

島根労働局発表  
令和5年12月7日(木)

担当  
島根労働局労働基準部  
監督課長 濱崎 雄俊  
監察監督官 森下 孝則  
0852 - 31 - 1156

## 島根労働局長と島根運輸支局長が ベストプラクティス企業との意見交換を実施しました ～山陰福山通運(株)、積水成型工業(株)出雲工場との意見交換～

島根労働局(局長: 宮口 真二)では、11月の「過労死等防止啓発月間」における「過重労働解消キャンペーン」の取組の一環として、中国運輸局島根運輸支局長と合同により、「ベストプラクティス企業」(地域の中で、長時間労働の削減などに積極的に取り組んでいる企業)との意見交換を実施しました。

今回は、令和6年4月からの時間外労働の上限規制の適用開始が迫る中、労働時間短縮などに積極的に取り組んでいる山陰福山通運株式会社並びに同社の取引先企業である積水成型工業株式会社出雲工場から、企業間の連携を含む長時間労働の削減等に向けた取組についてご説明いただきました。

島根労働局では、今後も長時間労働の削減などに向けて、このような取組事例を広く紹介していきます。

### 島根労働局長・島根運輸支局長と ベストプラクティス企業との意見交換(実施結果概要)

- 日時 令和5年11月29日(水)
- 場所 松江市向島町134番地10 松江地方合同庁舎5階  
島根労働局専用大会議室
- 取組内容

山陰福山通運株式会社	積水成型工業株式会社出雲工場
2024年問題 改革に向けたアクションプラン 労働生産性の向上 (車両の大型化による輸送量確保等) DX戦略 適正取引の推進(取引先企業との例)等	山陰福山通運株式会社との取組事例 荷に関する管理システムの導入 荷に関する情報の事前提供 出荷に合わせた生産・荷造りの改善 運送業者との定期的な打合せ等

取組内容の詳細は、別紙を参照ください。

## 島根労働局長と島根運輸支局長が ベストプラクティス企業との意見交換を行いました

厚生労働省では、毎年11月を「過労死等防止啓発月間」と定め、過労死等をなくするために「過重労働解消キャンペーン」を実施しています。同キャンペーンの取組の一環として、この度、島根労働局長（宮口真二）が、「ベストプラクティス企業」（長時間労働削減等に積極的に取り組む企業）との意見交換を行いました。

ベストプラクティス企業とは、地域の中で長時間労働削減等に積極的に取り組んでいる企業で、平成28年（2016年）から取組を開始しており、島根県内では毎年、企業1社を選定しています。

今年度は、自動車運転業務における時間外労働上限規制及び改正された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」が令和6年4月から適用が開始されることから、島根運輸支局長との合同により、貨物自動車運送事業を営む山陰福山通運株式会社と、同社の取引先（荷主企業）である積水成型工業株式会社出雲工場の2社をベストプラクティス企業に選定し、労働時間短縮や企業間の連携などにおける取組内容を伺いました。

**意見交換実施日：令和5年11月29日（水）**

**意見交換参加者：厚生労働省島根労働局 宮口局長、国土交通省中国運輸局島根運輸支局 坂井支局長  
山陰福山通運株式会社 窪田取締役営業部長、積水成型工業株式会社 中村出雲工場長 他**

### < 山陰福山通運株式会社 >

- ・所在地 松江市東津田町1247
- ・代表者 代表取締役 八田 弘明
- ・設立 1950年
- ・事業内容 貨物自動車運送事業
- ・従業員数 約630名

### < 積水成型工業株式会社 出雲工場 >

- ・所在地 出雲市斐川町直江4002-2  
（本社 大阪市北区中之島3-3-23）
- ・代表者 工場長 中村 真
- ・設立 1963年
- ・事業内容 プラスチック製品製造業
- ・従業員数 約60名

