

法人：A社

労働者数：約1,100人（連結）

主な荷：住宅建材等

ドライバーが毎日家に帰れる就労環境の実現に向けて取組を推進

1 長時間労働を前提とした長距離チャーター便から撤退し、「クロスドックチェーン」へ

A社は採用している中継輸送の方式を「クロスシステム」と呼び、また同中継輸送を繋ぎ合わせて長距離を運ぶ新たな輸送システムを構築し、「クロスドックチェーン」と名付けて特許を取得、実用新案も登録している。また、同中継輸送の方式は、F社（事例No.6：1ページ参照）にも提案し、工場間輸送に採用されている。

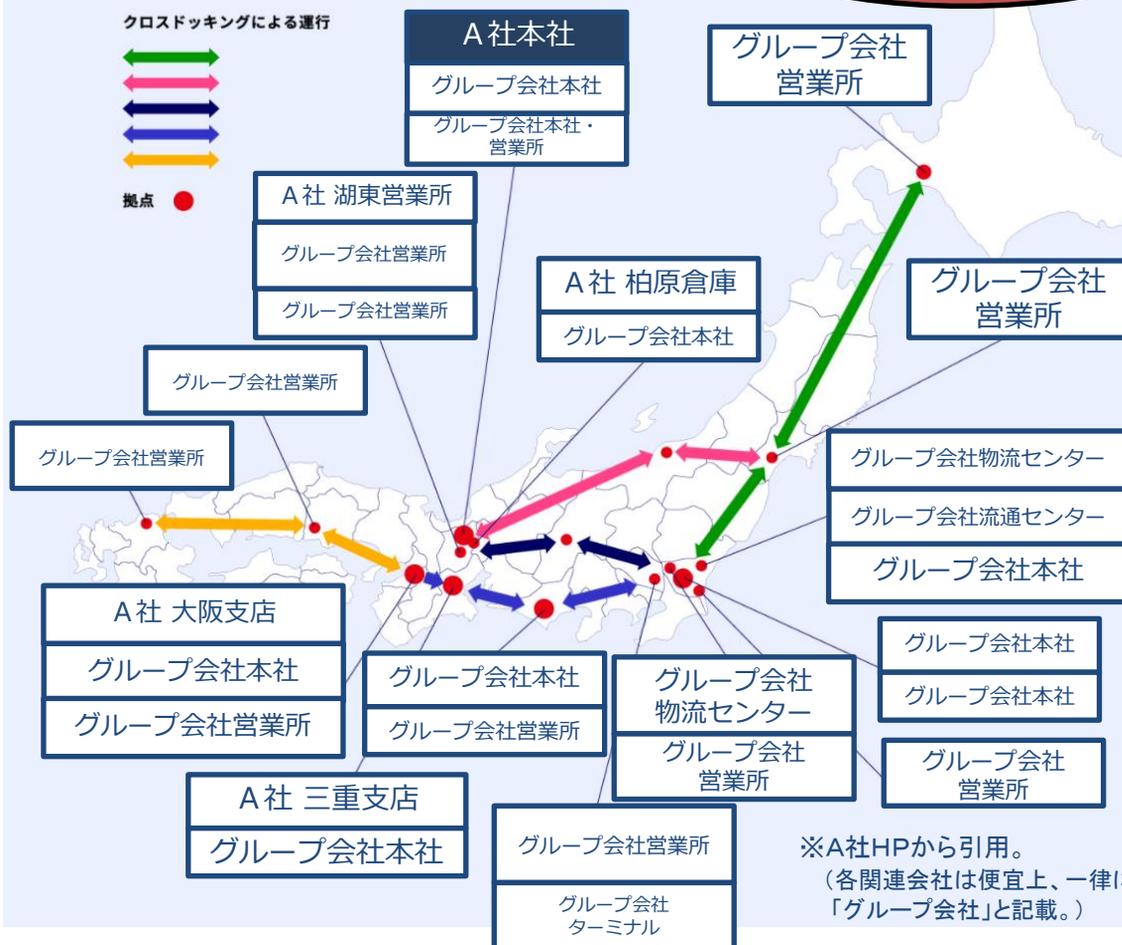
北海道から九州を各中継地につなぐ

クロスドックチェーン

クロスドッキングによる運行



拠点 ●



初期に大規模な投資を必要とする等課題も多かったが、ドライバーが毎日家に帰れる就労環境実現のため、トップが英断！

※A社HPから引用。
（各関連会社は便宜上、一律に「グループ会社」と記載。）

<中継輸送の例>

← 関東～近畿

- ◆1人のドライバーが2日や3日を掛けて荷を輸送する長距離便と異なり、中継地までの輸送に留まることから、ドライバーは毎日自宅に帰れる。

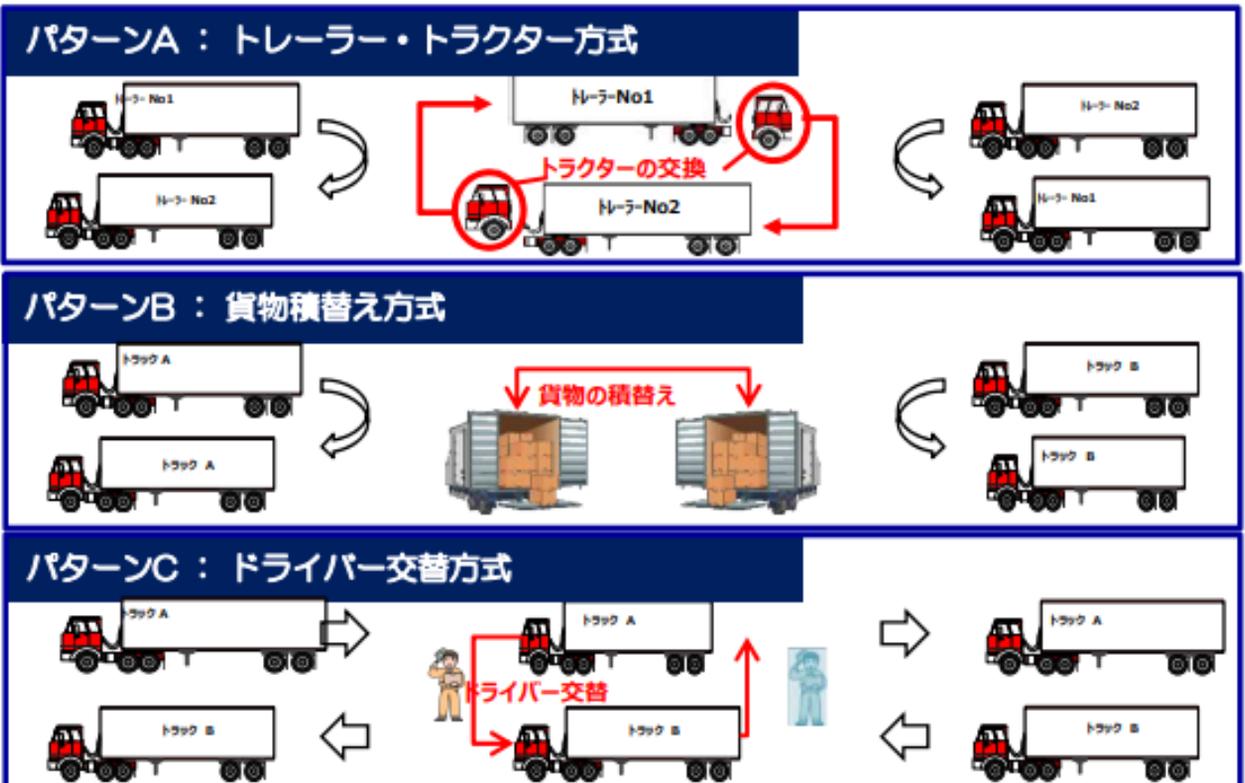


流通業務の総合化・効率化を図る事業として、流通業務総合効率化事業に認定！

※上図はA社HPから引用。

2 中継輸送はトレーラー・トラクター方式を採用

中継輸送には、同じ車両でドライバーが交代する方式や、荷を積み替える方式もあるが、前者は同じ車両を回し乗りすることに嫌悪感を示すドライバーが多いこと、後者は荷を積み替える際の不良が発生する可能性や荷役作業に取られる時間分労働時間が長くなる可能性があるため、A社ではトレーラー・トラクター方式を採用している。トレーラー・トラクター方式では中継地での作業時間は短時間で終わる。



ドライバーと倉庫作業員の「多能工化」の推進などにより、労働時間を縮減！

