

**愛媛県における
トラックドライバーの長時間労働改善に
向けた先進事例**

平成 31 年 1 月
一般社団法人愛媛県トラック協会



目 次

はじめに	1
------------	---

I. 改善事例の概要..... 3

事例 1 複数卸しから 1 カ所卸しへの配車計画による拘束時間の削減.....	4
事例 2 パレット輸送と納期の調整等による拘束時間の削減.....	4
事例 3 荷主庭先での営業所開設と荷役分離による作業時間の削減.....	5
事例 4 品種別のリードタイム仕分けと宵積みによる拘束時間の削減.....	5

II. 改善事例..... 7

事例 1 複数卸しから 1 カ所卸しへの配車計画による拘束時間の削減 8

1. 実施者の概要	8
2. 輸配送の概要	9
3. 課題.....	11
4. 改善内容	11
5. 結果に結びついたポイント	12
6. さらなる改善に向けた今後の課題.....	12

事例 2 パレット輸送と納期の調整等による拘束時間の削減13

1. 実施者の概要	13
2. 輸配送の概要	13
3. 課題.....	15
4. 改善内容	16
5. 結果に結びついたポイント	20
6. さらなる改善に向けた今後の課題.....	20

事例3 荷主庭先での営業所開設と荷役分離による作業時間の削減.....21

1. 実施者の概要 21
2. 輸配送の概要 21
3. 課題 21
4. 改善内容 22
5. 結果に結びついたポイント 24
6. さらなる改善に向けた今後の課題..... 24

事例4 品種別のリードタイム仕分けと宵積みによる拘束時間の削減.....25

1. 実施者の概要 25
2. 輸配送の概要 25
3. 課題 26
4. 改善内容 26
5. 結果に結びついたポイント 28
6. さらなる改善に向けた今後の課題..... 28

Ⅲ. トラックドライバーの長時間労働改善に向けたまとめ29

1. 愛媛県におけるトラック運転手の労働時間の実態と課題..... 30
2. 今後求められる改善策..... 33

おわりに37

はじめに

トラックドライバーは、他業種の労働者と比べて長時間労働の実態があり、労働基準関係法令や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）の違反が高水準で推移している。また、脳・心臓疾患の労災支給決定件数も多く、その労働条件及び安全衛生の確保・改善を一層推進することが喫緊の課題となっている。

これらの背景として、荷主との関係から、トラック運送事業者の自助努力だけでは労働時間の短縮が進まないこと、多重的な請負構造から適切な運行管理がなされていない等の問題があげられている。

平成 29 年 3 月に政府がまとめた「働き方改革実行計画」では、平成 31 年 4 月に予定される改正労働基準法の施行 5 年後には、トラック運送業界に時間外労働の上限規制として年 960 時間（＝月平均 80 時間）以内を適用することとし、かつ、将来的には一般則の適用（年 720 時間）を目指す旨の規定を設けることとされ、より一層の労働時間の短縮、長時間労働是正の環境整備の推進が求められている。

こうしたことから、厚生労働省、国土交通省及び公益社団法人全日本トラック協会は「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」を設置し、全国 47 都道府県において、平成 28 年度、29 年度の 2 ヶ年にわたり、荷主及びトラック運送事業者が協力しながらトラックドライバーの労働時間短縮を目指すパイロット事業が実施され、愛媛県においても 2 つの取組みが行われた。

一般社団法人愛媛県トラック協会では、この取り組みに加え、愛媛県における現状と課題を踏まえ、県内においてトラックドライバーの長時間労働の改善に取り組んだ代表的な 2 カ所の事業所を選定し、その成果を、今般「愛媛県におけるトラックドライバーの長時間労働改善に向けた先進事例」としてとりまとめた。

