

着地での待ち時間削減のための取り組み検討 徳島県

1. 実施者の概要

- 荷主企業:発荷主Q社(製造業)、着荷主Q-d社(元請運送事業者Q-a社の物流拠点)
東京に本社を置く製造メーカー。徳島県内に工場を有する。本事業の対象は徳島工場から大阪の物流拠点への輸送。
- 運送事業者
元請運送事業者Q-a社
発荷主Q社の物流子会社であり、発荷主Q社の徳島工場における物流の統括や、当該工場で車両への積み込み業務も担当。
実運送事業者Q-b社 元請運送事業者Q-a社の子会社
実運送事業者Q-c社 徳島県内に本社を置く地場の運送事業者
- 荷種
紙製品

2. 事業概要

- 改善基準告示の規定範囲内での運行を実現するためのこれまでの取組
 - ・ 発荷主Q社、元請運送事業者Q-a社、実運送事業者Q-b社はグループ企業であり、
発荷主Q社と元請運送事業者Q-a社が実運送事業者(Q-b社はもとよりQ-c社についても)の立場を十分に理解し各企業と協力関係を構築
 - ・ 積み込み作業時間を車両の運行状況に合わせて変更できる体制をとっている
 - ・ 納入先からの無理な要求(時間指定等)がないように発荷主へ働きかけを行い着荷主に理解を求めている(本事業の着荷主Q-d社以外の着荷主に対して実施)
 - 拘束時間削減の検討
現状の運行は改善基準告示規定の範囲内であるが、着荷主側での待ち時間が長い一面もある
- 原因 :着地での荷卸しが受付順であり、待機場所が限られるため、ドライバーは早めに到着したいと考えている。
- 実施内容:出発時刻を遅らせた場合の運行のシミュレーションを実施
- 検討結果:出発時刻を遅らせることで、渋滞による運転時間増加、帰り荷の集荷待ち時間の増加など、拘束時間を長時間化させる別の要因が発生し、拘束時間短縮効果なし

3. 課題

- ① これまでの取り組みにより改善基準告示の規定の範囲内での運行を実施している
- ② さらなる拘束時間短縮の観点から、着地での待ち時間短縮を検討
- ③ 着地倉庫での荷卸しが受付順であり、待機場所が限られるため、ドライバーは着地倉庫の始業2～4時間前に到着し順番待ちのための待機をしている。

4. 事業内容

- ① これまでに元請運送事業者アを中心に拘束時間短縮の取り組みを実施しているため、その内容について聞き取り調査を実施。またその取り組みの効果について実運送事業者にも聞き取り調査を実施。
- ② 着倉庫での待ち時間短縮のための方策を検討。設備投資などの必要性も挙げられたが、本事業での実施可能な検討として出発時刻を遅らせることで、着地での待ち時間を削減するシミュレーションを実施。

5. 結果

- ① 従来は、往路(徳島～大阪)が深夜～早朝時間帯での走行であったが、出発時刻を遅らせることで、走行が通勤時間と重なるため、渋滞によって運転時間増加する。また、それにより着地倉庫の出発時刻が後ろ倒しになり、帰り荷の集荷待ち時間の増加も懸念された。これらの時間増加により出発時刻の変更分が相殺されると想定された。
- ② 出発時間の変更によって拘束時間短縮効果は得られないと想定される

6. 結果に結びついたポイント

- ① これまでの取組については、発荷主、元請運送事業者の努力による実運送事業者との友好的な関係構築が大きな要因である
- ② 往路のみ(荷卸し待ち時間)に注目するだけでなく、帰路(帰り荷の集荷等)の状況も考慮する必要があり、一見往路だけでは非効率と考えられる運行でも、1日の運行全体を見ると効率的になっているということが起こりうるという好例が本件で示された。