主な取組のポイント

トラック事業者の取組

1 ドライバーと倉庫作業員の「多能工化」の推進

- ・ 以前は、各トラックドライバーは専属のトラックを運転していたことから、配送先の長短などにより、ドライバーによって労働時間に偏りが生じていた(※)。
(※)配送物により、ウイング車や平ボディ車、ユニック車などの車種が変わり、また配送先もそれぞれ変わることから、ドライバーによっては遠距離の固定配送先への配送専属のため長時間労働になることがあった。
- ・ このため、
 - ①各ドライバーが専属車両だけでなく、他車種にも乗務するようにする、
 - ②倉庫作業員が倉庫作業だけでなく一部の車両にも乗務できるよう自社内で社員の育成を行う、ことで、それまでの車両・職種を超えた多能工化を推進。
- ・ その結果、各ドライバーや倉庫作業員間での業務の平準化に繋がり、特定のドライバーに見られた長時間労働の削減にも繋がった。

2 デジタルタコグラフ導入による「日報記入の省力化」

- ・ ドライバーは運行の度に運転日報を作成するが、以前は「タコグラフチャート紙」に記録された車両の運行記録を元に、都度、荷主や配送先、着日時、総走行距離などの10項目を手書き記入していたところ、その作業に時間を取られていた。
- ・ そこでデジタルタコグラフを導入。それまで手書き記入していた10項目のうち、半分の5項目については自動記録されることになり、ドライバーの記入時間が縮減された(※)。

(※)ドライバーが帰庫した際にデジタルタコグラフのENDボタンを押下すると、会社事務所の印刷機から運転日報の様式で印刷される。ドライバーはその運転日報に、5項目を手書きで補記する。

【取組による効果】

ドライバーによる運転日報への記入作業時間が、月4時間→2時間へと短縮された！

3 現場労働者からの「ムダの提案の提出」推進

- ・ 業務の健全化や効率化のため、会社内における「ムダの提案」を労働者から募集（※）しており、提案のあった件については自社幹部により組織的に検討の上、対応策を社内回覧している。

