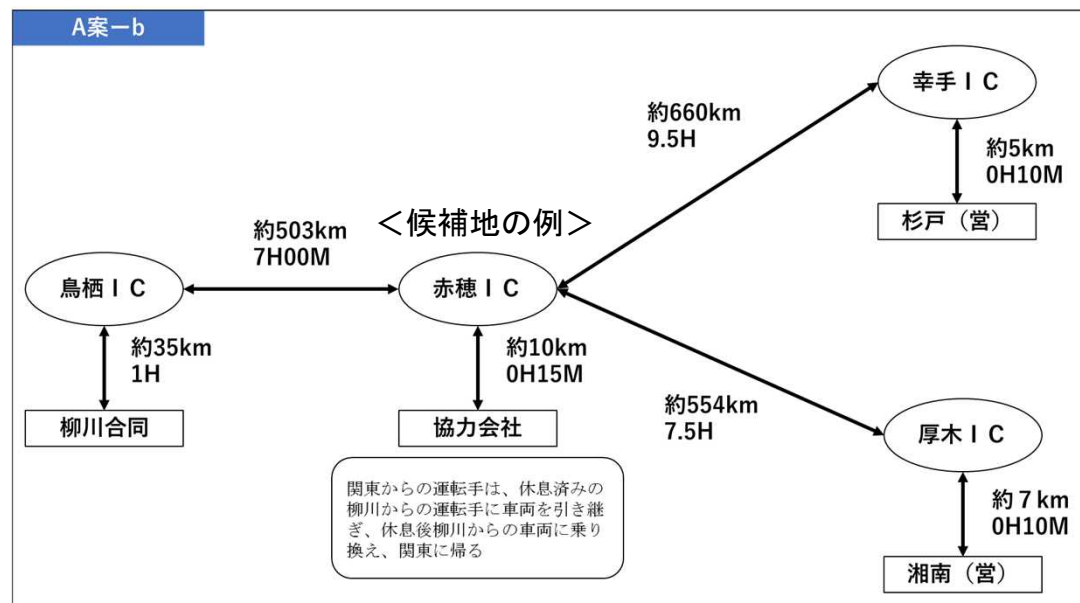
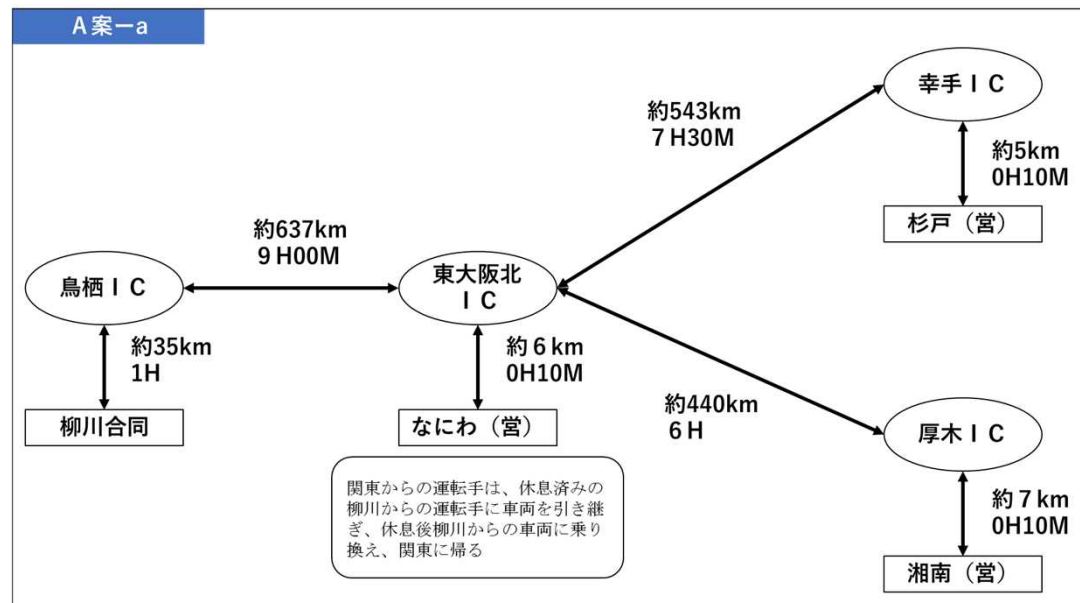
A案: 非対面型中継輸送

①改善策の概要

- 運転手に代わってエンジンキーの受け渡しが可能ないち地点を利用することで、到着タイミング不一致による休息時間の不足を補う。
- 両拠点の運転手の到着時間を12時間程度ずらし、相手方車両到着と同時に出発できるようにすることで、少々タイミングのずれによる影響を受けない運行計画を組む。

②実験方法

- 柳川／関東間の運行に当たり、カギの受渡を委託できる非対面型の中継地点を設ける。
- 中継地点では、柳川からの車両と湘南営業所(平塚)からの車両を交換し、それぞれの営業所に戻らせる。
- 中継地点としては、
 - a) なにわ営業所
 - b) 高速道路上のSA/PA、インターチェンジ近くの任意の場所等が考えられる。
- 必要機材の有無等
 - a) 大型車の駐車場
 - b) 運転手の宿泊施設
 - c) 運転手に代わってエンジンキーの受け渡しを行う人
- 期待される効果
 - a) 運転手の拘束時間13時間を守りながら、柳川／平塚間の所要時間を短縮する。
 - b) 運転手は2日に1回自宅で休息できる。
 - c) 柳川、関東の運転手の1運行が短くなることから、運行回数は向上する。
 - d) 柳川と関東間のリードタイムが短縮される。



6. 実証実験のプラン

B案: 2段階中継輸送

①改善策の概要

- A案に、柳川／関西間での日帰り中継輸送(対面シェイクハンド)を加えて実施する。
＝ 非対面型＋対面型を組み合わせた2段階中継輸送
- 柳川となにわ営業所の間、日帰り運行が可能な対面型の中継地点を設定する。ここで車両をスイッチして運転手を日帰り運行させる。
- なにわ営業所を非対面型の中継拠点とし、湘南営業所の車両となにわ営業所の運転手によって運行されてきた柳川の車両をスイッチする。

②実験方法

- 徳山西インターチェンジ隣接の道の駅ソレーネ周南を、なにわ営業所と柳川からの車両の中継拠点とする。
- 柳川の運転手は日帰りとなるが、なにわ営業所の運転手は1泊2日の運行となる。
- 湘南の車両がなにわ営業所に到着すると、湘南の運転手は車両を引き渡して休息に入る。
- なにわ営業所の運転手が湘南の車両をソレーネ周南まで運行する。
- 期待される効果
 - a) 柳川の運転手は日帰り運行となる。
 - b) 湘南から帰り荷の下ろし先である鳥栖までのリードタイムが短縮する。
 - c) それぞれの運転手の拘束時間が短縮する。