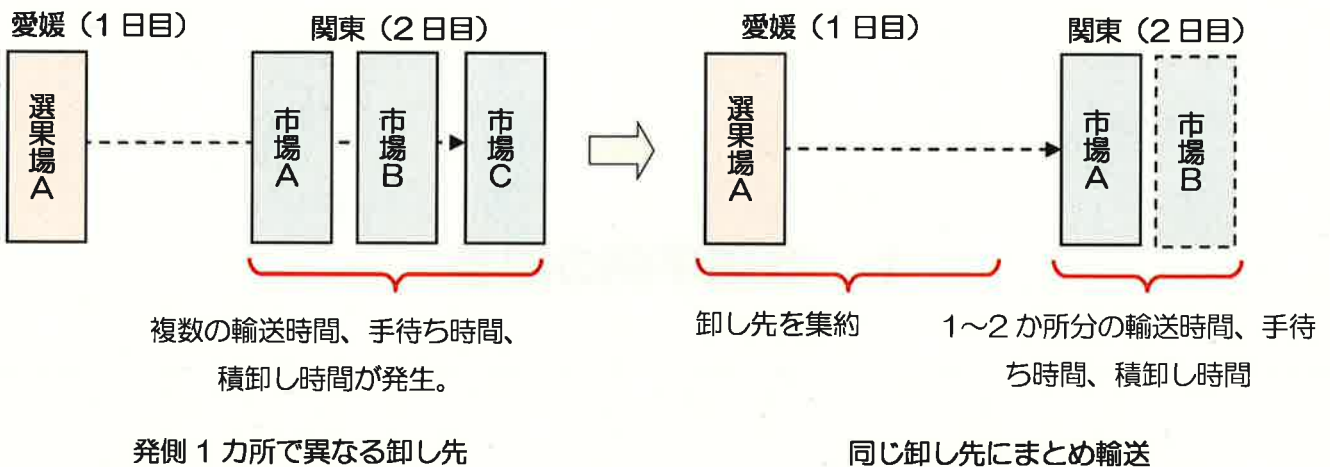
この事例集が荷主企業とトラック運送事業者にとって自主的・積極的に取引環境と長時間労働の改善へ取り組む一助となれば幸いである。

I. 改善事例の概要

事例1 複数卸しから1カ所卸しへの配車計画による拘束時間の削減

改善の概要：発側で卸し先を集約し配送することで、着側でかかる時間を短縮した。

手待ち時間の発生要因	事前の2日目の拘束時間	改善への取り組み	事後の2日目の拘束時間
現状、卸し先で数カ所まわるため、その分の輸送時間、手待ち時間、積卸し時間がかかり、拘束時間が長くなっている。	約15時間10分	発側で卸し先を集約するような配車へ見直すことで、着側でかかる時間を短縮。	約12時間50分 (▲2時間20分)



事例2 パレット輸送と納期の調整等による拘束時間の削減

改善の概要：ばら積みからパレット輸送へ転換し、さらに納期の調整等を行った。



【事前】手荷役による積卸し

運行	荷役時間	拘束時間
2日目	2時間～2時間半	17時間



【事後】パレット輸送等の実施

運行	荷役時間	拘束時間
2日目	20分	15時間45分

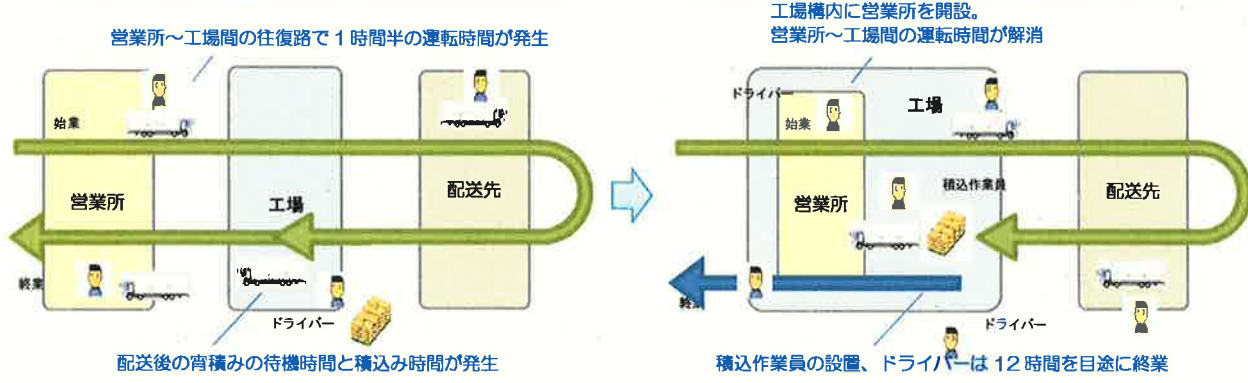
【効果】

運行	荷役時間	拘束時間
2日目	1時間40分～2時間10分程度	1時間40分 (実質3時間40分程度の短縮が見込まれる)