（※）事務員は毎週1件、ドライバーや倉庫作業員は毎月1件の提出を目指して実施。

- ・ 改善実例として、取引先からB社自社倉庫へ荷の持込作業があるところ、以前は当該持込時間が遅く、持ち込まれた後に倉庫作業員が格納作業等を終了するのに一定の時間を要していたが、倉庫作業員からの「ムダの提案」をきっかけに当該最終持込時間を「15時厳守」と取引先に徹底を依頼し、取引先の協力が得られたことで、その後の倉庫作業員の作業終了時間が前倒しされ、時間外労働が縮減した。

4 書類作成等の「定型業務の自動化」推進

- ・ 定型的な書類作成作業（※1）について、以前は手作業で行っていたため、多くの時間を費やしていた。

（※1）CSV（値や項目をカンマで区切って書いたテキストファイルデータのこと。）出力されるデータのうち、一部の項目を削除後に、色分け等の編集を経てPDF変換する、というパターン化された作業。

- ・ そのため、そうした定型業務を自動化するRPAシステム（※2）を導入。当該システムを使って自動化したことで、ワンクリックでPDF変換まで自動完了することができ、従来の書類作成業務が大幅短縮した（※3）。

（※2）「ロボティック・プロセス・オートメーション」の略。これまで人間が行ってきた定型的なパソコン操作をソフトウェアのロボットにより自動化するもの。

（※3）繁忙シーズン2か月間の作業時間について、以前の手作業時は計22時間→自動化後は計2時間、と約90%削減された。

【今後に向けた検討】ドライバーの拘束時間縮減に向けた取組

- ・ 令和6年4月から改善基準告示が改正適用されることを受け、ドライバーの拘束時間縮減に向け、運行計画の見直しを検討中。一例として、東北→関東への往復長距離運行において、現在は往復長距離運行前に別の近距離圏内の運行を行っているが、当該近距離運行は別のドライバーに担ってもらうことで、長距離運行ドライバーの拘束時間を縮減することを検討。

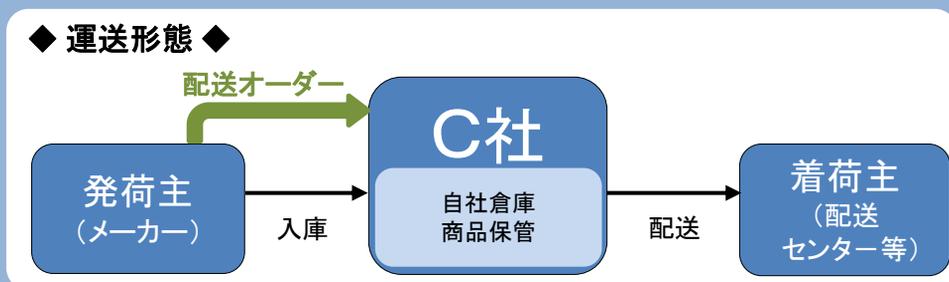
～【検討事例】関東運行2泊3日の場合～

- ◆現状◆ ドライバーAさん 朝8:00出発 → 8:30荷積み → 10:00荷卸し → 13:00荷積み・長距離運行出発 → 2日目:目的地で9:10荷卸し → 13:50帰り荷の荷積み → 3日目:目的地で8:50荷卸し → 13:00翌日分の荷積み → 18:19帰庫
- ◆今後◆ ドライバーBさん 朝8:00出発 → 8:30荷積み → 10:00荷卸し → 10:30帰庫まで担当
ドライバーAさん 12:00出発 → 13:00荷積み・長距離運行出発 → 2日目の目的地で荷卸し～帰り荷の荷積み～3日目の目的地荷卸し～翌日分の荷積み → 18:19帰庫まで担当

【取組による効果】

赤字部分（近距離圏内の別配送）を別のドライバーに担ってもらうことで、ドライバーAさんの拘束時間は月約24時間縮減の見込み！

「配送オーダーのリードタイム延長」 により、ドライバーなどの労働時間を縮減！



主な取組のポイント

荷主と連携した取組

1 配送オーダーのリードタイム延長

- ・ 以前は、発荷主からC社への商品の配送オーダー受付時間を「配送日前日の午後」と設定。その後配車割付(*)を行い、その日のうちに全車に荷を積み込んでいた。この際、ドライバーやフォークリフト作業員は、配車割付確定まで待機状態となっていたことから、この時間を解消する方策を検討。当初、交代制勤務を取り入れ、荷の積み込み作業を24時間体制とすることで、一部の荷の積み込みを翌朝に行うなど、C社の自社努力で待機時間の解消を目指した。
(*)どのトラックがどの方面にどの順番に配送するかを割振り調整すること。
- ・ そのような中、ドライバーらの上記待機時間発生に係る物流課題をC社から発荷主へ共有。その結果、発荷主が着荷主へ課題解消に向けて理解と協力を求め、その結果、着荷主から発荷主への出荷オーダーの発注時間の前倒しが実現。それまでの「配送日の前日午後」から「配送日の前々日午後」へとリードタイムが延長された。
- ・ リードタイムが延長されたことにより、配車割付が配送前日の午前中には終了し、荷の積み込み作業も昼過ぎにはスタート（以前は夕方スタート）。それまで発生していたドライバーやフォークリフト作業員の待機時間は解消。ドライバーはその日の着荷主への配送を終えて帰社後、すぐに翌日の積み荷作業を行えるようになり、午後の早い時間には帰宅できるようになった。

