

トラック運転者労働条件改善事業(香川県) 報告書

平成30年 3月29日

日本PMIコンサルティング株式会社

目次

I 本事業の実施概要	・・・ 3
II 本事業における対象集団等の概要	・・・10
III パイロット事業①(香川県内事業所⇄九州デポ)	・・・13
IV パイロット事業②(香川県内事業所⇄中部デポ)	・・・28
V パイロット事業の評価(まとめ)	・・・36

I 本事業の実施概要

1 本業務の目的

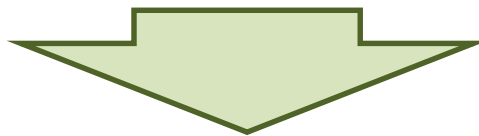
業務の目的

- トラック運送業においては、総労働時間が長く、また、荷主都合による手待ち時間、取引環境の未整備などの実態があり、トラック運送事業者のみの努力では改善することが困難な状況にあり、環境整備を進める必要がある。
- このため、学識経験者、荷主、トラック運送事業者、行政機関などにより構成される「トラック輸送における取引環境・労働時間改善香川県地方協議会（以下、「地方協議会」という。）」を設置し、実態調査・パイロット事業（実証実験）・長時間労働改善ガイドラインの策定等を行うことにより、長時間労働の抑制とその定着を図っていくこととしている。
- このような状況を踏まえ、地方協議会により選定された荷主、貨物自動車運送事業者等により構成された集団（以下、「対象集団」という。）が、コンサルタント等による指導・助言等を受けて実証実験を行い、トラック輸送の長時間労働抑制のための改善取組事例および課題や分析等の結果を、地方協議会のトラック運転者の長時間労働の改善の協議に活用することにより、トラック輸送の長時間労働の抑制とその定着を図っていくことを目的とする。

2 本事業の背景、課題、実施内容

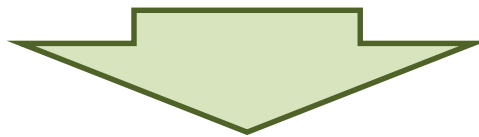
背景

○トラック運転者の労働時間削減に向けて、運送事業者独自の取組では限界があるため、発着荷主とのパートナーシップにより、改善の取組を実施する必要がある



取組の課題

- 発荷主都合による手待ち時間の削減
- 着荷主都合による手待ち時間の削減
- 長時間運転や長時間労働による拘束時間の削減
- 附帯作業に伴う拘束時間の削減



実施内容

○発着荷主及び運送事業者(元請・実運送)が協力して課題の改善策を検討、パイロット事業を実施

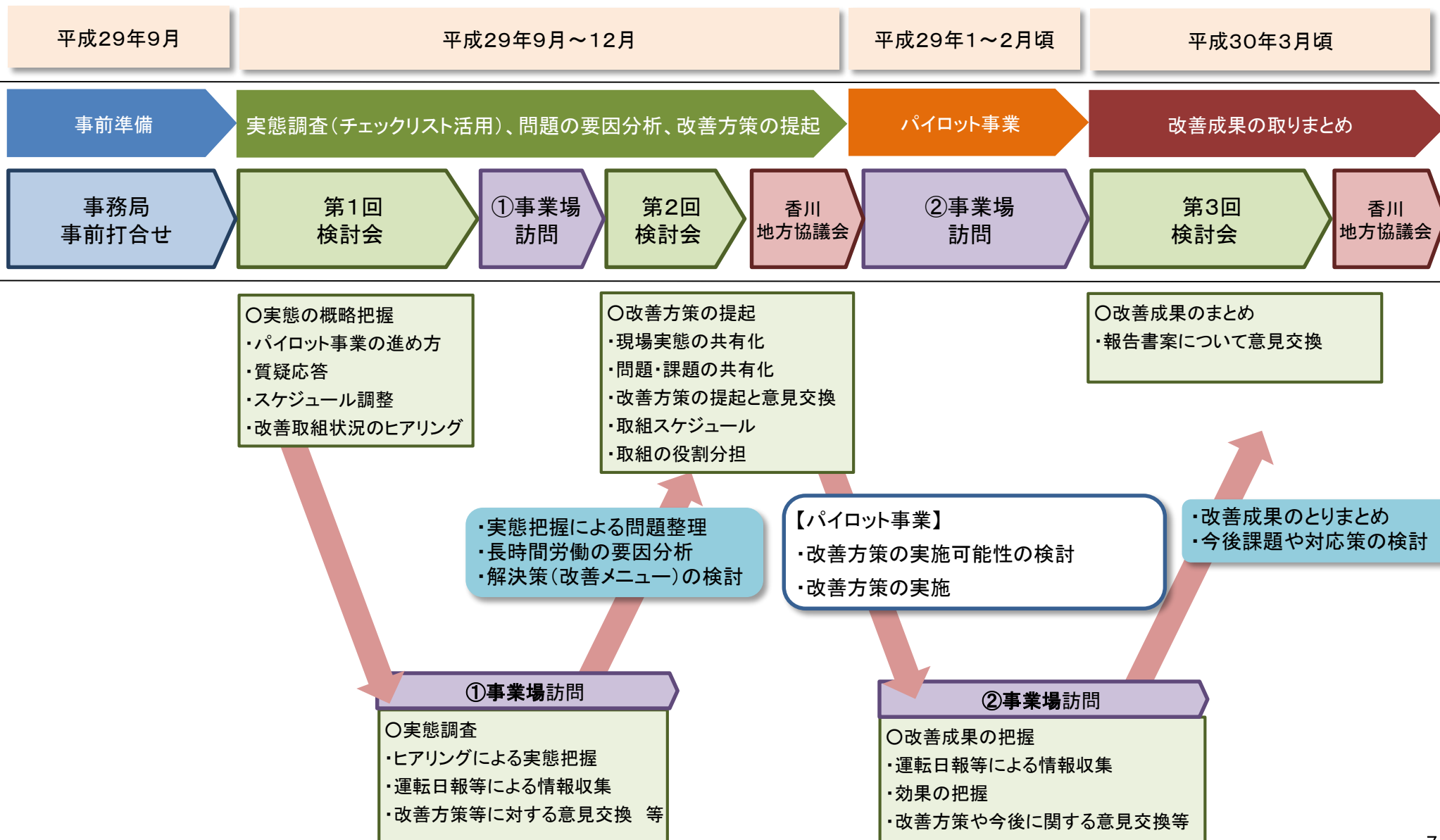


- 現場実態の把握
- 改善課題の特定と改善方策の検討
- 改善方策の実施(パイロット事業)

- 発荷主都合による手待ち時間の削減
- 着荷主都合による手待ち時間の削減
- 長時間運転や長時間労働による拘束時間の削減
- 附帯作業に伴う拘束時間の削減

3 本事業のスケジュール

○ 本事業の実施スケジュールは以下の通りである。



ご参考)パイロット事業の実施プロセス

○ 荷主とトラック運送事業者が連携して長時間労働の抑制に向けて、以下の2つのポイントが重要です。

実態調査 (現状分析)

問題発生 の 要因分析

改善方策の提起

パイロット事業の 実施

パイロット事業の分 析・評価(要因分析)

今後の課題、ロード マップ、改善成果

長時間労働 是正に向けた改善

- 運転者の労働時間と運送の発注状況を比較し、相関関係を分析
- 運転者の長時間労働の原因と抑制の阻害要因を分析
- 長時間労働抑制のための既存の改善取組事例や課題を収集し、分析

