

ベストプラクティス企業の取組紹介

令和5年11月14日実施

企業情報

厚生労働省 富山労働局

運送事業者

大和トランスポート株式会社

取締役社長：村西孝介

所在地：富山県小矢部市赤倉169

事業概要：一般貨物運送事業・自動車運送取扱事業・倉庫業

荷主企業

S T 物流サービス株式会社

代表取締役社長：安居吉孝

所在地：富山県小矢部市水牧123

事業概要：貨物利用運送事業・倉庫（仲介）

両社での取組

(左) S T 物流サービス(株) 酒井 取締役 (右) 大和トランスポート(株) 村西 取締役社長

2年前から毎月一回物流会議を実施。会議の終了時に次回の日程を決定し、継続的に行っています。

物流会議の間ではデジタコを基にしたドライバーの労働時間がわかる資料を用いて、どの時間が無駄なのか、どうすれば拘束時間を守りながら運転時間をより確保できるのかを話し合っています。

どちらか一方だけではなく、お互いにWin-Winとなるようにぎっくばらんな会議としています。



荷積み時間の短縮

荷積みにかかる時間が長かったため、大和トランスポート（運送事業者）側からの提案を受け、S T 物流サービス（荷主企業）側で専用のパレット・ラックを用意し、パレット・ラック輸送に切り替えました。その結果、積み込み時間が2時間から30分程度に短縮できました。

また、荷積み場所がA B Cと3か所に分かれていたものを、CからBへの積み荷の移送は他の地場運送事業者に依頼し、A Bの2か所に減らしました。地場運送事業者に依頼するコストは荷主企業で負担しています。

現状は荷積み場所のキャパシティを理由に2か所に留まっていますが、将来的には1か所に減らすという認識をお互いに共有しています。

荷主企業としての取組

会社について

当社は三協立山株式会社の100%子会社で、他からの出資はありません。社員は旧立山アルミ・旧三協アルミの社員が転籍した形で、現在は210名程度、業務委託で220名程度、計430名が働いています。三協立山の商材を出荷・配送しており、一連の物流を取り扱っています。全国で47のTC（トランスファーセンター）を抱えており、1日の配送台数が約350台の車両を使った運送事業を行っています。

S T物流サービス(株) 酒井 取締役



富山からTCへ向かう配送、富山からお客さんに運ぶ直納輸送の両方を行っています。大和トランスポートさんに委託しているのは直納輸送です。富山からの直納輸送は大和トランスポートさんを含め、1日約150台出発しています。

運送事業者とのパートナーシップについて

運送事業者との物流会議で出た課題を吸い上げて、当社のみで対応できる部分は当社だけで対応しています。対応できない部分は、親会社の製造部門の各事業部と実施する月1回の連絡会議で伝えて対応しています。

走行距離201キロ以上は**高速**に乗るようにと決めています。**料金は当社負担**です。トラックドライバーの拘束時間をいかに守っていくか、どのように発注できるかを考えていかなければなりません。これからも大和トランスポートさんを含め、各運送事業者と協力していきたいと考えています。

2024年問題に向けて

輸送量全体の6～7割まで**パレット輸送**を取り入れました。遠方となる中国、四国、九州、北海道地方は2024年までに100%完成とする予定です。客先どこでもパレットを用いた配達ができるわけではないので、空いたパレットをどう回収するかが課題となっています。パレット整理にも時間がかかり、製作するのに費用がかかるのもデメリットではあります。

運転時間9時間では富山から中国、四国、九州地方までは配送できませんので、**中継輸送**に取り組んでいます。中継輸送の際にも積み替えが早いので、パレット輸送はメリットがあります。追加でコストが上がっていますが、他でコストダウンすることとしています。2024年問題は、親会社から危機感を持つようトップダウンで通知されており、生産遅延が起これば運べなくなるとされています。荷主として危機感があり、三協立山として真摯に受け止めています。

2024年問題の中で政府から**政策パッケージやガイドライン**が出されたので、その中で親会社と一緒に荷主としてやるべきこと、やらなければならないことを確認し、どれを取り組むのか、三協立山全体として自主行動計画を作成中です。2030年の輸送量30%減少にも対応していかなければなりません。