【配送オーダーのリードタイム延長による効果】

それまでの待機時間解消により、日々約3時間の労働時間が削減（以前は夜まで掛かっていた積込作業が、その日の夕方頃には終了となった）！

2 パレットを活用した配送

- ・ 以前は、C社での入出荷作業は、小型トラック(2トン車、4トン車)のみならず、大型トラック(10トン車)への商品の積み込み・積み卸しも手作業（バラ積み・バラ卸し）中心となっていた。
- ・ 手作業では時間を要し、また作業員にも身体的負荷が掛かることから、C社から発荷主へそうした課題について共有していたところ発荷主も理解を示し、当該課題の解決へ向けて、発荷主が主体となってパレット配送を推進。発荷主とC社が連携して着荷主へ働きかけ、着荷主の理解を得ながら徐々にパレットでの配送先を増やし、現在はC社配送先の約40%がパレットを使った配送となっている(※)。
(※)着荷主側の保管スペースや発荷主と着荷主が取り扱うパレットの大きさの違い、また1回の発注数が少ない場合はパレット輸送では非効率になる場合があるなど、着荷主側の事情で、発荷主が使用するパレットのまま配送できない場合がある。
- ・ その結果、トラックへの積み込み・積み卸しの時間は大幅に短縮。また、作業員の身体的負荷も軽減。更に、フォークリフト作業員の倉庫からのピッキング作業(倉庫から発注個数をピックアップする作業)の時間短縮にも繋がり、全体として荷役時間の短縮が実現した。

(手作業による積み込み・積み卸し)



(パレット積みでの積み込み・積み卸し)



※フォークリフトによる積み込み作業

【取組による効果】

手作業による積み込み・積み卸し時：1回約2～3時間

→ パレット積み(フォークリフトによる積み込み・積み卸し)による作業時：1回約20～30分

= 約84%の時間短縮！ また身体的負荷も軽減！

トラック事業者の取組

1 トレーラー中継輸送の実施

- 従来より、①関西エリアと②関東エリア間を往来する長距離輸送(※)を実施。
(※)①②各エリアに倉庫(配送センター)を要し、①②各エリア内の工場で生産された商品をもう一方のエリアの倉庫(配送センター)へ相互に輸送するもの。
- 以前は1人のドライバーが宿泊付きで往復していたが、2017年に静岡県浜松市に営業所を新規開設し、休憩場所として休憩・宿泊施設を完備。
- スタート当初は、ドライバーの休憩地点として運用していたが、その後、より効率的な輸送を行う為、2019年から積載量の多いトレーラーを導入した上で、「ヘッド交換」を行う形での中継輸送を開始。

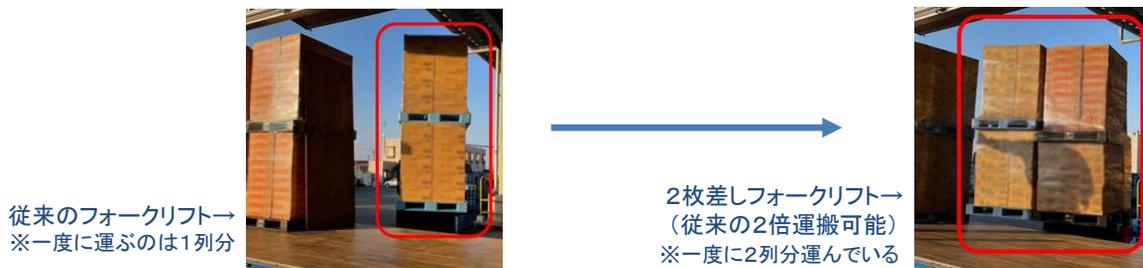


【取組による効果】

宿泊施設を兼ねた中継地点を設け、トレーラーを導入したことにより、ドライバーの労働環境が改善(日帰り運行も可能に)！ また、1回当たりの輸送量が144%増加！

2 「2枚差しフォークリフト」の活用

- 商品の運搬・積み込みで使用するフォークリフトを、従来の2倍運搬できる仕様に変更。結果、運搬回数が半減し荷役作業時間が短縮された。



3 作業場に「大屋根」を設置

- 以前は、雨天時には荷が濡れないよう倉庫周りの狭隘な庇部分にて交替で荷役作業を行っていたが、トラックへの荷の積み卸しスペースに大屋根を設置したことで、雨天時の荷役時間が大幅に短縮(1回の積み込み作業全体で約2時間の短縮)。
- 大屋根設置の際には、トラックへの荷の積み卸しの支障とならないよう、柱の少ない工法を採用。

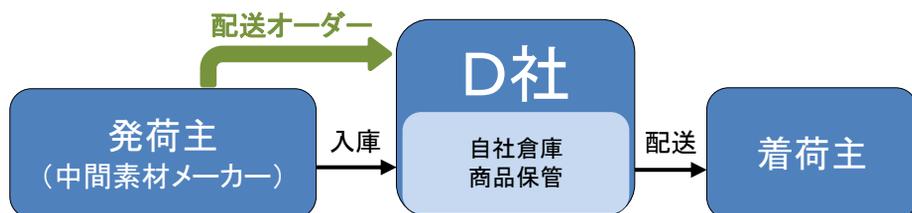
大屋根は作業員の熱中症対策にも有効！



法人：D社
労働者数：約500人
主な荷：化学製品

倉庫に自動荷役システムを導入し、 自動倉庫化することにより、倉庫 作業の省人化と安全化を実現

◆ 運送形態 ◆



主な取組のポイント

トラック事業者の取組

1 デジタル化の推進

デジタルタコグラフから算出されるトラック運転者の労働時間や拘束時間を労務管理・運行管理を行う部署がタイムリーに把握・管理し、ドライバー毎の労働時間を毎月定期に確認し、各ドライバーに業務が偏り、長時間労働とならないよう配車調整等を行っている。