事例3 荷主庭先での営業所開設と荷役分離による作業時間の削減

改善の概要：工場内に営業所を開設し、工場～営業間の往復路の1時間分の運転時間を短縮。さらに、専用の積込み作業員を導入することで、ドライバーは12時間を目途に終業が可能となった。

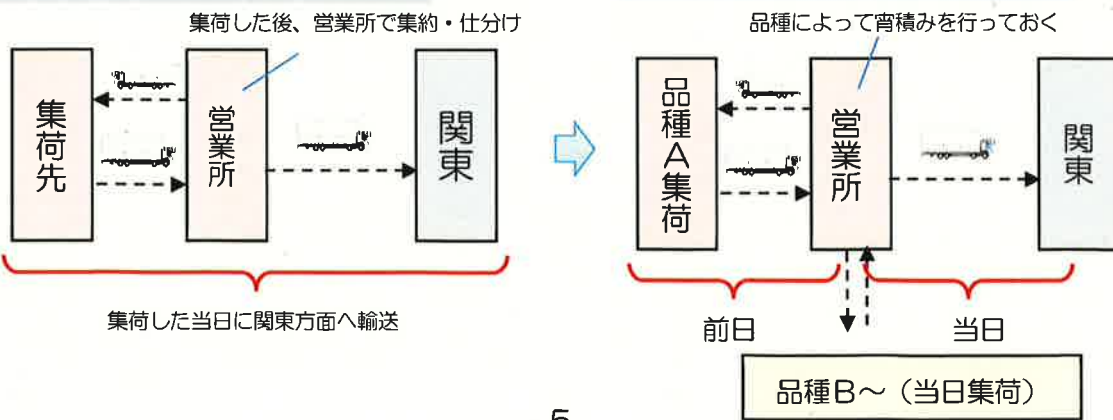
課題	事前の1日目の拘束時間	改善への取り組み	事後の1日目の拘束時間
工場～営業所間の往復1時間半分の運転時間と、配送後の宵積みに待機時間が発生していた。	312時間	工場内に営業所を開設し、工場～営業所間の1時間半の運転時間を短縮。専用の補助員を導入し、ドライバーは12時間を目途に終業とした。	282時間の拘束時間へ改善 (9.6%の改善)



事例4 品種別のリードタイム仕分けと宵積みによる拘束時間の削減

改善の概要：品種別にリードタイムを仕分けし、出荷前日にある程度宵積みしておくことで、発側にかかっていた集荷の時間を短縮。復路にはフェリーを活用し、2日運行⇒4日間運行へ輸送日数を延長し、1日あたりの拘束時間を短縮した。

課題	事前の1日目の拘束時間	改善への取り組み	事後の1日目の拘束時間
発側の集荷の後、営業所で一度荷物を集約・仕分けしていたため、発側の出発が遅くなっていた。	約19時間	品種を仕分け、出荷前日にある程度宵積みを行った。	約14時間 (▲約5時間)



II. 改善事例

事例1 複数卸しから1カ所卸しへの配車計画による拘束時間の削減

1. 実施者の概要

発荷主企業：A 農業協同組合

中心産品は温州みかんを主とする柑橘類で、関東を中心として全国へ出荷を行う。

元請運送事業者：A-a社

愛媛県松山市に営業所を持ち、従業員約91名の物流企業である。保有車両台数は計30台。

自社と協力会社の車両比率は、自社2割、協力会社8割で、A 農業協同組合の配車台数のうち2、3台は自社、その他は協力会社からの配車となる。

実運送事業者：A-b社

愛媛県松山市に営業所を持ち、従業員106人（うちトラック運転者数90人）の一般貨物自動車運送事業者である。当該元請運送事業者から受託する輸送については、1日あたり2台が従事。

実運送事業者：A-c社

愛媛県松山市に営業所を持ち、従業員8人（うちトラック運転者数7人）の一般貨物自動車運送事業者である。製品輸送が主に担当で、10月～12月頃に当該元請運送事業者からの輸送を受託する。