- 労働規制が遵守できないケースがある場合、どのような要因があるか分析

- 問題発生
の
要因分析を踏まえ、改善すべき業務範囲を決定し、具体的な改善方策、スケジュール、取組体制、定期的な評価など、改善成果を得るための体制をも含めて検討
- 短期的な改善方策と中長期的な改善方策を検討

- パイロット事業の実施前に、対象集団において、以下の検討を実施
 - ① 改善方策の実施可能性を評価
 - ② 再度スケジュール策定

- パイロット事業に取り組した結果、どのような成果・失敗があったか、さらにそれらはどうのような要因により発生したか分析(第2回事業場訪問)

- 今後の課題、改善方策、スケジュール、責任分担、ロードマップ等を検討し、共有化

パートナーシップ 構築

- 荷主とトラック運送事業者(元請、実運送事業者)において、目標を定め、改善方策を実施するための情報交換の有無
- パートナーシップ構築のための具体的な取組内容

- パートナーシップが構築されていない場合、又は仮にパートナーシップの関係があっても十分に機能していない場合、どのような阻害要因があるか分析

- パートナーシップの関係を構築するためには、複数の取組事項があるため、実態調査を踏まえ提案
- コミュニケーションの場が確保されていても、機能していない場合には阻害要因を分析、改善方策を提示

- パートナーシップ構築に向けた諸方策の実施
- 実施状況の定期的なチェック

- パートナーシップ構築に向けた改善方策の実施状況、その成果についてヒアリングし、取組結果の要因分析を実施
- コミュニケーションで
きる機会、内容、方法、頻度について助言・指導を実施

4 検討会、事業場訪問の概要

会議の実施状況

回数	検討内容	留意点	実施予定時期
第1回 検討会	<ol style="list-style-type: none"> 1. 事業の進め方についての合意形成 2. 今後のスケジュール 3. 質疑応答 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 第1回事業場訪問における詳細な実態把握に向けて、下地を整えるイメージ 	平成29年 9月6日
第2回 検討会	<ol style="list-style-type: none"> 1. 現場実態の共有化 2. 問題・課題の共有化 3. 改善方策の提起と意見交換 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 第1回事業場訪問による実態調査を踏まえ、実態把握、問題・課題を分析し、改善に向けた取組方策を検討 	平成29年 10月31日
第3回 検討会	<ol style="list-style-type: none"> 1. 事業の実施状況の共有化 2. 改善成果の共有化と意見交換 3. 今後の課題 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 事業の実施状況と、改善成果の共有化を踏まえた意見交換を実施 ○ 労働時間削減に向けた課題整理 	平成30年 2月26日

事業場訪問の実施状況

第1回 事業場訪問	<ol style="list-style-type: none"> 1. 詳細な実態調査 2. 附帯作業内容の現場視察 3. 改善方策等に関する意見交換 4. 積込み・取卸し現場の視察 等 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 実証実験の実施に向けて、実態把握に向けた調査を実施する。実態調査結果を踏まえ、問題及びその原因を分析し、有効な対応策を検討 ○ 2日間にわたり現場訪問を実施 	平成29年 9月19/29日
第2回 事業場訪問	<ol style="list-style-type: none"> 1. 実証実験の取組内容、効果測定方法 2. 実施スケジュール 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 実証実験の取組に向けた打合せを実施 	平成29年 12月19日

Ⅱ 本事業における対象集団等の概要

1 対象集団の概要

- 対象集団として、発荷主及び着荷主は「A社」、実運送事業者はB社、C社の2事業者である。
- 輸送において、B社、C社では担当する輸送先エリア(目的地)が相違している。
- 本パイロット事業では、各実運送事業者ごとに、取組テーマを設定し、2つのテーマについて実証実験を実施。

荷種

○主に窓枠、サッシ等の「建設資材」。輸送では貨物数量及び荷姿は多種多様で、架台または直積みにより積載して輸送。

パイロット事業①

発荷主

A社(香川県)

○住宅の窓枠等の製造。
○ハウスメーカー、他地域のデポ等へ製造品を出荷。

実運送

B社

○場内での積込作業及び関東方面、九州方面等の長距離輸送及び四国エリア内の地場輸送にも従事。

着荷主

A社
九州デポ

○九州デポは全国に所在する製造所、デポ等から製品を荷受けする。四国DCにも製品を出荷(横持ち輸送)。

パイロット事業②

発荷主

A社(香川県)

○上記に同じ。

実運送

C社

○場内での積込作業及び中部方面、中国方面等の中距離輸送及び四国エリア内の地場輸送にも従事。

着荷主

A社
中部デポ

○中部デポは全国に所在する製造所、デポ等から製品を荷受けする。四国DCにも製品を出荷(横持ち輸送)。

2 パイロット事業の対象となる輸送ルート

○対象集団におけるパイロット事業の対象となる輸送ルートは、以下の2つである。

- ① A社から九州デポへの輸送ルート(実運送事業者B社)
- ② A社から中部デポへの輸送ルート(実運送事業者C社)

輸送ルート

A社 中部デポ

A社 (香川県)

実運送事業者C社

実運送事業者B社

A社 九州デポ

Ⅲ パイロット事業①(九州デポ)

1 パイロット事業①(九州デポ): 実態、課題、パイロット事業の方向性

○ 発荷主A社から九州デポへの輸送における実態、課題、パイロット事業の方向性を以下の通り整理する。

区分	実態	課題	パイロット事業の方向性
出発前の積込作業等	○積込作業では、B社が実施し、積込作業時間を踏まえ、待機時間は最小化されるように配慮されている。	○積込時の待機時間、積込作業時間の長時間化については問題となっていない。	○積込時において、生産ラインから製品が出てくるタイミングにより、パレット積載できず、一部直積みにより対応しているため、パレット化に向けた検討を実施する。
輸送業務	○九州デポへの輸送では、高速利用で615km、フェリー利用でも500kmと長距離輸送となっている。	○1人の運転者が往復すると、2泊3日(九州)となるため、時間縮減が求められる。	○九州方面:無人航走によるモーダルシフトの取組、日帰り運行が可能となるような運行を検討。
到着後の取卸作業等	○取卸作業時、30分程度の待機時間が発生している。	○到着後の待機時間、取卸作業時間は標準時間内に収まり、長時間となっていない。	○取卸作業時における待機時間、取卸作業時間は問題となっていないため、パイロット事業の対象としない。

2 パイロット事業①(九州デポ):モーダルシフトによる運転者の労働時間縮減

九州方面の輸送:モーダルシフトによる運転者の労働時間縮減

内容

○発荷主A社から九州デポまでの輸送は、全線トラック輸送であるが、香川県内事業所⇄愛媛県八幡浜市、大分県臼杵市⇄熊本県内事業所をトラック輸送し、愛媛県八幡市⇄大分県臼杵市をフェリーにより輸送する取組へのシフトにより、運転者の労働時間を縮減するものである。(モーダルシフト)