2 自動荷役システムの導入

- ・ 自社倉庫内に、無人フォークリフトを導入。この無人フォークリフトが、倉庫内の各棚毎の在庫保管状況に合わせて、最も効率的に荷の取り出しや、保管を行うための導線を選択するという機能も独自開発し、これを運用することで、無人エリアでの全自動荷役を実現した。これにより、倉庫作業員の人出不足や時間外労働縮減につなげている。
- ・ さらなる省人化に向け、自社構内における各倉庫間の搬送業務について、無人トラックによる場内自動搬送システムを試行導入、フォークリフトオペレーターのタブレット操作による大型トラックの無人運転実現のための実証実験を産官学連携の下で行っている。



【無人フォークリフト】



【走行中の無人トラック】

荷主と連携した取組

主要な発荷主 X 社と定期的に物流会議を行い、同社の協力の下で以下の取組を実施。

1 出荷注文締切時間の明確化

発荷主 X 社との間で、従前明確な取り決めがなかった出荷注文の締切時間を設定したことで、倉庫での荷役作業時間や荷待ち時間が短縮され、時間外労働を削減した。

取組前：当日夕刻まで

取組後：前日12:00(正午)まで（やむを得ない事情がある場合は当日14:00まで）

【発荷主 X 社による取組】

X 社が自社の各営業担当者へ、D 社が行う配送業務の効率化への協力の観点で、月末集中出荷の是正を指示。同週内納期や発着荷主側の締日といった事情で出荷依頼が集中する特定日の注文を分散させることにつながった。

2 鉄道貨物輸送（モーダルシフト）の実施

輸送時の安全確保と慎重な荷役作業が求められる危険物の輸送について、①ローリー車で納入していた納品先の約90%、②長距離輸送の一部を自動車輸送から鉄道貨物輸送にシフト（混載輸送については発着荷主判断によるオーダーに従う。）したことで、ドライバーや荷役作業員の労働時間の縮減につながった。

3 出荷量の平準化

上記の出荷注文締切時間の明確化により、事前の出荷量の把握が可能となったことで、出庫業務や梱包業務を取組以前に比べて前倒しで行えることとなり、一日の作業時間の平準化と配車の効率化につながった。

4 荷のパレット化

2014年から、発荷主 X 社と X 社製品の納入先となる着荷主双方の合意形成の下で出荷品のパレット化を進めている。標準サイズのパレットは発荷主 X 社が用意している。現在は全ての X 社製品納入先のほぼ全ての配送をパレット輸送で実施している。

【以上による取組の効果】

- ・ ドライバーの拘束時間の削減。
- ・ 出荷量の平準化や荷のパレット化による荷待ち時間の縮減
取組前： 平均 2～3時間（2013年以前）※荷役時間含む
取組後： 平均 0.5時間 ※荷役時間含む
- ・ 事業場全体の年次有給休暇取得率は80%超。

※以上の数値は全て概算値となります。

荷主等の協力により中継輸送などの 輸送ルート改善を行うとともに 荷役 作業の荷主完全実施を目指す

主な取組のポイント

荷主等^(※)における取組

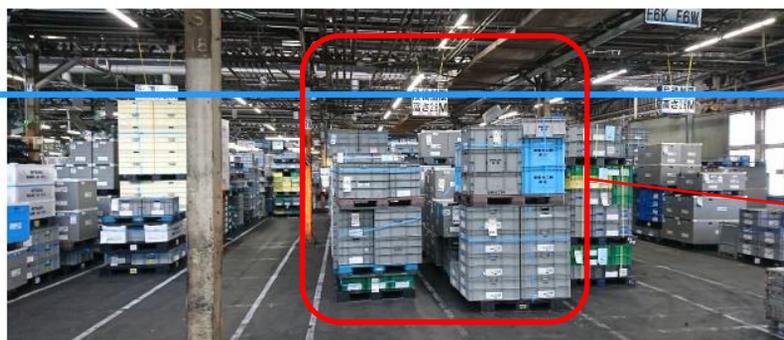
(※) 荷主及び運送委託者(荷主の子会社)、の取組

1 トラック積載率の向上

- 新製品の設計段階から輸送効率を意識した部品形状とすることにより、収納効率を3～10倍に上昇させた。これにより、1回の輸送で多くの部品が運べることになり、輸送回数の削減につながった。

2 荷主等の構内における荷役作業の改善

- 自社内でのトラックからの荷卸し作業において、以前はトラックからの荷卸しから場内運搬、また製品ごとに仕分けする作業まで各ドライバーに対応してもらっていたが、ドライバーの場内滞在時間の短縮を図るべく、これらドライバーが行う作業を順次荷主側で実施していった。現在はドライバーには、トラックヤードの近くに配置された荷受けレーンに製品を卸すことだけ対応してもらっているが、今後はこれも荷主側で行い、ドライバーによる荷卸しを含む全ての荷役作業の完全廃止を目指している。
- 荷積み時において、荷役場所をトラック駐車場所から20メートル以内に設ける、トラック荷室の高さに合わせた荷揃えを予め荷主側が行っておくことにより、荷役時間を30分～1時間短縮した。