### 意見交換当日の状況

意見交換当日は、山陰福山通運株式会社の窪田取締役営業部長、積水成型工業株式会社の中村出雲工場長にそれぞれご対応いただき、会社の取組状況についてお話を伺いました。



（ベストプラクティス企業との意見交換の様子）



（手前側の一番右が宮口島根労働局長  
奥：左から2人目が積水成型工業(株)中村出雲工場長  
奥：左から3人目が山陰福山通運(株)窪田取締役営業部長）

両企業の主な取組内容等について

< 山陰福山通運株式会社 >

車両の大型化による輸送量確保

**福山通運の対策1 (効率化)**

1. 新車導入
  - 全長25m ゲア付連結トラック
  - 最大積荷23.7t、車体226.1H、229馬力
2. 車両の大型化
  - セミトレーラー、低床増トン車
  - 最大積荷22.0t、車体226.1H、178.4馬力
  - 最大積荷22.0t、車体226.1H、111.9馬力
3. ハブ&スポーク、ドッキング運行の導入
  - ドライバー1人当たりの輸送量の拡大

※各社車両の積込率を上げる

- ・福山通運グループでは、上限規制・拘束時間の観点から踏まえ、輸送効率化を図るため、低床増トン車への切替、セミトレーラー導入を順次実施。(山陰福山通運では大型車両 160 台中約 86% を低床増トン車に切替、セミトレーラー 8 台導入済)
- ・また、オートフロア車両を導入し、ドライバーの荷積み・荷卸し作業の負担軽減並びに時間短縮を図っている。

ブロックトレイン 福山レールエクスプレス

**福山通運の対策2 輸送モード改革**

ブロックトレイン 福山レールエクスプレスの運行開始

- 1号 東京⇄大阪 92個 (2013年3月～運行開始)
- 2号 東京⇄福山 88個 (2015年3月～運行開始)
- 3号 名古屋⇄福岡 68個 (2017年5月～運行開始)
- 4号 大阪⇄福岡 80個 (2021年3月～運行開始)

※4本のレールが1日で1日大型トラック328台分を輸送

- トラックドライバー 不足への対応
- 引換碼頭への対応
- カーボンニュートラルの達成

- ・福山通運グループでは、輸送モード改革の取組として、ドライバー不足や労働時間等労務問題への対応の観点から、2013年3月から運航開始。(山陰福山通運はコンテナ2個を毎日輸送)
- デジタルトランスフォーメーション戦略

**福山通運の対策3 (DX戦略)**

DX (デジタルトランスフォーメーション) 戦略

福山通運は、AIやIoTなど最新技術 (IT) と社内に蓄積したビッグデータを最大限に活用することにより、デジタル化による業務改善のみならずネットワーク事業を始めとする各事業のビジネスモデルを変革し、業務や組織も改革していくことを目指しております。これにより、SDGs 達成への貢献をより加速し、持続可能な社会の実現を支える企業として、新たな企業価値を創出してまいります。

1. 紙ベースの「アナログ」業務を削減し、生産性を飛躍的に向上させます。
2. すべての業務の「見える化」を加速し、BPR(業務改革)に取り組みます。
3. 事業環境の変化に柔軟かつ迅速に対応する組織に改革します。

デジタル・トランスポート業務改革のDX化

- ① 出荷・入荷 (荷受け・送り) の効率化
- ② 集荷・運行・配達をデジタル化・自動化
- ③ 業務改革を、IoTの視点から支援

デジタルトランスフォーメーション  
お客様目線の新たな価値の提供

個別の業務プロセスのデジタル化

アナログ・物理データのデジタル化

- ・福山通運グループでは、全国 61 拠点に、集荷を終えた荷物の自動仕分け機を導入することにより、作業負担の軽減及び迅速かつ正確な仕分け作業の円滑化を図っている。
- ・主要集約拠点には重量容積の自動計測器を設置し、ドライバーの計測作業の負担減少並びに正確な運賃計上が可能となった。

< 積水成型工業株式会社 出雲工場 >

荷に関する情報の山陰福山通運(株)への事前提供

**荷に関する情報の事前提供**

・出荷予定が、福山通運様とはパソコンで出荷データを送る事ができ、小口出荷分の伝票と荷札は福山通運様で集荷前に作製して頂く。

積水 → 出荷データ → 福通 → 伝票作成 → 集荷

事前に伝票と荷札を準備することで積み込み作業の効率化

伝票作成時の待機時間 → 集荷待機時間短縮

集荷待機時間の削減 (時間短縮・10h/月)

- ・製品出荷データを、運送事業者 (山陰福山通運(株)) に対して事前に提供することで、運送事業者にとって集荷前に伝票と荷札の作成が可能となり、荷積み作業の効率化を図ることにつながり、集荷待機時間について月当たり 10 時間の短縮を実現。