課題

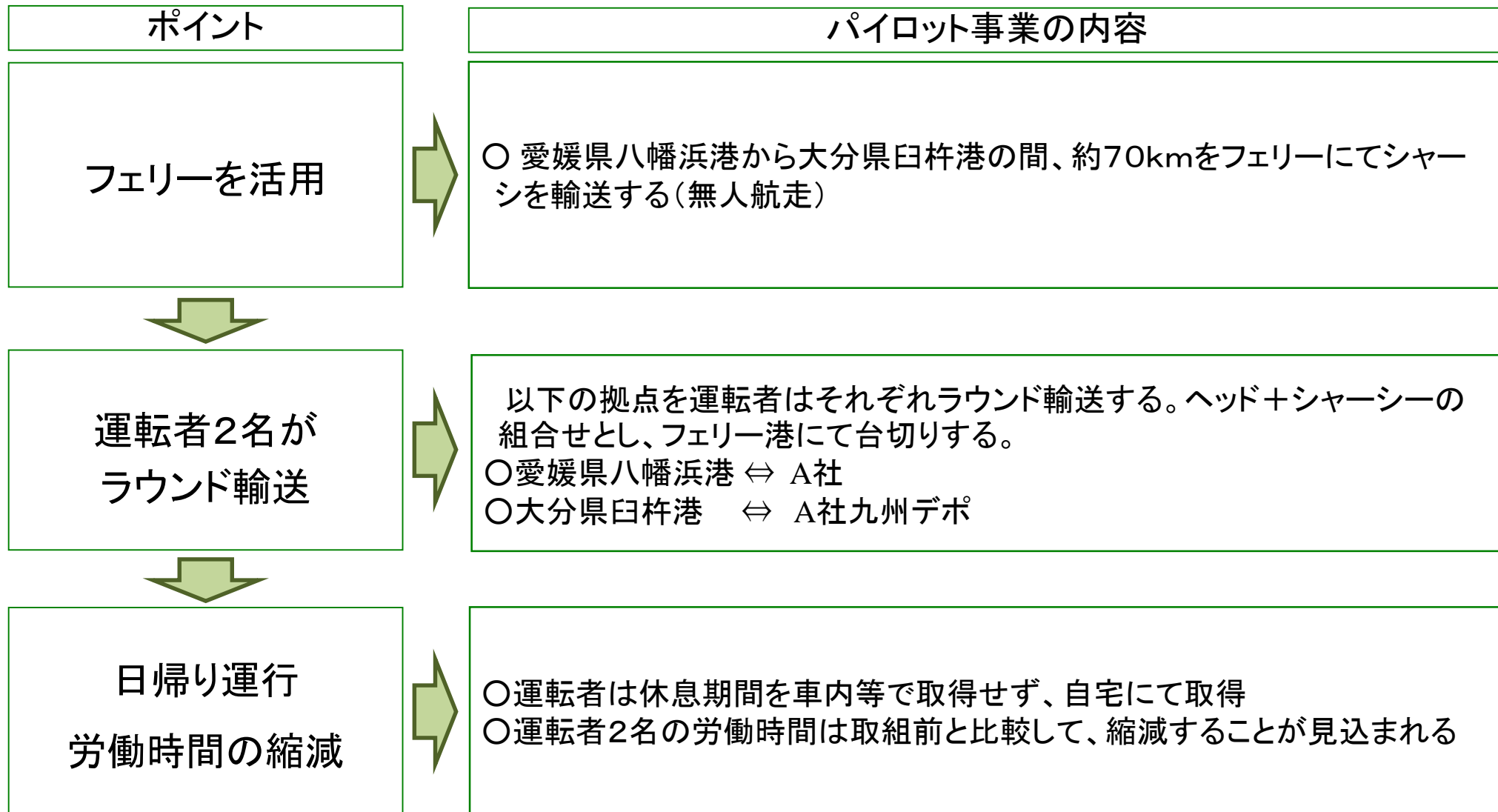
○九州方面の輸送において、モーダルシフトを導入するためには、シャーシの調達について調整する必要がある。
○実運送事業者B社と発荷主A社の間で出発時間、荷受け時間を調整する必要があり、両者の諸条件が整えば実証実験を実施することが可能である。

期待効果

○九州デポへの輸送において、全線高速道路で輸送してきたが、無人航走(モーダルシフト)を導入することで、運転者1人当たり拘束時間13時間以内で愛媛県八幡浜市までの輸送及び八幡浜市から香川までの輸送を実施することが可能である。
○期待される効果として、フェリー利用、シャーシのレンタル費用が発生するものの、拘束時間の縮減に寄与、また1泊2日運行から、日帰り運行となるなど、休息期間の取得場所が、車内から自宅に移行するため、人材確保にも寄与することが期待される。