→ トラック荷室の高さ

→ 以前は、積み込むトラックの荷室の高さを考慮せずにいたところ、スムーズに荷積みができるよう、写真のとおり、予め荷室高さを踏まえて製品を準備したものの。

3 輸送ルート of 改善

- ・ 自社の輸送ルート700ルートのうち、約9割の640ルートについては改正改善基準告示に対応済み。残りの1割については、高速道路の使用、2人乗務の実施、輸送会社の中継拠点経由により令和5年内に対応完了予定。

トラック事業者の取組

1 トラックの運行状況の見える化

- ・ GPS搭載の端末を利用した「クラウド型位置情報管理システム」を導入し、自社のトラックの位置情報をリアルタイムに把握できるようになった。これにより、豪雨や降雪の自然災害や交通事故などを原因とした交通渋滞の状況等を把握し、
 - ◆ 荷主に対しては、正確な到着時刻を連絡することにより、トラックヤードの調整等により荷卸しのための手待ち時間を最小限にすることが可能となった。
 - ◆ トラック運転者に対しては、安全な運行経路をナビゲートすることにより運転手の安全確保が図られることとなった。

2 トラック運転者の労働時間等の見える化

- ・ トラック運転手専用の「クラウド型勤怠管理システム」を導入し、タブレット端末の出退勤時刻の打刻とデジタルタコグラフデータの自動取込により、トラック運転者の時間外労働だけでなく、拘束時間や運転時間の実績から、時間外労働の上限規制や改善基準告示の違反となりそうな場合に警告を発せられ、それが運行管理者やトラック運転者だけでなくスタッフ全員に「見える化」されることで、違反を未然に防止できるようになった。

【取組効果】

以上のような取組の結果、トラック運送事業者E社において、以下の成果が得られた。

	令和元年	令和4年	増減率
自動車運転者の年間時間外労働時間数	529時間	422時間	▲20.2%
年次有給休暇取得日数	4.7日	11.8日	151.1%

【トラック運送業】 (荷主企業としての取組)

法人：F社
労働者数：約5,500人（連結）
業種：建築工事業(戸建て住宅等)
※自社工場にて住宅建材を製造

事例No. 6

物流の2024年問題に対する危機感から、荷主として取組を推進

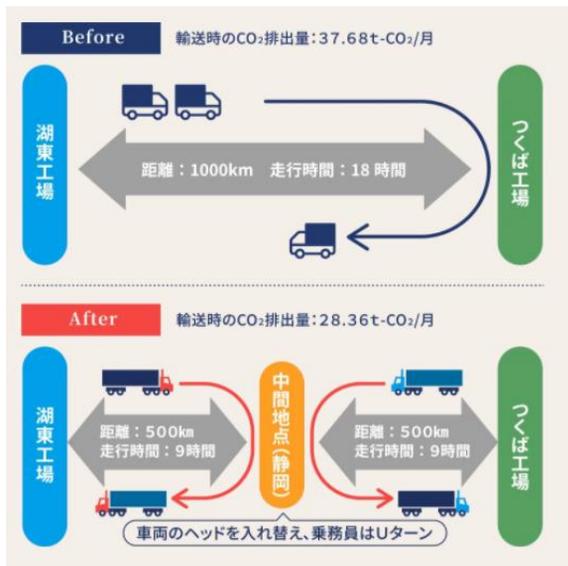
荷主企業と運送企業の連携した取組について

1 1日当たりの労働時間対策

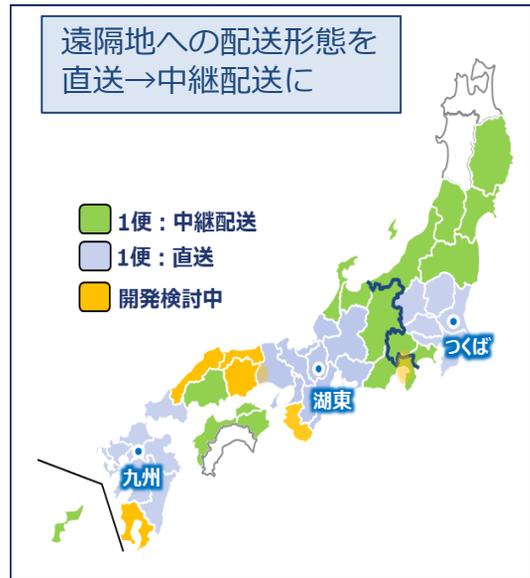
遠隔地の配送を直送から中継配送に切り替えることで、ドライバーの1日当たりの労働時間削減に取り組んでいる。中継拠点の確保や中継輸送の方式により積替え作業が発生するが、そのコストを荷主側で負担している。

また、出荷拠点から配送先（建設現場）までのリードタイムを出荷日の翌日着から翌々日着へ変更することで、ゆとりを持った運行計画でドライバーが配送できている。

<工場間輸送>



<建設現場への配送>



※左上図はF社HPから、右上図・下図は同社作成資料から引用

<リードタイムの変更>

改善ポイント

- ①幹線：現場着から2日の余裕を持つことで集車分散により供給安定化
- ②エリア：早朝積替え回避によりデポ作業・乗務員様の時間外労働抑制
- ③出荷日の翌日着から翌々日着へ変更（LT確保）

