

～物流の2024年問題解決に向けて～

名古屋港における コンテナ輸送の効率化をめざして



コンテナ清掃
洗浄問題等付帯作業について



一般社団法人

愛知県トラック協会 海上コンテナ部会

海上コンテナ部会の HP はこちら▶

<https://www.kaijyocontainer-transport.com/>



海上コンテナ輸送の効率化は、

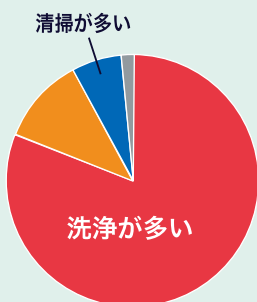


物流の2024年問題に代表されるように、物流業界は変革期を迎えています。海上コンテナ輸送においても、ドライバーの負担軽減と効率化は喫緊の課題となっています。付帯作業である返却コンテナの清掃・洗浄作業の効率化を図り、ドライバーの労働時間削減に繋げることは、問題解決に向けた重要な一歩となるでしょう。

付帯作業には、清掃(掃き掃除)と洗浄(水洗い)、残留不要品の除去などがあります。

【洗浄(水洗い)が圧倒的に多い】

N=422(人)

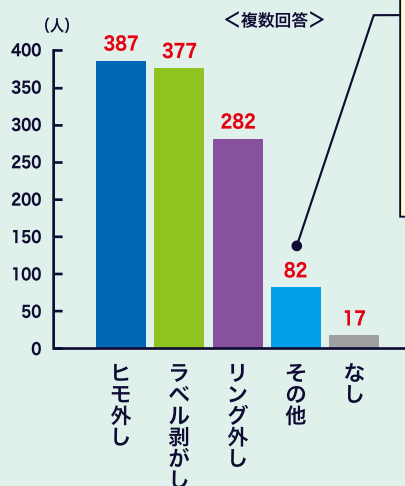


▲トンボで水切り



【残留不要品の除去】

<複数回答>



- ・テープ剥がし
- ・ワイヤー、リングの外し
- ・工具を使つての針金切断
- ・釘抜き
- ・石灰などの石砕き
- ・油污れ
- ・虫の除去



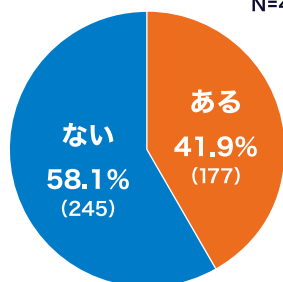
▲ラベル剥がし

付帯作業に、ドライバーの健康起因問題や安全対策の課題があります。

ドライバーの40%以上が、付帯作業でなんらかの体調不良の経験があります。

作業中に体調不良になった割合

N=422(人)



主な体調不良

- * 熱中症 * 異臭による体調不良
- * 脱水症状
- * 目・のど・鼻の痛み
- * 頭痛 * 害虫 * アレルギー
- * 腰痛 * 打撲 * 荷台からの落下など



【ドライバーが、体調不良になった主な理由】

- * 夏場の作業でコンテナ内が高温多湿で熱中症になった
- * 粉塵を吸い、体調が悪くなった
- * 薬品臭で具合が悪くなった

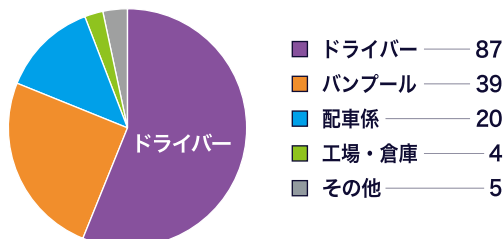
ドライバーの働き方改革に

ドライバーは、コンテナ清掃作業の要・不要を判断し、清掃しています。

事業者の声

清掃実施の判断は、ドライバーがしなければなりません

<複数回答>



▲コンテナ床面の掃き出し



▲釘抜き

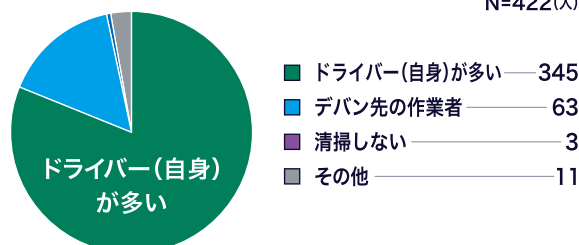
ドライバーの声

清掃作業は、ドライバー自らが行うのが現状です

N=422(人)