荷に関する管理システムの導入

**荷に関する管理システムの導入**

①伝票作成システム (istar-2) 導入

変更前: プリンターの変更 (ドット式) → 送り状情報登録の変更 (送り状、スキャナー、荷札)

変更後: レーザー式 → スキャナー → 送り状+荷札

印刷時間: ▲30分/日 → 送り状の情報登録: ▲20分/日

・送り状発行と情報登録時間削減 (時間短縮・17h/月)

**荷に関する管理システムの導入**

②荷物の配送状況の確認方法変更 (istar-2)

変更前: 1件ずつ配送状況確認

変更後: 一覧で配送状況確認

削減時間: 10分/日

・荷物状況の問合せ時間の削減 (時間短縮・3.3h/月)

- ・運送事業者 (山陰福山通運(株)) の提案を受けて、新たな伝票作成システム (istar-2) を導入したことにより、プリンターをドット式からレーザー式に変更し印刷時間を短縮。また、送り状情報登録も荷札と一体型のものに変更したことで、別々に作成する必要がなくなり作業時間を短縮。その結果、送り状発行と情報登録時間を月当たり 17 時間の短縮を実現。
- ・また、上記システムの導入により、荷物の配送状況について、1件ずつ確認する方法から、一覧で配送状況を確認する方法へ変更したことで、荷の配送に関する問い合わせ時間について月当たり 3.3 時間の短縮を実現。

< 山陰福山通運株式会社 >

今後の課題 (2024年問題への対応)

4. 福山通運の対策 (アウトライン)

2024年間 改革に向けたアクションプラン  
トラックドライバー不足対策 (法定した過労防止の補填)

1. 労働生産性の向上	2. 人材の確保・育成	3. 経費削減	4. 運送サービスの強化
<ul style="list-style-type: none"> <li>運行の効率化</li> <li>DX戦略</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>研修実施</li> <li>働き方改革</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>経費削減の強化</li> <li>ITの活用</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>適正賃金確保</li> <li>法令遵守</li> </ul>
<ol style="list-style-type: none"> <li>適正な運行計画</li> <li>荷役効率の向上</li> <li>燃料効率の向上</li> <li>車両のメンテナンス</li> <li>運行の最適化</li> <li>荷役効率の向上</li> <li>多様な輸送手段の活用</li> <li>IT・AIの活用</li> <li>DX戦略</li> <li>DX戦略の推進</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>人材確保の強化</li> <li>働き方改革の実施</li> <li>研修の充実</li> <li>キャリア開発の推進</li> <li>AI・IoTの活用</li> <li>多様な人材の確保</li> <li>労務管理の強化</li> <li>働き方改革の推進</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>経費削減の強化</li> <li>ITの活用</li> <li>燃料効率の向上</li> <li>車両のメンテナンス</li> <li>経費削減の強化</li> <li>ITの活用</li> <li>燃料効率の向上</li> <li>車両のメンテナンス</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>適正賃金</li> <li>法令遵守の徹底</li> <li>適正な労働環境の確保</li> <li>働き方改革の推進</li> </ol>

2024年 (令和6年) 問題

トラックドライバーの時間外労働の上限が  
2024年4月1日から罰則付きで法律に規定される。

現在	2024年4月1日～
<ul style="list-style-type: none"> <li>時間外労働の上限制限はない</li> <li>但し有休時間の制限がある</li> <li>1日 13時間、最大16時間</li> <li>月間 293時間、最大320時間</li> <li>年間 3,516時間</li> </ul>	<ol style="list-style-type: none"> <li>年間の時間外労働時間 ★年960時間まで</li> <li>時間外労働と休日労働の合計 ★月100時間未満 ★2～6か月の平均80時間以内</li> </ol>

影響

- 長距離輸送が出来なくなる (1人で走れる距離が短縮)  
検定 1日0.5時間～3.5時間短縮 時速80km走行の場合最大280km短縮
- ドライバー不足 (1人の運行回数が少なくなる)  
検定 月間2回～4回減少 10人の会社は、月20～40回の欠便し人員が1～2不足する