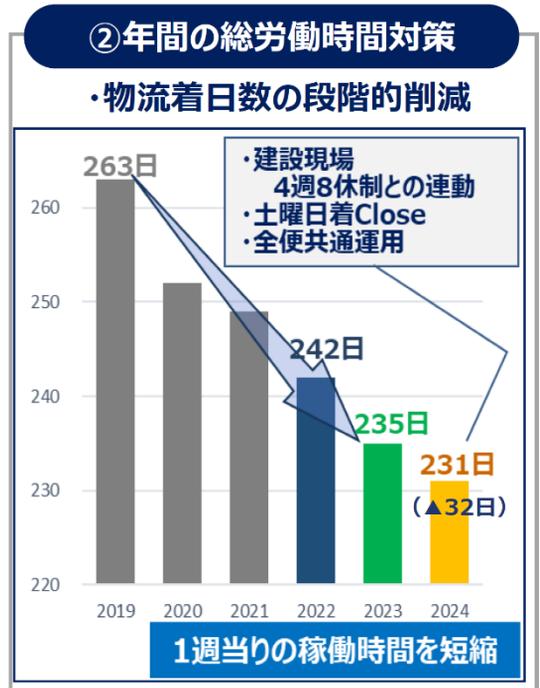
日程	出荷日		翌日 (+1)					翌々日 (+2)	
	14時	15時	4時	5時	6時	7時	8時	7時	8時
Before 出荷+1	湖東 出荷	延着リスク * 休息期間を入れると厳しい運行	DP 到着	積替	事故・延着リスク * 焦り・交通渋滞	現場 到着			
After 出荷+2	湖東 出荷	ゆとりを持った運行・作業計画 * ドライバー様の休息時間確保、身体的・心理的な負荷軽減					DP 到着	早出作業 回避	現場 到着

2 年間の総労働時間対策

荷主企業の建設部門との調整により、建設現場の4週8休制への移行と連動する形で、現場への荷の配送が必要な物流着日数の段階的削減を行っており、ドライバーの稼働日数、年間の総労働時間の削減に取り組んでいる。

※右図はF社作成資料から引用

建設業の2024年問題にも
連動して取組！



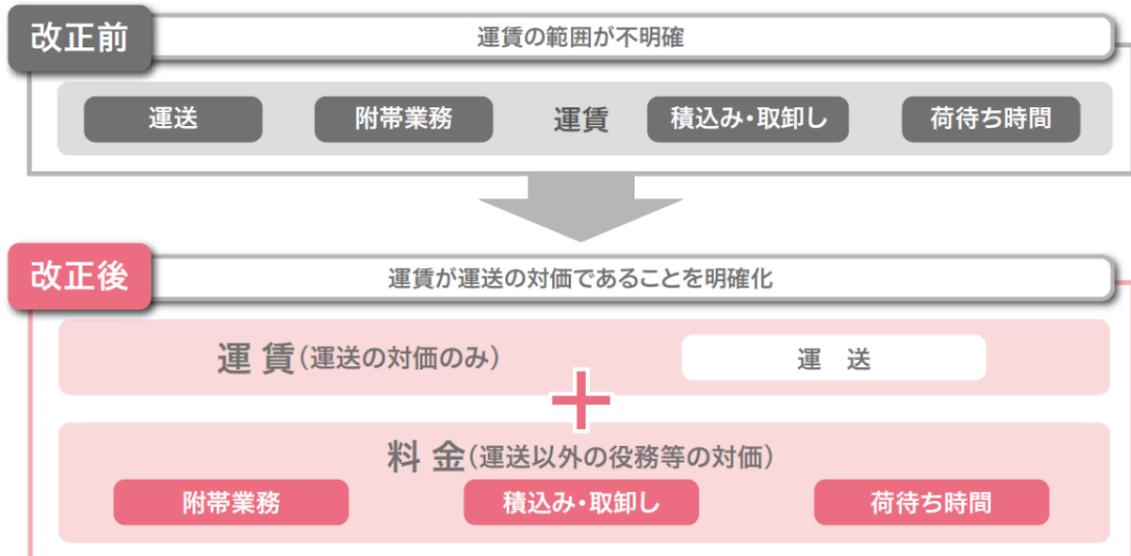
3 運賃・料金の明確化と見直し

標準貨物自動車運送約款との整合を図るため、運賃と料金の区別を明確化するとともに、計画的に運送企業に配慮した料金の見直しを行っている。

- 積込・取卸補助作業料(※)を2021年度から新設
- 燃料サーチャージの支払
- トラック待機料 (建設現場) の基準緩和

(※)積込・荷卸は荷主側で対応しているが、ドライバーに補助作業を行ってもらうため、その作業料を支払っている。

<参考：標準貨物自動車運送約款の改正>

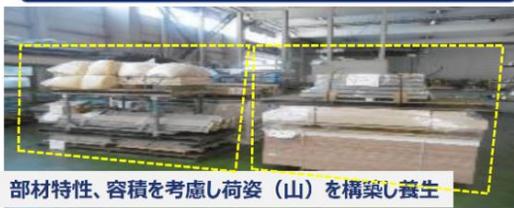


4 工場内での積込みの効率化

出荷品の荷揃えを積込み前日までに完了させ、ドライバーが荷待ちすることなく積込みができる体制としている。また、工場内での積込み車両の移動時間や作業時間の短縮のため、荷主企業の製造部門との連携により、積込みの効率化に取り組んでいる。

- 工場内に積込み場が複数箇所あり、積込み車両が積込み場を最大3箇所回っていた。
⇒積込み車両に合わせて荷の配置を見直したことで、1箇所のみで積込みを完了する車両が増加、ドライバーの移動時間を削減できた。
- 製造ライン・完成品ごとの荷の集約であったため、大型車両1台あたり20~30パレットの積載を必要としていた。
⇒集約した荷を特性・容積を考慮した荷姿（山）に組み直すことで効率化を図り、積込み時間を60分→20分に削減した。