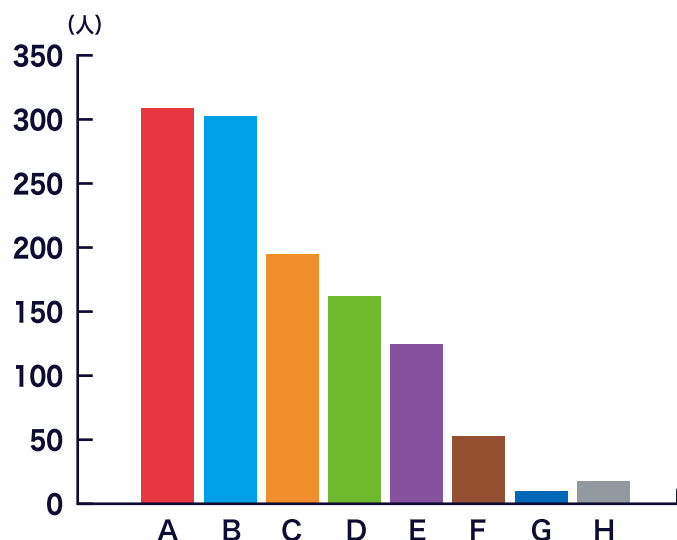


◀ヒモ外し



清掃作業

ドライバーは、清掃作業についてこんな考えを持っています。



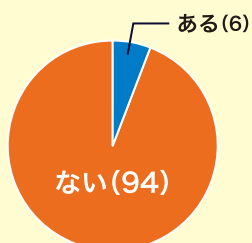
<複数回答>

- A ■ 清掃作業をせずに返却できる仕組みが必要 — 308
- B ■ 清掃はドライバーの仕事でないとと思う — 302
- C ■ 荷主(デバン先の関係者)が清掃すべき — 194
- D ■ 作業費用は、荷主(または元請け会社)に負担してほしい — 161
- E ■ 清掃作業の基準を統一する必要がある — 124
- F ■ ドライバーが清掃を行うのはやむを得ない — 52
- G ■ 作業費用を、運送会社が負担するのはやむを得ない — 9
- H ■ その他 — 17

付帯作業について、荷主とのなんらかの取り決めがあるか、事業者のみなさんに聞いてみました。

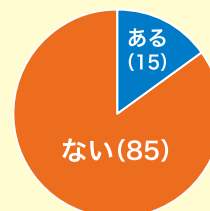
付帯作業のとり決め

付帯作業について、事業者の90%以上は、取り決めをしていないとの回答がありました。



清掃作業の取り決め

清掃作業についても事業者の85%は、取り決めをしていないとの回答がありました。



事業者のアンケート: N=100

必要不可欠な課題です。

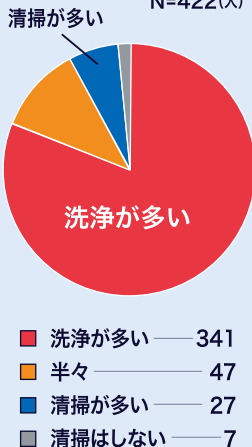
付帯作業のなかで、洗浄作業が圧倒的に多いと感じています。

洗浄(水洗い)が圧倒的に多い作業です。



《清掃と洗浄の割合》

N=422(人)