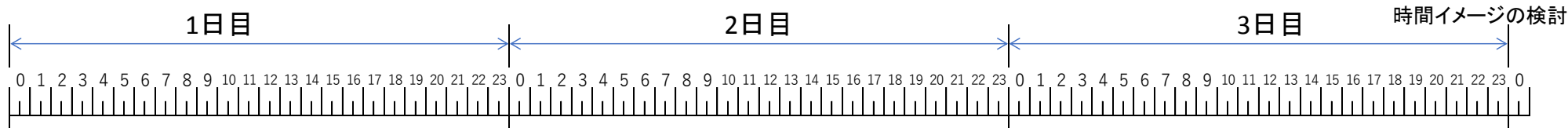
3 パイロット事業①(九州デポ):パイロット事業の内容①

○九州デポへの輸送における実態、課題、方向性を踏まえ、以下のようにパイロット事業の内容を整理する。

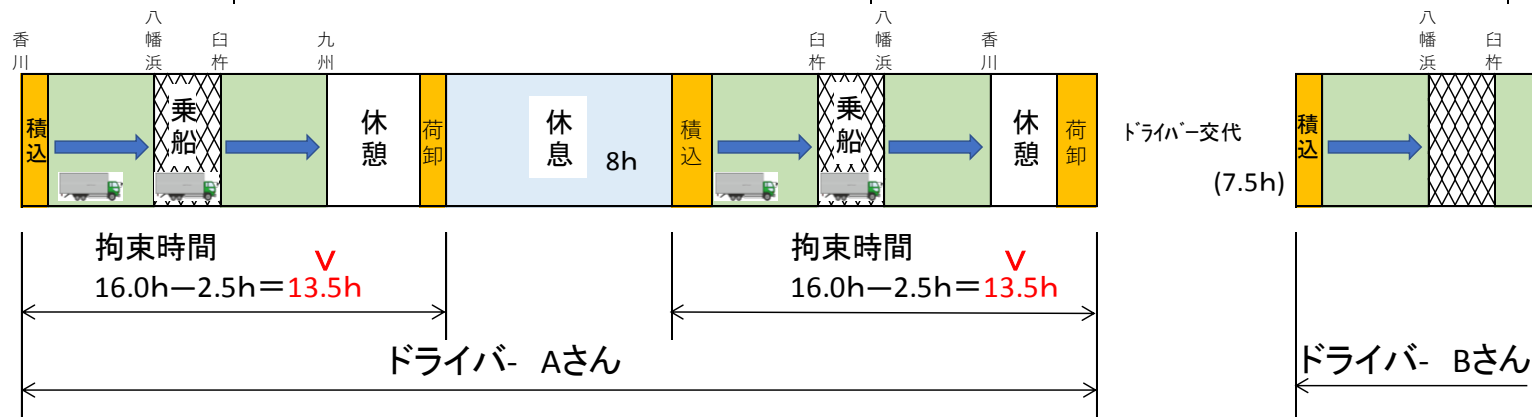


3 パイロット事業①(九州デポ):パイロット事業の内容①

○有人航走では拘束時間13時間を超過するため、20tトレーラによる無人航走を検討。



【改善1】10tトラック



<労働時間のルール>

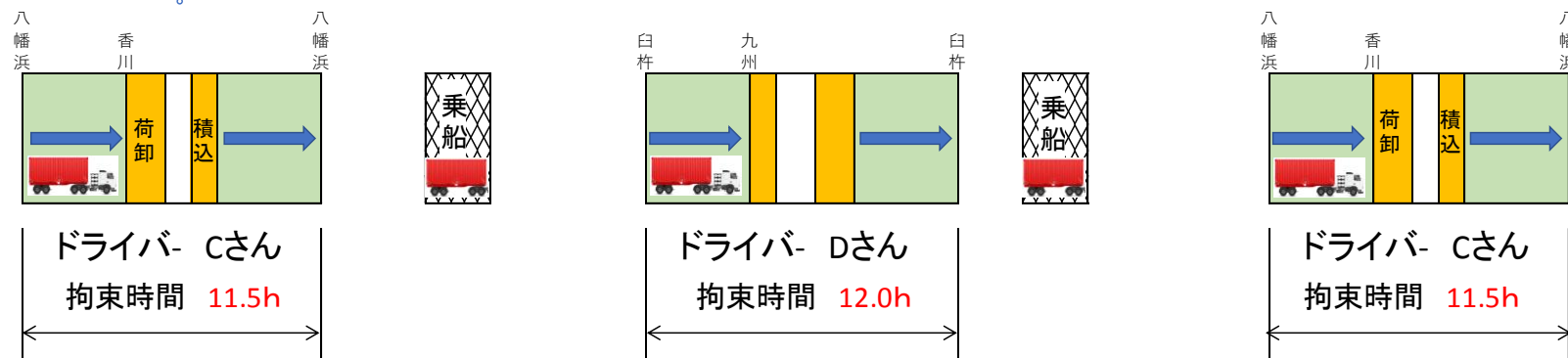
- ・拘束時間: 原則13h/運行以内
最大16h/運行以内
293h/月以内
- ・休憩時間: 継続8h以上
※勤務と勤務の間の自由な時間