運送事業者としての取組

働き方改革に取り組むきっかけ

当社は創業41年、運送業・倉庫業を営む会社です。グループ会社としては、運送業としてオヤベ運送荷役、バス事業としてイルカ交通、保険業務を行っている第一産業、北海道にエルム観光バスという会社があります。イルカ交通の中で飲食を行う部門もあり、旧クロスランドホテルを「花水木」という名前に変更し、飲食・お風呂に入れる施設を運営しています。

一番最初のきっかけは、京都議定書でCO2削減しようという話が出たことです。二酸化炭素を出すトラックで配送しているのだから、トラックを連結して走ればCO2削減になるのでは、ということから**連結車両**の開発に取り組みました。

また、配送先が都内で、大型車では配達しにくい実態があります。4t車を2台を引っ張れば、その連結を解除さえすれば都内にも入りやすいのではないかという目的もありました。

4t車2台で関東まで行こうと思うと長距離ドライバーが2人必要になりますが、この**連結車両**で行けば長距離ドライバーは1人で済みます。今では2セット、毎日往復で走らせています。免許は、大型とけん引が必要です。

連結車両
(大和トランスポートHPより出典)



連結をほどこくことも目的の一つとして、埼玉県川口市に**中継となる倉庫拠点**を作りました。連結を解除した後は、埼玉県に常駐する地場ドライバーと手分けしてお客さんの元へ配送しています。都内への配送を手分けすれば、その分**長距離ドライバーの労働時間も短くなります**。

連結部分拡大

安全運転と改善基準の遵守に向けて

デジタルタコメーターを21年前に導入しました。ドライバーの動きが客観的に見える化するためです。データを見ながら、無駄なアイドリングがないか、安全運転しているか、会議・個別面談で徹底して確認しています。

デジタコは、走った距離・時間、アイドリング時間等がわかります。**デジタコ**で表示されるランクも点数化して給与に反映させています。

意見交換の場での
大和トランスポート(株) 村西 取締役社長



働きやすい環境づくり

現在、女性ドライバーは4人で、地場配送を担当しています。**免許取得も会社が費用負担**して、ドライバーが増えるように取り組んでいます。力仕事のイメージが強いですが、今ではフォークリフトを使えば性別関係なく仕事ができます。家庭と仕事の両立のため、年2回全社員と面接を行っている中で、その方の希望の働き方を聞き、できるだけ要望に応えられるようにしています。

ドライバー確保のため福利厚生を充実させるよう心掛けています。昨年、「花水木」に身体補正ができる機械を入れ、費用負担なしで使えるようにしました。職業柄、腰痛などの症状が出やすいので、健診の際に、脳ドック、無呼吸症候群、眼圧の検査を受けれるようにしました。

運送業界が2024年問題で目立つようになってきているので、この業界がわかるように、体験できるようにしています。近くの中学校の14歳の挑戦を受け入れして、社内見学、ウイング操作の体験をさせて興味を持たせることができました。トラック協会の取組として、小学生の絵を自社トラックにラッピングしました。

両社の今後の課題

荷待ち時間の短縮

直納分については物の量に幅があるので、荷積みの時間が一定になりきっていません。TCは定期で決まった量を置いており、4回転で午後から積み込んでいます。

荷待ち時間を短縮するには、荷揃えをいかに早くするかです。**100%前日に荷揃えを徹底してほしい**と製造部門に強く求めていきたいと考えています。

また、接車時間の割り当て、配車計画ソフトも取り入れて荷待ち時間を削減する取組を進めていきます。

意見交換の場



国への要望

高速道路の割引は、0時から4時に高速道路上いると割引になり走った分だけの距離の割引になりますが、営業車は24時間割引にしてほしいと考えます。0時から4時はサービスエリアの駐車場にトラックが集中し、枠外にも止めているので危険です。サービスエリアにトラックが集中しないように対応をお願いします。現状、インフラが整っていない状態で、労働時間の制限だけ先行しているように感じます。

荷主企業としても、高速道路料金に24時間の割引があれば、運送事業者が高速道路を利用する機会を増やすことができると考えます。