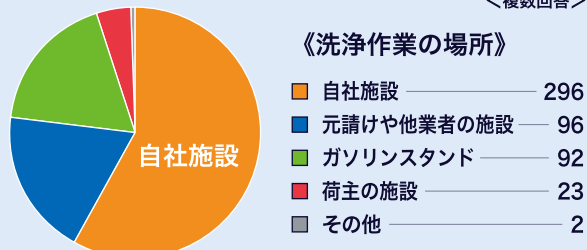


洗浄作業

ドライバーの負担が大きい洗浄作業は、名古屋港だけの運用といわれています。

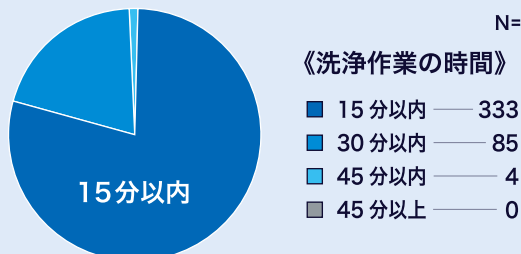
<複数回答>

《洗浄作業の場所》

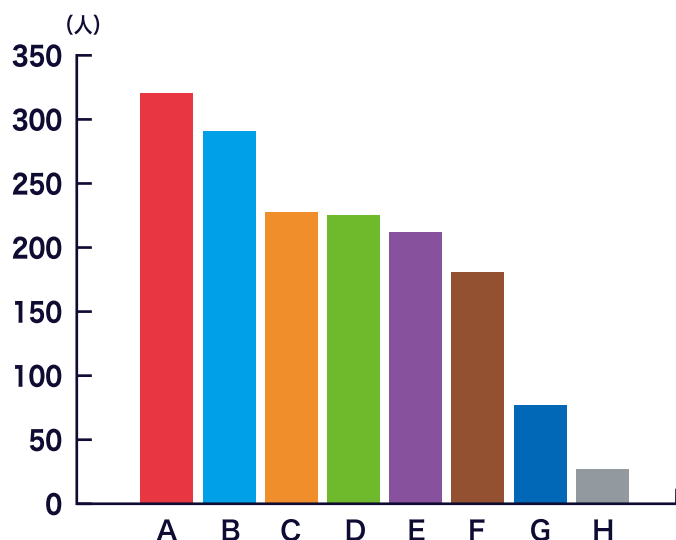


N=422(人)

《洗浄作業の時間》



ドライバーは、洗浄作業が多い理由をこのように考えています。



<複数回答>

- A ■ 洗浄すればバンプールで受取拒否がない — 320
- B ■ 洗浄することが当たり前になっている — 290
- C ■ バンプールから洗浄を指示される — 227
- D ■ デバン後、清掃がされていない — 225
- E ■ デバン先の清掃では、不十分 — 212
- F ■ 清掃より洗浄の方が時間的に早い — 180
- G ■ 清掃をするとほこりが舞う — 76
- H ■ その他 — 22