拘束時間13h以内に

<改善点>

- ・10tトラックを20tトレーラに変更し、フェリーでの無人航走を導入

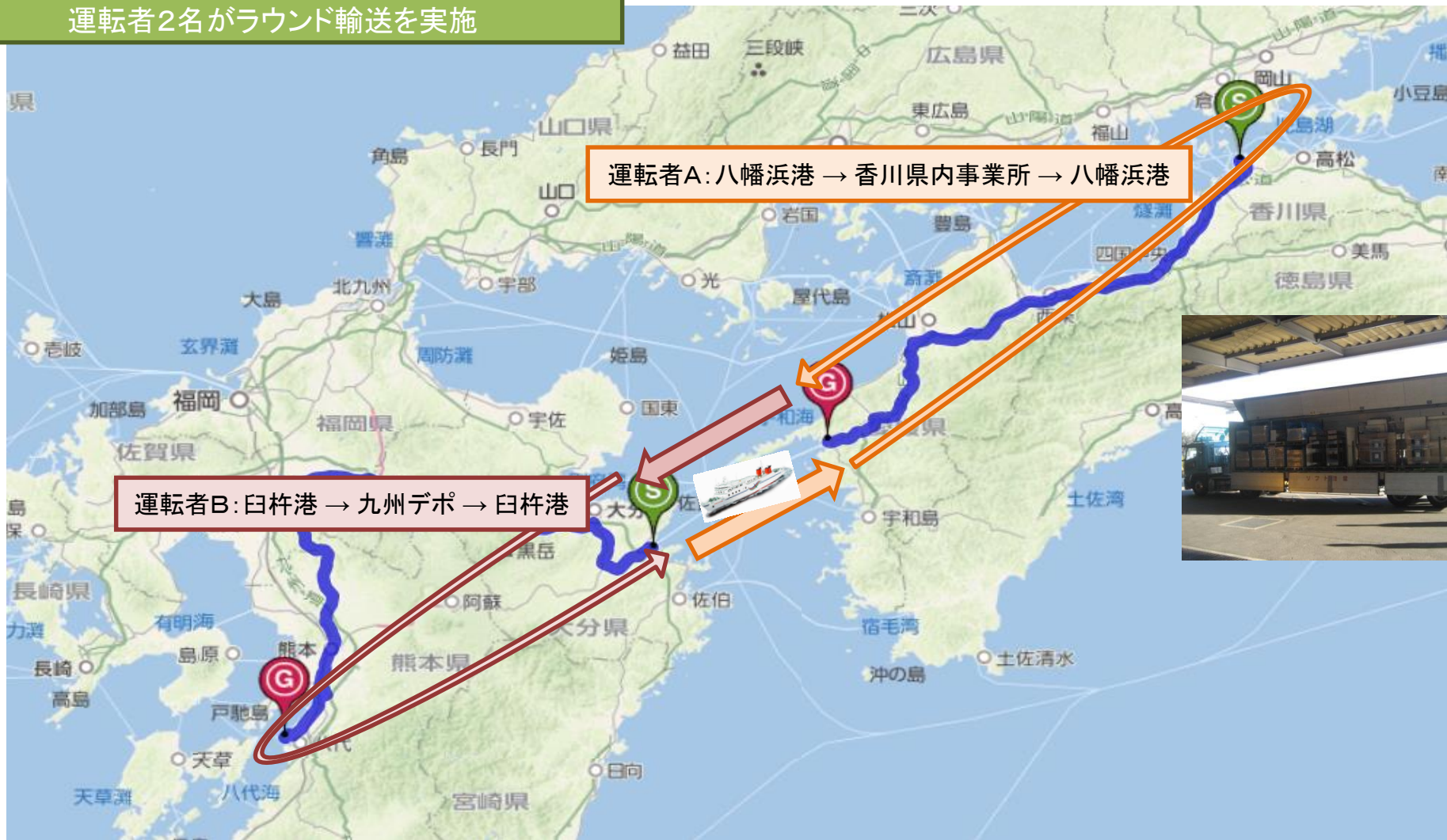
【改善2】20tトレーラ



3 パイロット事業①(九州デポ):パイロット事業の内容②

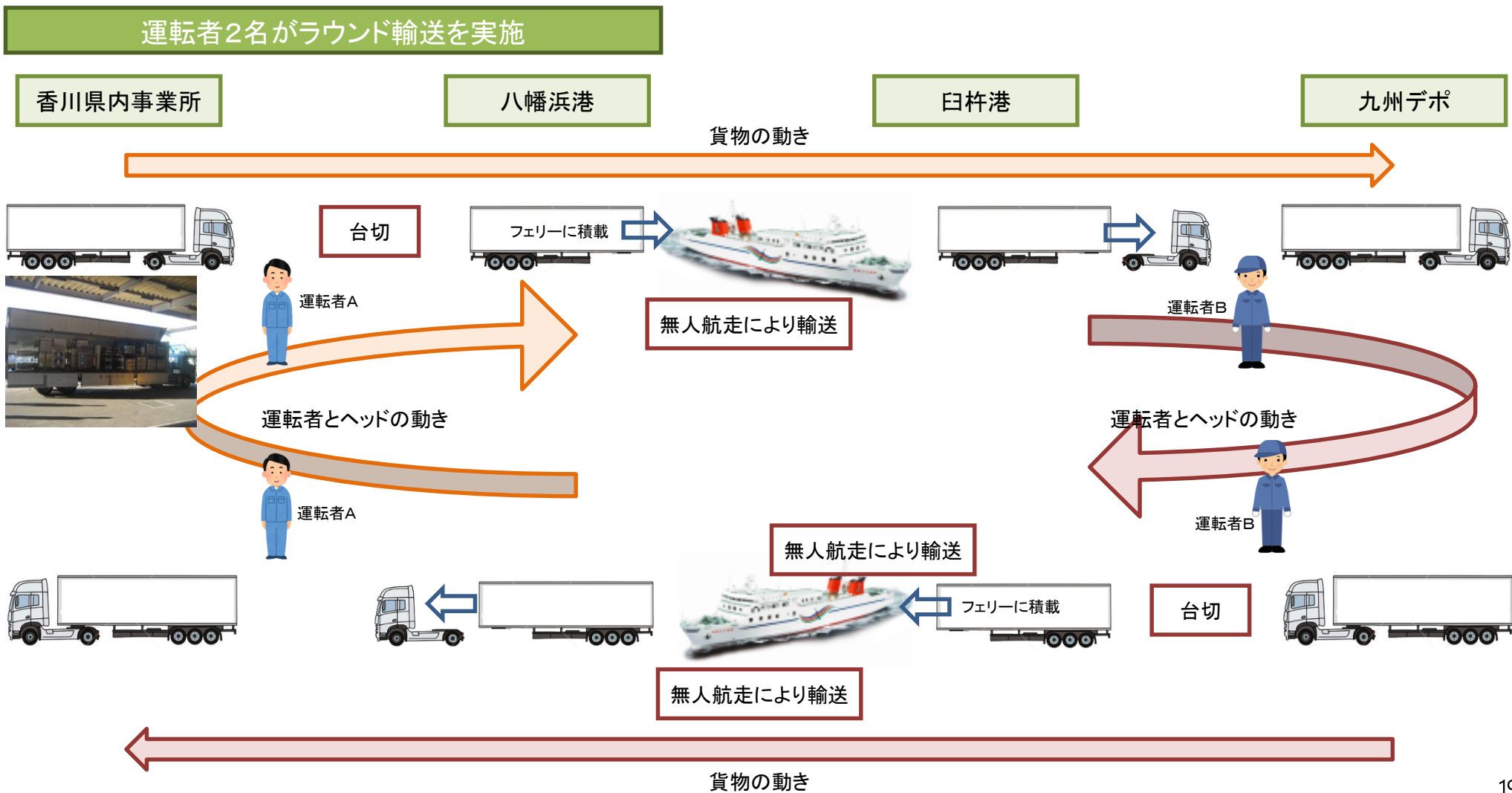
○九州デポへの輸送では、香川県から熊本県まで1名の運転者が全線をトラックにより輸送しているが、パイロット事業では、2名の運転者がそれぞれ愛媛⇔香川、大分⇔熊本の区間をそれぞれラウンド輸送し、日帰り運行を可能とする。

運転者2名がラウンド輸送を実施



3 パイロット事業①(九州デポ):パイロット事業の内容③

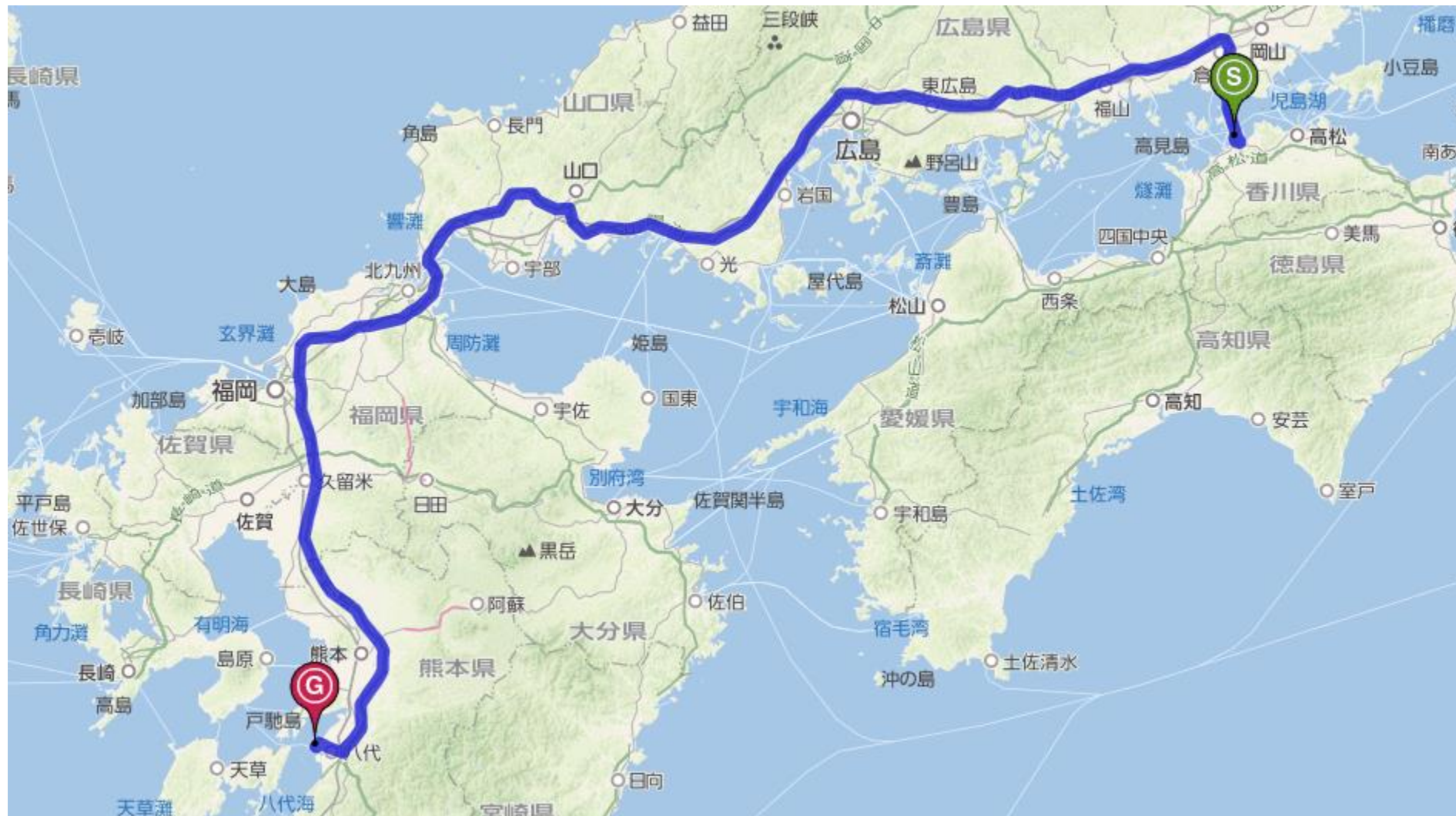
- 貨物はシャーシに積載され、香川県内事業所→九州デポ、九州デポ→香川県内事業所へ輸送。
- 運転者とヘッドは、八幡浜港→香川県内事業所→八幡浜港、臼杵港→九州デポ→臼杵港と移動。