荷種：愛媛県から出荷されたみかんの関東卸し先（東京都内A）の輸送

2. 輸配送の概要

- ・ A農業協同組合の元請運送会社は6社、A-a社はそのうちの1社である。
- ・ A農業協同組合の選果場は、8か所で、6社はエリア別に担当が分かれ、集荷を行う。
- ・ A農業協同組合が車両単位のオーダーを元請運送会社へ出し、各元請運送会社は、自社、協力会社の車両の割り振りを行う。
- ・ 車両は単車であれば12トンウイング車（10キロ換算で1,200ケース積載）。
- ・ シーズン初めはトラック1台分にまとめるため複数個所の選果場で集荷に回り、シーズン中はトラック1台分にまとめるためほぼ1カ所積みとなっている。
- ・ 卸し先である関東の市場は、2～4カ所。複数個所の卸し先を回ることから、手待ち時間・荷役時間に多く時間がかかっている。
- ・ 選果場は、通常8時から17時まで稼働し、シーズン中は17時以降も延長して稼働する。トラックの入庫は8時30分前からで、出荷されたみかんから順次トラックに積んでいく。
- ・ 選果場ごとに接車の時間が決められ、現在は30分単位の時間が指定されている。
- ・ 主な荷姿はケースで、10kg、5kgの規格に分かれている。積み込みは手荷役で、積み込み時間は1台当たり10kgサイズを約1,000ケース分積むのに、1時間30分程度かかっている。特殊な品種の積み込み時間は1～2時間程度となる。
- ・ 卸し先までの輸送経路は、①東予港フェリー利用（東予港～大阪南港間）、②新居浜東港フェリー利用（新居浜東港～神戸六甲港間）、③全線高速道路の利用である。
- ・ 関東には翌日の午後14時～15時頃に到着（東京都内A着は17時頃）。リードタイムは、翌々日の朝5時のセリまでに卸せば良く、厳守ではない。

A-a社における運行とドライバーの拘束時間（運行記録から）

○フェリー利用（東予港～大阪南港間） 事例

運行日	時間	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
2015 12/6 ～ 12/10	1日目	休息					運転		待機・ 積み込み時間			運転		休息					運転		フェリー					
	2日目	フェリー					運転		休息		運転		待機・ 荷卸し時間			運転		休息								

運行		始業	終業	運転	フェリー	待機・ 積み込み時間	待機・ 荷卸し時間	休憩	休息	拘束時間
5日間運行	1日目	5:46	20:50	5:05	9:25	0:00	3:59	6:00	8:56	15:04
	2日目	6:15	18:45	8:28	0:00	0:00	3:47	0:15	11:30	12:30

■参考写真（出荷時の様子）



対象選果場



選果場の様子（選別）



等階級別に仕分けされたみかん



コンベア式のソーターで
トラックの荷台へ搬送されるみかん



作業員によるトラックへの積み込み

3. 課題

- ・ A 農業協同組合では、発側の積込みで数カ所の選果場、着側である関東の卸し先で数カ所の市場をまわるため、各々の集荷先、卸し先で、輸送時間、手待ち時間、積卸し時間がかかり、拘束時間が長時間化していた。
- ・ また、着側である卸し先の市場における手待ち時間・荷役時間がかかっており、2日目における拘束時間が長時間化していた。

4. 改善内容

(1) 改善内容

●複数卸しから1カ所卸しへの配車計画による拘束時間の削減

- ・ A 農業協同組合が定期的に行っている運送会社との輸送会議（運賃の確認や配車、お互いの要望の確認等）において、運送会社側から『発側で1カ所積込み⇒卸し先が複数個所から、発側で同じ卸し先のを2～3カ所の選果場分をまとめ1カ所卸しにする配車計画の見直し』の要望があったため、輸配送の仕組みの見直しを行った。
- ・ これにより、これまで複数の卸し先でかかっていた配送時間、手待ち時間、積卸し時間を1カ所分にまとめることで、着側でかかる拘束時間を短縮。
- ・ 運行によっては、着側で卸し先が複数個所となる場合もあるが、卸し先が近くなるよう、配車を組むように配慮した。
- ・ また、発側の集荷においても、複数個所の選果場へ集荷に回る場合は、10km圏内の近くにある選果場をまわるように配車することで拘束時間の短縮化を進めている。