アンケート結果【事業者用】



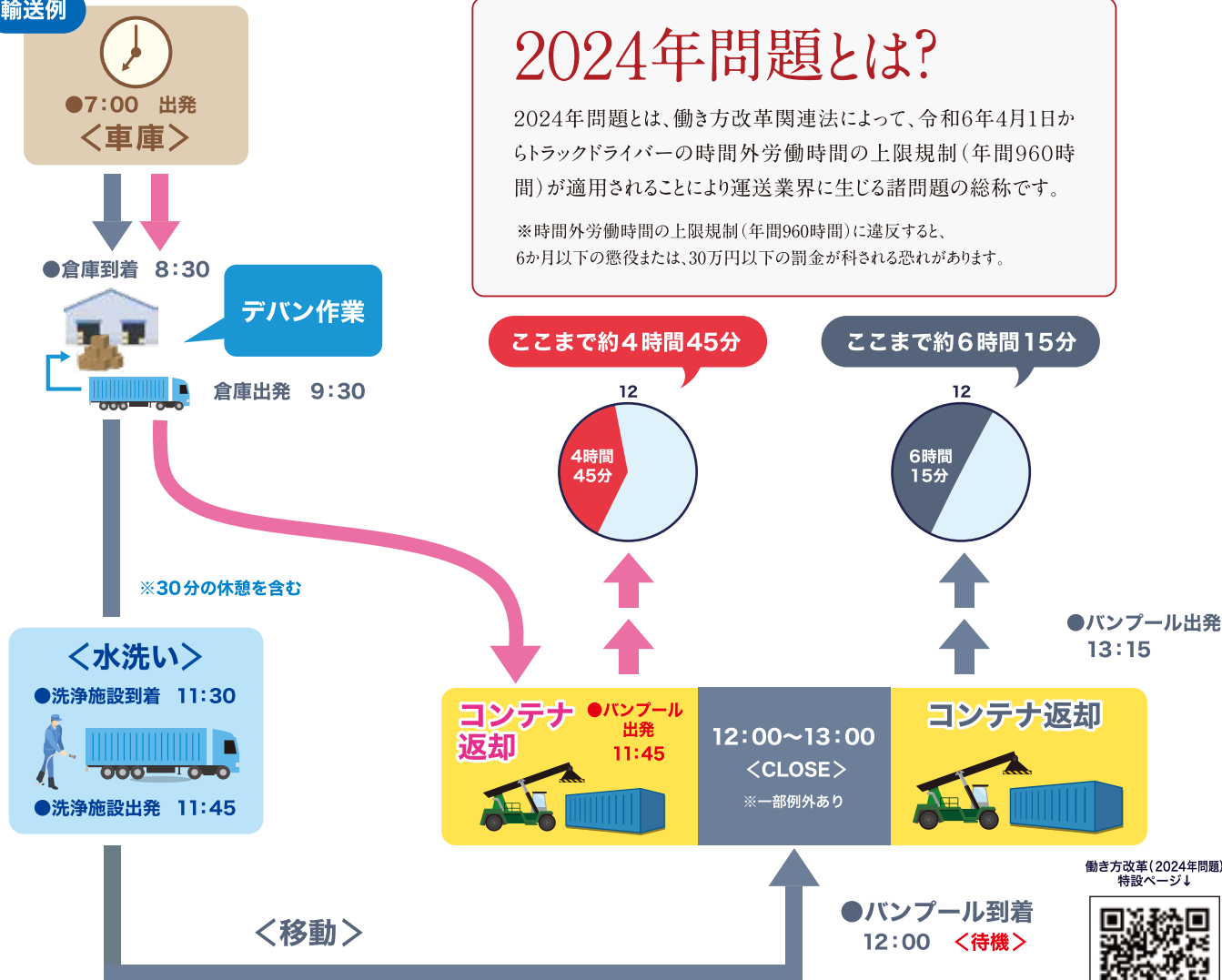
アンケート結果【運転者用】

国際複合一貫輸送約款において「荷主は、汚れがない状態で返却する責任を負う。」と規定されています。荷主の皆様におかれましては、健康面や環境面に配慮いただきながらデバン作業時の清掃にご協力いただくとともに、清掃・洗浄を委託する際は、健康面・環境面・正取引の観点から、適切な洗浄方法の伝達とコストの負担につきましてもご理解とご協力を賜りますよう、よろしくお願い致します。

2024年問題解決への第一歩。

平均15分程度の洗浄作業も、その前後の移動作業やさまざまな事情により、ひとつのローテーションとしてみると、およそ1時間30分のタイムロスが発生。働き方改革の一環として、改善すべき課題です。

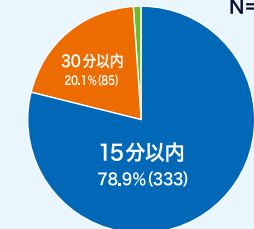
輸送例



付帯作業の効率化をめざすと、働き方改革もすすみます。

洗浄の平均時間

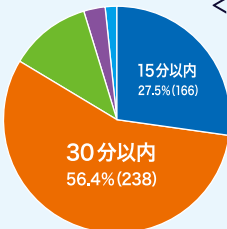
N=422(人)