4 パイロット事業①(九州デポ): 輸送ルート(取組前: 高速道路利用)

- 取組前の輸送ルートは以下の通りである。
- 輸送ルートにおける走行距離は約615km、全線を有料高速道路を利用している。

A社→A社九州デポへの輸送ルート



5 パイロット事業①(九州デポ): 運転者の労働時間(取組前: 高速道路利用)

○ 1名の運転者による運行では、往復で2泊3日運行となり、休息期間を車内で確保している。

1日目

区分	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3	4	5	6	7
点検・点呼等																								
入門・受付・待機等									積込作業															
積込																								
運転																								
取卸・数量検品等																								
休憩時間																								
休息期間																								

2日目

区分	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3	4	5	6	7
点検・点呼等																								
入門・受付・待機等									積込作業															
積込																								
運転																								
取卸・数量検品等																								
休憩時間																								
休息期間																								

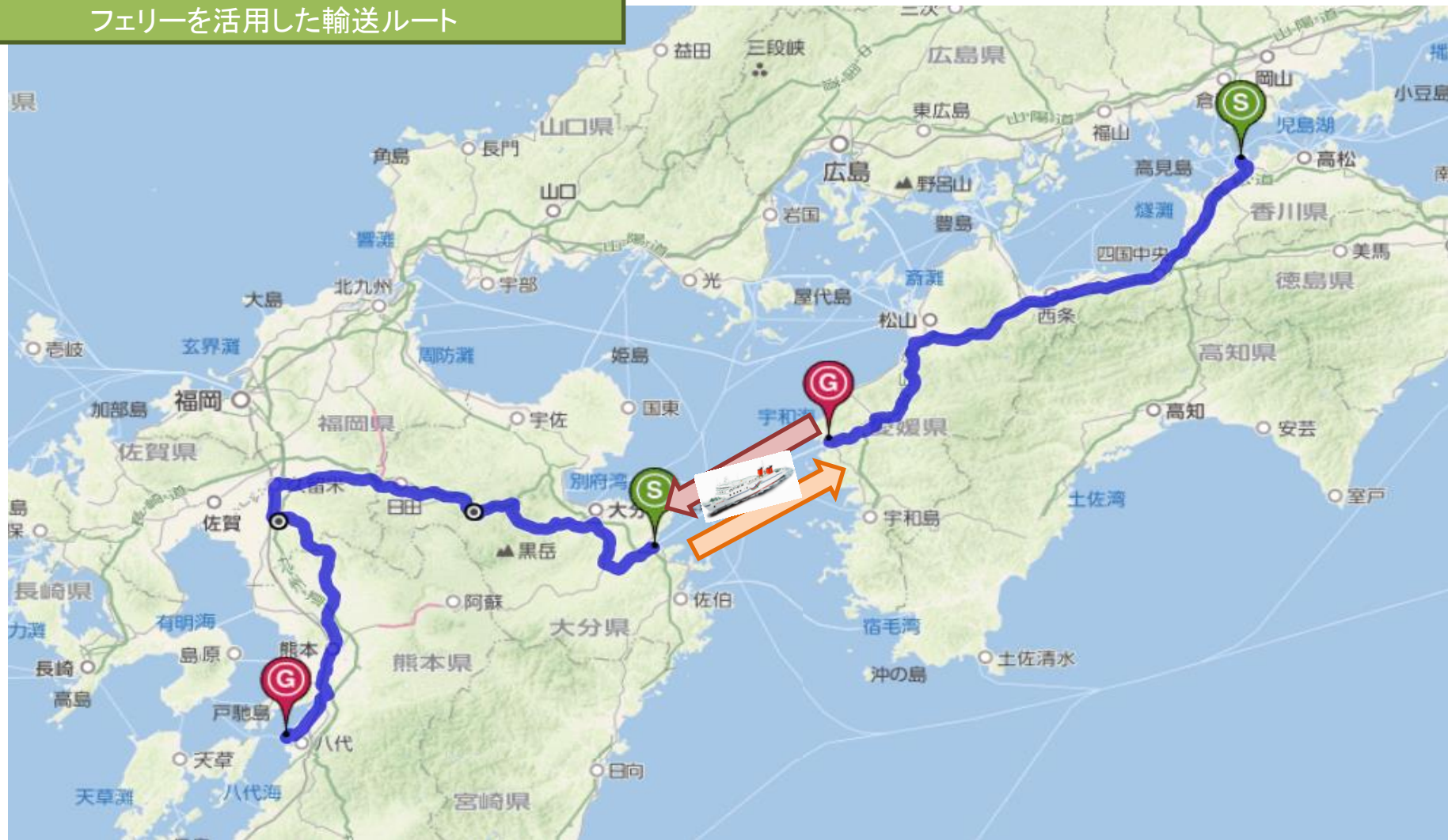
3日目

区分	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3	4	5	6	7
点検・点呼等																								
入門・受付・待機等																								
積込																								
運転																								
取卸・数量検品等																								
休憩時間																								
休息期間																								

6 パイロット事業①(九州デポ): 輸送ルート②(改善後: モーダルシフト)

- 陸送: 香川県内事業所 → 愛媛県八幡浜市 約200km
- 有人航走: 愛媛県八幡浜市 → 大分県臼杵市 約68km(所要時間: 2時間25分)
- 陸送: 大分県臼杵市 → 熊本県内事業所 約300km(全線高速道路利用)

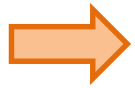
フェリーを活用した輸送ルート



7 パイロット事業①(九州デポ): 運転者の労働時間(改善後: モーダルシフト)

○ 運転者A・Bの両者において、1日当たりの拘束時間13時間以内となり、改善基準告示を確実に遵守。

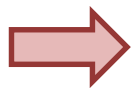
運転者A: 八幡浜港 → 香川県内事業所 → 八幡浜港



拘束時間: 13時間以内

区分	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
点検・点呼等																	
入門・受付・待機等									積込作業								
積込		八幡浜港→香川県内事業所								香川県内事業所→八幡浜港							
運転																	
取卸・数量検品等																	
休憩時間																	

運転者B: 臼杵港 → 九州デポ → 臼杵港



拘束時間: 13時間以内

区分	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
点検・点呼等																	
入門・受付・待機等									積込作業								
積込		臼杵港→九州デポ								九州デポ→臼杵港							
運転																	
取卸・数量検品等																	
休憩時間																	

(参考資料) 時間計測データ①

○ 1往復目における時間記録データは以下の通りである。

香川→熊本(1往復目)

積載パレット枚数	約 15 枚
四国DC (積込作業)	
四国DC 入門	16 時 0 分
↓	
受付	16 時 0 分
↓	
積込場所への接車	16 時 10 分
↓	
積込作業の開始	16 時 10 分
↓	
積込作業の完了	17 時 10 分
↓	
出門(出発)	17 時 25 分
↓	
八幡浜港 到着	21 時 0 分
↓	
八幡浜港 出発	1 時 15 分
↓	無人航走 フェリー
臼杵港 到着	3 時 40 分
↓	
臼杵港 出発	9 時 30 分
↓	
九州DC 到着	12 時 30 分

九州DC (取卸作業)	
入門	13 時 0 分
↓	
受付	13 時 0 分
↓	
取卸バスへの接車	13 時 10 分
↓	
取卸作業の開始	13 時 20 分
↓	
取卸作業の完了	14 時 0 分
↓	
数量検品の完了	14 時 0 分
↓	
バス出発	14 時 10 分
↓	
出門	14 時 15 分

