



運送事業者の長時間労働の実状と改善に向けて

(有) 丸和運輸

会社概要

- + 社 名 /有限会社 丸和運輸
- + 所 在 地 /島根県安来市中津町 1 0 番地
- + 設 立 /昭和 6 2 年 1 月
- + 役 員 /代表取締役社長 大和 博見
- + 従 業 員 数 /7 6 名
- + 車両保有台数/認可台数 5 6 台
 - + 1 0 t 車 4 3 台 1 t 車 4 台
 - 4 t 車 5 台 2 t 車 2 台
 - キャリアカー 1 台 クール車 1 台
 - レッカー車 6 台₂ 軽車両 4 台

会社概要

+ 事業内容 /冷凍・冷蔵貨物を含む陸上貨物運送

及び配送サービス

一般区域貨物自動車運送事業 陸自免第755号

一般貨物運送・引越業

レッカー事業（島根県公安員会 緊急自動車指定

全日本高速道路レッカー事業協同組合認定）

自動車分解整備事業 第1S-185号

貨物軽自動車運送事業

会社沿革

- + 昭和62年1月 資本金500万円 安来市中津町にて会社設立
- + 平成7年8月 資本金を970万円に増資
- + 平成15年5月 ISO 9001を認証取得
(大型幹線輸送部門、宅配便部門、整備部門)
- + 平成18年12月 Gマーク認定取得
- + 平成19年10月 新社屋・整備工場を設立
- + 平成27年8月 ISO 39001を認定取得

主要荷主

- + 佐川急便株式会社
- + 山陰中央新報社
- + 株式会社ニトリ
- + 山陰福山通運株式会社
- + 三菱ふそうトラック・バス株式会社

荷主情報例（佐川急便株式会社）

- + 積荷情報：大型幹線輸送（宅配便の集約輸送）
- + 主要輸送経路
- + 山陰～岡山県下（津山中継ターミナル）
- + 山陰～兵庫県下（加西中継ターミナル）
- + 山陰～関東
- + 山陰～九州
- + 山陰～中部

弊社の現状及び問題点

+ 事例 便名：松江～津山～ 松江

①17：00 出勤

②17：30 出庫

③18：00 積み地到着（仕分け、積み込み作業）

④20：00 積み込み完了（出発）

⑤21：45 降ろし地到着（中継ターミナル）

休憩後、仕分け作業、積み込み作業

⑥2：00 積み込み完了（出発）

⑦3：45 降ろし地到着

⑧5：00 荷降ろし完了（待機時間を含む）

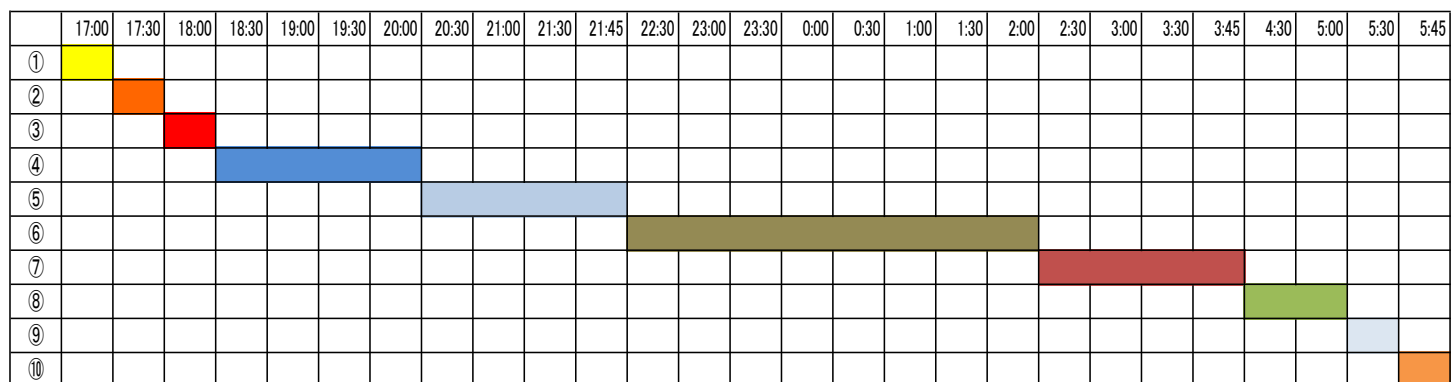
⑨5：30 帰庫

⑩5：45 業務終了

1日の拘束時間 12時間45分



1日の拘束時間 12時間45分



改善要望（荷主に向けて）

- + 積み地の着車時間を30分遅らせる。
- + 中継ターミナルの出発時間を30分早める。
- + 荷降ろし地の待機時間の解消30分の短縮。

改善要望（荷主に向けて）

+ 事例 便名：松江～津山～
松江

着車時間を30分遅らせる

- ①17：00 出勤
- ②17：30 出庫
- ③18：00 積み地到着（仕分け、積み込み作業）
- ④20：00 積み込み完了（出発）
- ⑤21：45 降ろし地到着（中継ターミナル）

休憩後、仕分け作業、積み込み作業

出発時間を30分早める

- ⑥2：00 積み込み完了（出発）
- ⑦3：45 降ろし地到着
- ⑧5：00 荷降ろし完了（待機時間を含む）
- ⑨5：30 帰庫
- ⑩5：45 業務終了

待機時間を30分短縮

1日の拘束時間 11時間15分

1日の拘束時間 11時間15分

	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30	21:00	21:30	21:45	22:30	23:00	23:30	0:00	0:30	1:00	1:30	2:00	2:30	3:00	3:15	3:45	4:00	4:30	4:45	5:45
①																											
②																											
③																											
④																											
⑤																											
⑥																											
⑦																											
⑧																											
⑨																											
⑩																											

改善要望に対する問題点

- + 集配車輛の帰社時間（集荷時間の見直し、再配達等）と仕分け作業員不足
- + 中継ターミナルへの到着時間（前項より緩和できる）仕分け作業員不足。
- + 仕分け作業員不足

弊社としての取り組み

- + 拘束時間の長い便と短い便を組み合わせ週間、月間で調整を行う。
- + ドライバーに時間管理の重要性を理解させ、不用意に早い出勤、遠隔地での早い点呼を行わせない、又業務終了後は速やかに車を止める事（食事、入浴等で移動しても拘束時間とみなされる）
- + 荷主様には、逐次改善要望、相談を行い、進捗が見えない場合には文書での申し入れも行っております。

まとめ

- + 荷主様にも諸事情があり、我々の要望に理解を示して頂いても、改善がすぐに出来ない事も多く有ると理解しておりますが、拘束時間の問題を避けて通る訳にはいきません、1日の拘束時間の短縮には限界があると思いますので、月間の拘束時間を短縮する為には休日を増やすしか有りません、しかし休日増イコール稼働日数が減り、ドライバーの給与減となり、ドライバーの退職、人材不足、長時間労働と負の連鎖となります。このような状況を改善する為には、適正な運賃収受が不可欠です。このような運送事業者の実状を御理解頂きたいと思います。

+ ご清聴ありがとうございました。