※下図はF社作成資料から引用

Before	After
<p>◇積込み部材は、荷揃え別の山で集約される</p>  <p>・積込前日、各担当ラインより完成品が置場に集まる ・1台当たり20~30パレットの積載 【課題】 タッチ回数が多く、積込み自体に時間が掛かる ※積込み時間に約60分を要する</p>	<p>2014年度より継続実施</p> <p>◇集約された部材を積載の荷姿に組み直す</p>  <p>部材特性、容積を考慮し荷姿（山）を構築し養生</p>  <p>山単位のタッチ回数で積載</p>

- 一部の荷（屋根パネル）について、積載荷姿に組み直す作業の補助を積込み当日にドライバーにお願いしていた。
⇒荷主企業の作業員が倉庫内で積載荷姿に組み直す作業を事前に行うことで、ドライバーの補助作業が不要に。また、パレット数も削減して積込みも効率化することで、ドライバーの拘束時間を30分→10分に削減した。

※下図はF社作成資料から引用

Before	After
<p>◇積込み時に、乗務員様と荷姿を変更し積載</p>  <p>・製造ラインより物流センターへ納品され保管 ・1棟当たり3~5パレットで納品 【課題】 積込み当日に、積載荷姿に組み直す場合、乗務員様に補助をお願いしている ※組み直し時間+積込み時間 約30分を要する</p>	<p>2022年11月業務変更</p> <p>◇事前に倉庫内で、荷姿を変更し積載</p>   <p>パレットの削減により積込み時間の短縮</p>

【トラック運送業】 （荷主企業としての取組）

法人：G社
労働者数：約760人
業種：医薬品製造販売業

事例No.7

自社製品の安定供給に向け、物流を 経営計画に組み込み、取組を促進！

取組の出発点

「自社製品（医薬品）が患者様に届かないということは絶対に避けなければならない」との信念の下、自社製品の安定供給に向け、「物流」も自社の重要経営課題と認識。またCSR（企業の社会的責任）の観点から、国が主導する「ホワイト物流」推進運動にも参加を表明。

持続可能な物流の実現に向け、荷主として主体的に取組を進めるとともに、トラック運送事業者からも改善提案を募り、連携して取組を推進。

主な取組のポイント

1 モーダルシフト（輸送における鉄道活用）の推進

<導入前>

- ・ G社のある四国地域から着荷主のある関東地域までの長距離輸送の手段として、以前は大型トラック（ドライバー1名）による宿泊付きでの往復輸送を行っていた。

<導入後>

輸送の流れ



- ・ 以前のトラック輸送を補完するための手段として、「モーダルシフト」（輸送における鉄道活用）を実施。
- ・ 着荷主までの輸送ルート中、兵庫県（姫路）から埼玉県（越谷）までをJR貨物を利用することとした。

【モーダルシフトによる効果】

- ・ 以前は往復長距離輸送だったものが、日帰り輸送となり、ドライバーの運転時間が減少！
- ・ 本取組により環境負荷の低減にも効果あり！
（鉄道利用によりCO2排出量が減少し、地球温暖化対策としても効果あり。）

2 パレット輸送の積極実施

- ・ 自社製品が医薬品ということもあり運搬時に品質が落ちないように、可能な限り、G社から着荷主へ製品を輸送する際には、基本的にパレットを使用した輸送形態（製品をパレットに積んだまま、フォークリフトで荷積み・荷卸しする形態）を実施(※)。

(※)現在、G社の製品のみを輸送するトラックのうち約98%はパレット輸送を実施。



↑ G社労働者による、フォークリフトを使用したパレット積み込みの様子
(この間、ドライバーは待機している)

3 G社労働者による荷役作業(※)の実施

(※)トラックへの荷積み、荷卸し作業

- ・ G社構内における荷役作業について、安全面を考慮して、自社フォークリフトの運転はトラック運送事業者（ドライバー）には行わせないようにしており、自社労働者（約20名）により行っている。
- ・ これにより、自社のフォークリフトを使い、製品を積み込むノウハウは自社労働者が一番長けていることから、慣れている労働者が運転する分、荷役作業における労働災害発生リスクは低下した。

【上記2及び3による効果】

- ・ 手積みによる作業時と比べ、フォークリフトを使用した荷積み時では、1回の所要時間は1/4程度に短縮！
- ・ 2024年4月からは、荷役作業時の料金について、G社が負担しトラック運送事業者へ支払うことになる(※)が、上記のとおりフォークリフトを使用した荷積みでは大幅な時間短縮となるため、当該料金負担がコストカットとなる！

(※)ドライバー自身は荷役作業は行わず基本的に待機しているが、その時間は要することになるため、新たにその分を附帯料金として支払うもの。

4 「土曜・日曜には製品輸送を行わない」ことの徹底

- ・ 従来より、着荷主においては土曜・日曜に製品の受け入れを希望する企業が少なかったこともあり、G社では一律に土曜・日曜には輸送を行わないことを決め、個々の着荷主に土曜・日曜の輸送回避を働きかけた。
- ・ 土曜・日曜の輸送を無くした(※着荷主への輸送は火曜～金曜とするよう配送計画を調整した)ことで、トラック運送事業者（ドライバー）は土曜・日曜が休日となり、ドライバーの休日確保の観点からもトラック運送事業者に喜ばれた。