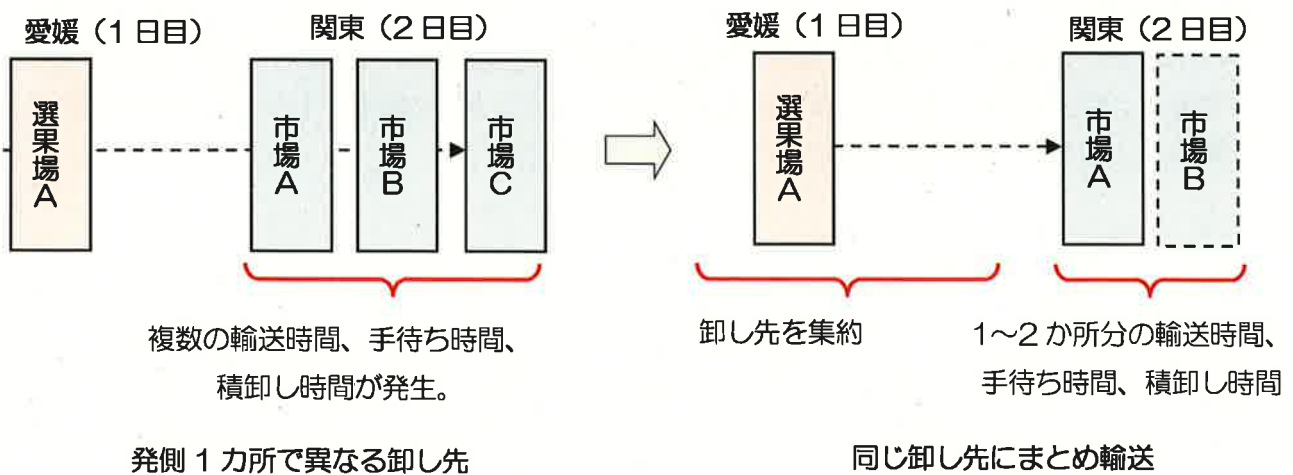


図 複数卸しから1カ所卸しへの配車計画による拘束時間の削減

(2) 改善の結果

- ・ 複数箇所卸しから1ヶ所卸しへ変更することにより、2日目の拘束時間が平均2時間20分短縮した。
- ・ 未だ全ての運行が1ヶ所卸しではないが、改善前と比べて、1ヶ所卸しの運行の割合も増加し、1カ月の拘束時間が短縮化が進んでいる。

手待ち時間の発生要因	事前の2日目の拘束時間	改善への取り組み	事後の2日目の拘束時間
現状、卸し先で数力所まわるため、その分の輸送時間、手待ち時間、積卸し時間がかかり、拘束時間が長くなっている。	約15時間10分	発側で卸し先を集約するような配車へ見直すことで、着側でかかる時間を短縮。	約12時間50分 (▲2時間20分)

5. 結果に結びついたポイント

- ・ 定期的に行っている運送会社との輸送会議で、運送会社から改善策の要望があり、実施したこと。
- ・ 荷主が改善の取り組みに積極的であったことが大きい。荷主自らが配車計画を行い、計画を徐々に拡大しながら、運転者の待機時間・荷役時間の短縮を実現していること。

6. さらなる改善に向けた今後の課題

●対象範囲の拡大

- ・ パイロット事業では、対象選果場が1ヶ所であり、できる運行から配車の工夫が実行された。今後は、当該選果場での運行の範囲を拡大するとともに、他の選果場、ひいては県内全ての選果場で、このような工夫が行われることが期待される。