熊本→香川(1往復目)

積載パレット枚数	約 バラ 枚
九州DC (積込作業)	
九州DC 入門	15 時 30 分
↓	
受付	15 時 30 分
↓	
積込場所への接車	16 時 0 分
↓	
積込作業の開始	16 時 0 分
↓	
積込作業の完了	18 時 30 分
↓	
出門(出発)	18 時 40 分
↓	
臼杵港 到着	21 時 30 分
↓	
臼杵港 出発	23 時 35 分
↓	無人航走 フェリー
八幡浜港 到着	2 時 15 分
↓	
八幡浜港 出発	9 時 0 分
↓	
四国DC 到着	12 時 30 分

四国DC (取卸作業)	
入門	12 時 40 分
↓	
受付	12 時 45 分
↓	
取卸バスへの接車	13 時 15 分
↓	
取卸作業の開始	13 時 15 分
↓	
取卸作業の完了	14 時 20 分
↓	
数量検品の完了	14 時 35 分
↓	
バス出発	14 時 40 分
↓	
出門	14 時 45 分

(参考資料) 時間計測データ②

○ 2往復目における時間記録データは以下の通りである。

香川→熊本(2往復目)

積載パレット枚数 約 13 枚

四国DC (積込作業)		九州DC (取卸作業)	
四国DC 入門	16 時 0 分	入門	13 時 0 分
↓		↓	
受付	16 時 0 分	受付	13 時 0 分
↓		↓	
積込場所への接車	16 時 50 分	取卸バスへの接車	13 時 10 分
↓		↓	
積込作業の開始	16 時 50 分	取卸作業の開始	13 時 20 分
↓		↓	
積込作業の完了	17 時 40 分	取卸作業の完了	14 時 0 分
↓		↓	
出門 (出発)	17 時 45 分	数量検品の完了	14 時 0 分
↓		↓	
八幡浜港 到着	21 時 0 分	バス出発	14 時 10 分
↓		↓	
八幡浜港 出発	1 時 15 分	出門	14 時 15 分
↓	無人航走 フェリー		
臼杵港 到着	3 時 40 分		
↓			
臼杵港 出発	9 時 30 分		
↓			
九州DC 到着	12 時 30 分		

熊本→香川(2往復目)

積載パレット枚数 約 14 枚

九州DC (積込作業)		四国DC (取卸作業)	
九州DC 入門	15 時 30 分	入門	12 時 40 分
↓		↓	
受付	15 時 30 分	受付	12 時 40 分
↓		↓	
積込場所への接車	16 時 0 分	取卸バスへの接車	12 時 45 分
↓		↓	
積込作業の開始	16 時 0 分	取卸作業の開始	12 時 45 分
↓		↓	
積込作業の完了	17 時 0 分	取卸作業の完了	13 時 25 分
↓		↓	
出門 (出発)	17 時 10 分	数量検品の完了	13 時 35 分
↓		↓	
臼杵港 到着	21 時 0 分	バス出発	13 時 35 分
↓		↓	
臼杵港 出発	23 時 55 分	出門	13 時 40 分
↓	無人航走 フェリー		
八幡浜港 到着	2 時 15 分		
↓			
八幡浜港 出発	9 時 0 分		
↓			
四国DC 到着	12 時 30 分		

8 パイロット事業①(九州デポ):拘束時間の縮減効果

取組

改善前

- 全線高速道路を利用
- 香川県内事業所で積込後、2泊3日の運行に従事

改善後

- 八幡浜港(愛媛県)と臼杵港(大分県)をフェリーで輸送
- 当日日帰り運行となったが、通常よりもコスト面で約5万円程度(片道)多く要した

成果

改善前

- 輸送形態：**2泊3日**
- 労働時間合計：**30時間15分**
(休息期間を除外)

改善後

- 輸送形態：**(当日)日帰り**
- 労働時間：運転者A 12時間30分
運転者B 12時間30分
合計**25時間**(▲**5時間15分**縮減)
- コスト負担：片道約**5万円**程度アップ

9 パイロット事業①(九州デポ): 実証実験における効果・検証

○パイロット事業の改題の改善状況、実験成功・失敗の要因分析、今後の課題については、以下の通りである。

項目	内容
課題の改善状況 (効果)	<ul style="list-style-type: none">○ 3泊4日運行から日帰り運行へシフトすることができ、1名運行では合計30時間15分(休息期間を除外)を要していた運行から▲5時間15分縮減し、運転者2名の合計した労働時間は25時間にまで縮減した。○ 運転時間が短縮化することで、1日当たりの改善基準告示の遵守が徹底された。
実験成功・失敗 の要因分析	<ul style="list-style-type: none">○ 香川⇔八幡浜は八幡浜が起点、熊本⇔臼杵は臼杵を起点にすることでフェリーの発着時刻に合わせて、シビアに運行する必要がないことがあげられる。フェリーへのシャーシの積込・取卸はフェリー会社側が実施するため)○ 労働時間の縮減の観点からは一定の成功を収めることができたが、コスト面、運転者の賃金面においては課題が残るため、継続実施することは困難であることも確認された。
今後の検討課題	<ul style="list-style-type: none">○ 10t車から20tのセミトレーラーとした場合、積載重量は2倍となるが、容積ベースでは1.4倍程度となり、2倍の積載ができない。そのため、通常のコストと比較すると、片道で5万円程度のコストアップになることが確認された。○ セミトレーラーによる無人航走のみならず、10t車の無人航走も想定される場所である。

IV パイロット事業②(中部デポ)

1 パイロット事業②(中部デポ): 実態、課題、パイロット事業の方向性

○ 中部デポへの輸送におけるパイロット事業の方向性として、取卸作業時間を6時台から9~10時台に変更することで、連続した休息期間を8時間以上安定して確保できる。そのために、取卸作業の開始時間を調整する。

類型	実態	課題	パイロット事業の方向性
<p>出発前の積込作業等</p>	<p>○積込作業前、車両は場外の空スペースで待機、携帯電話により呼込をかけ入門指示、車両を入門させる。 ○積込作業は、実運送事業者C社が実施しているため、作業状況を踏まえ待機時間を最小化する努力がなされている。</p>	<p>○待機時間についての課題は現状において特にない。 ○積込作業時間についても、継続的な改善が積み重ねられ、問題となっていない。</p>	<p>○出発前の待機時間、積込作業時間の縮減に向けた課題がないため、パイロット事業の対象としない。</p>
<p>輸送業務</p>	<p>○輸送距離は約370km、高速道路と一般道を組合わせて利用。</p>	<p>○運転業務は円滑に実施され、問題となっていない。</p>	<p>○輸送業務はパイロット事業の対象としない。</p>
<p>到着後の取卸作業等</p>	<p>○到着後0時から6時まで休息期間を取得し、6時から7時まで取卸作業を実施するため、休息期間が中断され、十分な休息が確保されていない。</p>	<p>○現状では分割休息(6時間+4時間=10時間)となっているため、運転者の疲労軽減のためにも、連続8時間の休息期間を確保し、休息期間2時間縮減することにより、拘束時間を削減する</p>	<p>○中部デポにおける荷卸し時間を6時台から9~10時台にすることで、連続8時間休息時間を確保し、出発時間を調整することで拘束時間を短縮化する。</p>