15分以内	78.9%(333)
30分以内	20.1%(85)
45分以内	1.0%(4)
45分以上	0

移動の短縮時間 *1

<複数回答>



15分以内	27.5%(166)
30分以内	56.4%(238)
45分以内	11.6%(49)
45分以上	3.1%(13)
60分以内	1.4%(6)

洗浄時間 + 移動時間

平均30～60分 短縮

洗浄作業をするためには、洗浄ができる施設に移動する（往復）所要時間も必要です。

付帯作業（洗浄）の効率化を考えることは、ドライバーの働く時間の効率化がはかれ働き方改革にも合致します。

*1-バンブルまでの平均短縮時間（洗浄がない場合/片道）

作業の効率化と働き方改革は、両輪のアクション！

トラック・物流Gメン活動中！

トラック・物流Gメンは、物流産業全体の取引適正化を進めるため、適正な取引を阻害する疑いのある荷主・元請事業者に対する監視を強化するべく、創設された制度です。トラック事業者に対するヒアリングの実施等により、違反原因行為の疑いのある荷主・元請事業者に対し、「働きかけ」や「要請」等を行っています。

荷主が違反原因行為をしている疑いがあると認められる場合

荷主が違反原因行為をしていることを疑う相当な理由がある場合

要請してもなお改善されない場合

働きかけ

要 請

勧告・公表

※勧告を発動した場合は荷主名を公表します。

トラック・物流Gメンの活動事例を紹介します

①運賃・料金の不当な据置きを是正

燃料サーチャージについて交渉しても、なかなか結論を出してもらえない



元請と真荷主が速やかに協議し、燃料サーチャージを導入することでスピード決着

②恒常的な長時間の荷待ちを是正

3時間以上待たされる



専用バースの確保、荷受・仕分要員の配置、到着時間の設定の対策をした結果、平均滞在時間が「30分未満」まで大幅改善

③契約にない附帯業務を是正

契約にない附帯業務を無償で要求される



作業範囲、運送料金作業附帯料金をそれぞれ分けて契約を締結し、契約内容の「見える化」を実施

④過積載運行の要求を是正

荷物の重量に関係なく、箱車やウィング車の天井まで荷物を積み込まれる

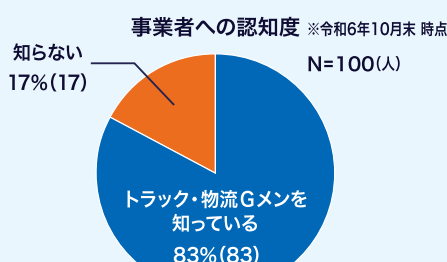


積荷重量を把握できる配車システムを構築し、協力会社と連携し、重量の分散化を実施

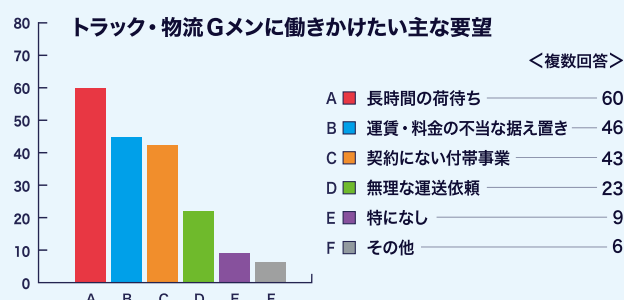


国土交通省 中部運輸局

トラック・物流Gメンについて(参考)



トラック・物流Gメンに働きかけたい主な要望



物流改正法に関する情報は
こちらから
ご確認ください↓



*「トラック・物流Gメン」とは、国土交通省がトラック運送における適正な取引を阻害する行為を監視する専門部隊です。

「全日本トラック協会 物流改正法」