事例2 パレット輸送と納期の調整等による拘束時間の削減

1. 実施者の概要

発荷主企業：荷主 B 社：不織布（紙）製品を中心とした衛生用品を製造・販売。

元請運送事業者 B-a 社：自らも車両を保有するが、関東方面への輸送については、実運送事業者である B-c 社へ配車を委託している。

実運送事業者：B-b 社、B-c 社

実運送事業者 B-b 社 利用運送業を主とし、実運送事業者である B-c 社へ配車依頼を行っている。

実運送事業者 B-c 社 実運送事業者 B-b 社の依頼を受け、関東方面の輸送を担当する。

着荷主企業：荷主 B-e 社 関東方面の卸し先である配送センターを対象とした。

荷種：発荷主 B 社工場から関東方面向けの日雑品の輸送について対象とした。

2. 輸配送の概要

- ・ 主な卸し先は、関東、関西、九州、北海道・仙台の配送センターである。
- ・ 関東方面では、埼玉県加須市の B-e 社の騎西ロジスティクスセンターが卸し先となっている。
- ・ 関東方面の輸配送は、実運送事業者である B-c 社が輸配送を行って週 2 便程度運行している。ドライバーは固定である。B 社の配車は、元請の B-a 社の委託先となる B-b 社が手配している。
- ・ B-c 社は、B 社での 12 時のオーダー確定後、B-b 社から 13 時頃には配車指示を受けとっている。
- ・ 発側は、前日には荷揃えされており、出荷待ちの手待ち時間はほとんどない。
- ・ 発側の積込みでは、ドライバーの手荷役によるバラ積みで、約 1,500 ケースをトラックへ積みこむ。積込みにかかる時間が 2 時間～2 時間半程度発生している。高所式ホームではないため、B 社のフォークリフトオペレーターがトラックの荷台へパレットを置き、ドライバーはそのパレットから荷物（ケース）をくずし、手荷役により、積込みを行っている。
- ・ 関東向けの輸送経路は、鳴門経由で、高速道路を利用。翌日午前 11 時までには卸す運行となっている。
- ・ 関東の着側のセンターは 7 時から入場可能で、B 社関連の車両は、8 時前にくれば優先的に接車できるようになっている。
- ・ 事業場訪問当日（月曜日）の車両（B-c 社）は、8 時から荷卸し開始。荷卸しは、ドライバーによる手荷役で、荷卸し終了は 10 時頃であった。荷卸し時間は通常 2 時間程度で、遅い人の場合は 3 時間程度かかっている。
- ・ 復路では、B-b 社側が手配した静岡のパレットや市原のフレコンの帰り荷を四国中央まで輸送している。

■参考写真（B社 新居浜工場の出荷時の様子）



A社 出荷場の様子
右側が関東方面、左側が九州方面の車両



関東方面車両の積込の様子
パレットから崩し、荷台へバラ積みを行う



フォークオペレータはA社の従業員



パレット輸送に向けたケースマークの変更



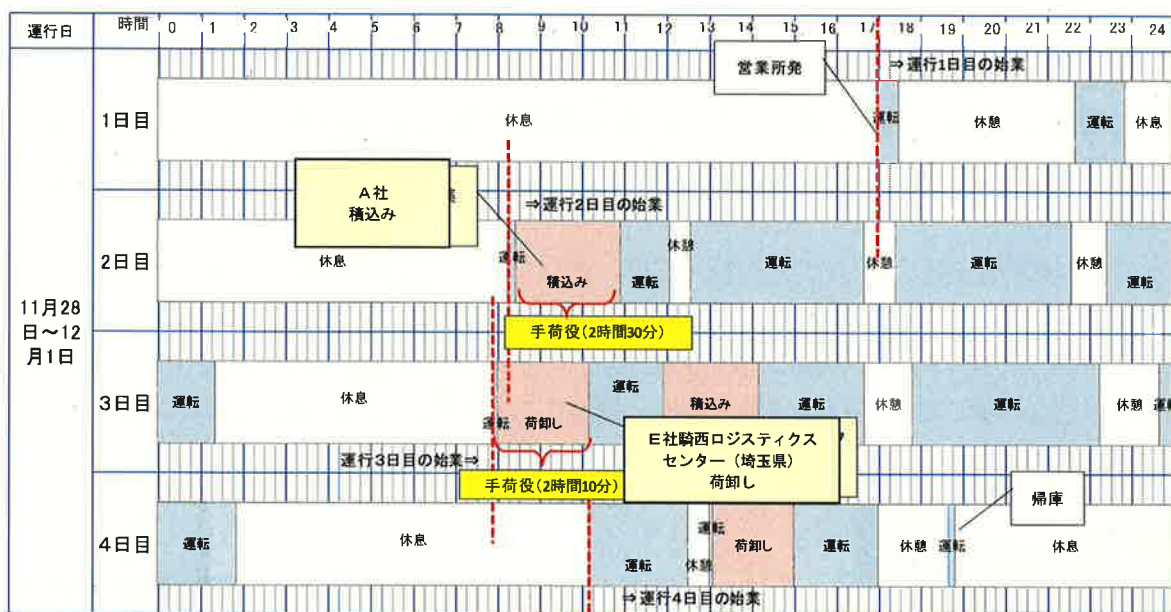
荷台への積みつけ



荷台への積みつけ

3. 課題

- 手荷役によるバラ積みにより、積卸しの時間が各々2時間～2時間半程度発生していた。
- 発側の車両の到着時間は各運送事業者側に任せているため、時間帯によっては車両が重なり、品揃えの作業効率下がるといった問題が生じていた。
- 前日オーダー、翌日配送であり、関東向けの配送は、長距離輸送となるため、2日目の運行の拘束時間の遵守が特に厳しくなっていた。
- 2017年12月における関東向けの運転日報を確認すると、B社で積み込みを行う2日目の拘束時間は平均17時間40分であり、卸し先で荷卸しを行う3日目の運行は18時間10分と、1日の最大拘束時間である16時間以上となっていた（今回の対象集団の積み込み時間も含まれている）。
- 積み込み時間は平均2時間20分程度、荷卸し時間は2時間10分程度となっており、積卸しで4時間半近くかかっていた。
- また、関東への片道の運転時間は10時間程度で、2日平均9時間という運転時間の遵守も厳しくなっていた。