2 パイロット事業の検討③: 取卸時間の調整により、十分な休息期間を確保

中部デポでの取卸時間を後倒しすることで、連続8時間の休息期間を確保

内容

○中部デポ(物流センター)における取卸時間を調整し、後倒しすることで休息期間を連続8時間確保することで、拘束時間を縮減する

課題

○中部デポでは、取卸作業終了から荷積までの間に5時間程度の待機時間が生じているため、途中休息期間が分断されている。現状分割休息で10時間(6時間+4時間)となっているが、連続8時間休息とすることで、2時間の休息期間を縮減する。

○中部デポでの荷受けする貨物量、入庫する車両台数等を調整した上で、実施可能かどうか実現可能性を検討する。

効果

○中部デポでの取卸開始時間については、取卸作業完了後の積込時間を考慮して調整することで、以下の効果が期待される。

- ・休息期間を連続8時間確保できれば、2時間の休息期間を縮減できる
- ・ムダな待機時間等を削減し、拘束時間を縮減させることができる

3 パイロット事業②(中部デポ):パイロット事業の内容

○中部デポへの輸送における実態、課題、方向性を踏まえ、以下のようにパイロット事業の内容を整理する。

ポイント

取卸作業の
時間見直し

パイロット事業の内容

○6時台の取卸作業時間を9～10時台に3～4時間ずらす
→ 中部デポにおける荷役作業の効率もあるため、対応可能かどうか、担当者とも十分の協議の上、検討を実施

休息期間8時間
連続確保

○6時間+4時間の分割休息となっているが、取卸作業時間を見直すことで、8時間の休息期間となり、2時間の縮減が可能

拘束時間の縮減

○休息期間を連続8時間取得とすることにより、休息期間2時間を縮減可能

4 パイロット事業②(中部デポ): 輸送ルート

○輸送ルートは以下の通りである。

○輸送ルートにおける走行距離は約370km、一部有料高速道路、一般道(名阪国道等)を利用している。

A社香川県内事業所→A社中部デポへの輸送ルート



5 パイロット事業②(中部デポ): 運転者の拘束時間の縮減

○荷卸時間を後倒しにした場合の労働時間の縮減計画は以下の通りである。

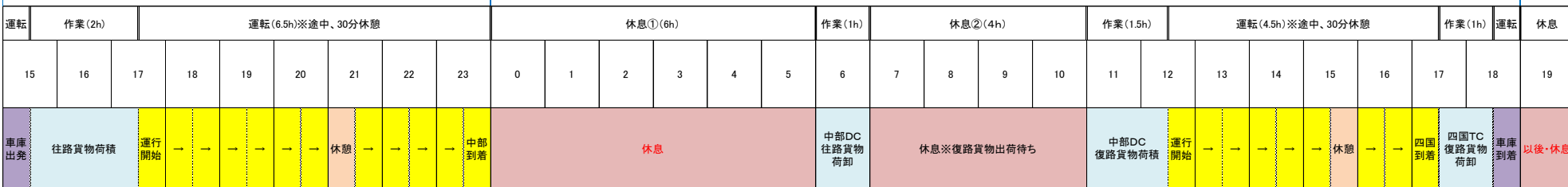
時間イメージの検討

改善前

【課題】
 ・休息時間を分割で取得している。(6h+4h)
 ・休息の取得場所が遠隔地である。

拘束時間9時間

拘束時間18時間 - (休息①6時間+ 休息②4時間) = 計算上の拘束時間8時間



荷卸時間の設定がAM6時のため、早めの出発の後、現地で約6時間の仮眠休憩を取得しています。(往路運行は一般道経由)

中部DC付近到着後、休息を取得(分割休息①)

復路製品は当日中継品(翌日顧客配送製品)のため、復路は高速道使用

業務終了後、休息を取得。

休憩後、他運行へ

改善後

【改善後】
 ・休息時間が連続取得となる。

※休息の取得場所が遠隔地の課題は残る。

拘束時間9時間

休息9時間

拘束時間10時間



荷卸時間の設定がAM6時のため、早めの出発の後、現地で約6時間の仮眠休憩を取得(往路運行は一般道経由)

荷卸時間を遅らせる事で、到着後、連続した休息の取得が可能

復路製品は当日中継品のため、復路は高速道使用

業務終了後、休息を取得。

休憩後、他運行へ

6 パイロット事業②(中部デポ):拘束時間の縮減効果

取組

改善前

- 荷卸時間が6時台であるため、分割休息の取得となるため、10時間(6時間+4時間)を確保
- 積込作業は運転者が実施していたため、拘束時間も長時間化

改善後

- 荷卸時間を6時台から9~10時台に3~4時間ずらすことで、休息期間8時間を連続で確保可能となり、休息期間2時間を縮減
- 積込作業は別の運転者が実施することで、拘束時間が縮減

成果

改善前

- 休息期間 : 10時間(分割合計)
(分割休息6時間+4時間)

改善後

- 休息期間 : **連続8時間(▲2時間縮減)**
- 拘束時間 : **▲2~3時間縮減**

7 パイロット事業②(中部デポ): 実証実験における効果・検証

○パイロット事業の改題の改善状況、実験成功・失敗の要因分析、今後の課題については、以下の通りである。

項目	内容
課題の改善状況 (効果)	<p>○これまで分割休息を2回取得させ、合計10時間であったが、連続8時間を確保することが可能となったことから、「▲2時間の縮減」が可能となった。</p> <p>○実証実験の結果から1運行あたり「平均▲2～3時間程度」の拘束時間を縮減することができた。</p>
実験成功・失敗 の要因分析	<p>○中部デポでの取卸時間を後倒しにすることで、休息期間を連続8時間を確保することが可能となった。</p> <p>○上記の成功要因として、中部デポにおける調整の結果、取卸時間を調整することができたことがあげられるが、今後継続して取組みしていく場合には、さらに調整が必要とされる。</p>
今後の検討課題	<p>○今回の取組については、今後も継続して取組することが望まれるが、中部デポにおける荷受量、入庫する車両台数等の変動があるため、各種課題を調整し今後も引き続き取組を継続することが望まれる。</p> <p>○休息時間の取得場所は、現状中部デポ到着後であるが、積込作業と運行業務を別々にするなど、運転者の拘束時間を短縮化し、休息期間を高松(自宅)で取得できるような検討が望まれる。</p>

V パイロット事業の評価(まとめ)

本パイロット事業の評価

○本パイロット事業を以下の3つの視点から評価する。

視点	ポイント
視点① 労働時間削減	<p>○九州デポへのモーダルシフトでは▲5時間15分の縮減効果、中部デポへの休息期間の連続取得により▲2時間以上の縮減効果を得ることができた。</p> <p>○時間縮減効果は得られたものの、モーダルシフトでは追加コストとして片道5万円程度割高になることが確認されるなど、継続した取組には課題が見出された。</p>
視点② パートナーシップ	<p>○発着荷主及び実運送事業者におけるコミュニケーションは円滑であり、率直に意見を出し合える関係性が構築されているため、生産性向上、長時間労働の抑制に向けた取組も継続的に実施されている。</p>
視点③ コスト・成果配分	<p>○九州デポへの輸送ではモーダルシフトに取組したが、片道5万円程度の追加コストを要するなど、継続的に実施することは困難であると評価される。しかし、10t車に変更するなど、取組方策を複数シミュレーションしてさらに継続して取組むことが望まれる。</p>