- 山陰地方にはレールエクスプレス便もフェリー便もないため、トラック中心を余儀なくされており、トラックドライバー (特に大型) の確保が最も重要であり、かつ、トラックドライバーの賃金も、年間平準化かつ荷役分離の体系とする必要がある。
- 2024年に向けては、長距離運行のドライバーについて、令和5年10月現在で8%弱が年間960時間超となっており、来年4月までにクリアすべき課題となっている。
- なお、積水成型工業(株)には、荷の集荷に当たり、年、月、日を全て通じて、出荷量の平準化してもらっていることから、急なドライバーの手配等の必要性がなくなり非常にありがたい。

意見交換を終えて島根労働局・宮口局長のコメント

宮口局長からは、「トラックドライバーの働き方見直しに向けて、運送事業者と荷主との連携は不可欠。先進的な企業間連携の事例をお聞きしたので、業界の現状も含め、広く県内に広めていきたい。」と話しました。

また、山陰福山通運株式会社の窪田取締役営業部長からは、「積水成型工業のように、荷物が集中しない時間帯を決めていただき、その時間帯に我々が行けば、すぐに積めるとしていただくと楽になる。」積水成型工業株式会社の中村出雲工場長からは、「輸送品質クレームが非常に減ったことで顧客満足に繋がると同時に、相互効率化していく事が企業業績にも繋がってくると思うので、引き続きやっていく。」などのコメントが出されました。

島根労働局では引き続き、県内企業の過重労働解消に向けた取組を推進していきます。ぜひ、県内の運送事業に従事する皆様、そして、発着荷主や元請運送事業者の皆様も、本取組事例を参考にいただき、トラックドライバーの働き方改革の実現に向けて取組を推進していただきますよう、ご理解・ご協力をお願いいたします。

(参考情報) 適用猶予業種の時間外労働の上限規制 特設サイト「はたらきかたススめ」

<https://hatarakikatasusume.mhlw.go.jp/>  
自動車運転者の長時間労働改善に向けたポータルサイト

<https://driver-roudou-jikan.mhlw.go.jp/>  
リーフレット「STOP! 長時間の荷待ち」

<https://www.mhlw.go.jp/content/11202000/001153958.pdf>



はこちら



はこちら



はこちら

< 積水成型工業株式会社 出雲工場 >

出荷に合わせた生産・荷造りの改善

出荷に合わせた生産・荷造りの改善

・営業所 (お客様) から的小ロットの受注をまとめ、パレット単位での生産・出荷を増やす。

小ロット受注 (営業所) → 受注まとめ (受注D) → まとめ生産・出荷 (受注E)

事例: 同一お客様へ4回出荷 → 1回出荷

小口出荷 → 大口出荷 (パレット)

まとめ出荷により輸送効率20%アップ+CO2削減20%削減に繋がる

- ・同一顧客からの注文が複数回あったことを受けて、注文ごとに小口出荷していたが、新たにパレット単位での生産・まとめ出荷を行うことにより、輸送効率が20%アップした。

運送業者との定期的な打ち合わせ

運送業者との定期的な打ち合わせ

・2010年より毎月、お客様への輸送品質向上を目的に『輸送品質会議』を実施。

主な議題

- お客様からのクレーム及び輸送事故の確認。
- 意見交換及び要望事項等について

◆輸送品質会議

・お客様からのクレーム内容の共有と是正  
・輸送事故発生時の確実な連絡について  
・(要望)トラック工場出発時間の順守 (繁忙期)  
・(要望)パレットサイズが大きいと積載スペース悪化  
・安全対策、場内設定トラック移動方法順守の徹底  
・交通状況の共有化による顧客とのトラブル抑制

輸送クレーム件数の推移

まとめ効果

- 作業工数削減: 30.3 h/月
- 輸送効率アップ: 20%up (CO2: 20%削減)
- 輸送クレーム: 90%削減

・情報を共有し、緊密な連携を継続することで様々な問題を解決する

- ・2010年以降、毎月、山陰福山通運(株)との間で「輸送品質会議」を開催し、トラックの工場出発時間の遵守やパレットサイズの改善、顧客クレーム内容の共有と是正や輸送事故対応などについての意見交換・情報共有を図っており、顧客からの輸送クレームも2012年比で9割減少し、併せて作業工数が月当たり30.3時間削減でき、輸送効率も20%アップした。



(左から、島根労働局・宮口局長、積水成型工業(株)・中村出雲工場長、山陰福山通運(株)・窪田取締役営業部長、島根運輸支局・坂井支局長)