運行日	車番	運行	積	卸	始業	終業	運転	手待ち時間	積み込み	荷卸し	休憩	休憩	拘束時間	
11月28日～12月1日	2206	4日間運行	1日目	0	0	17:00	22:50	1:50	0:00	0:00	0:00	4:10	9:25	14:35
			2日目	1	0	8:15	1:20	12:10	0:00	2:30	0:00	2:25	6:35	17:25
			3日目	1	1	7:55	1:50	10:55	0:00	2:15	2:10	2:35	6:05	17:55
			4日目	0	0	10:10	18:50	4:35	0:00	0:00	1:55	2:10	-	8:40

(出所) B-c社運転日報より作成

図 関東方面の運行事例

4. 改善内容

(1) 改善内容

①パレット輸送の実施

- ・ 現状手荷役での積卸しを、発荷主グループ会社で取組が進められているパレット輸送（※）を導入し、パレット荷役へ変更することで、ドライバーの荷役作業時間の削減と労働負荷の軽減を図った。

※「キューブ型輸送」・・・貨物を縦×横×高さを1mの立方体（キューブ型）へパレタイズ化し、荷台に2段積して輸送する方法。

②着側との納期調整

- ・ 長距離運行で朝一の荷卸し開始のため、十分な休息期間がとれていなかったが、着荷主と調整し、納期を遅らせることで、十分な休息期間を確保した。

③運行計画見直し

- ・ 上記②と併せて、運行計画を見直し、重複していた拘束時間を解消した。

(2) 改善の結果

- ・ パレット輸送の導入により、積み込み時間が1時間40分～2時間10分程度削減、荷卸し時間が1時間50分程度削減可能であることが確認された。
- ・ 着側と調整し、納期を遅らせることで、休息期間が+1時間20分確保可能となった。
- ・ 運行計画（始業時間）の見直しにより、翌日の運行と重複していた2日目の拘束時間を30分程度解消した。
- ・ 上記の取り組みにより、トライアル輸送では、運行2日目（愛媛始業）の拘束時間は1時間15分の短縮となり、運行3日目（関東始業）の拘束時間は5分の短縮となった（※）。
※3日目は、加須での荷卸し後に、B社以外の別荷主の帰り荷の運行を含んでいるため、結果として大きな短縮にはならなかった。今後、復路についても、運行計画の見直し等を含めた改善が望まれる。



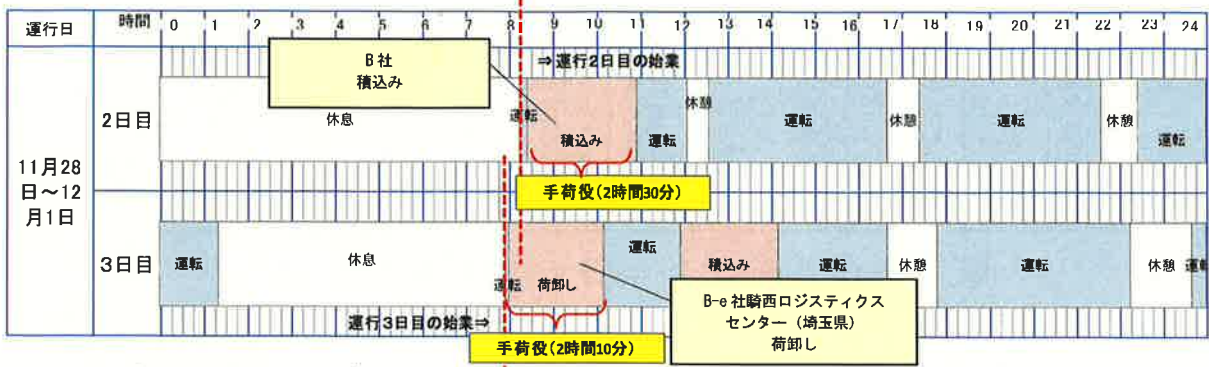
【事前】手荷役による積卸し



【事後】パレット輸送等の実施

【効果】

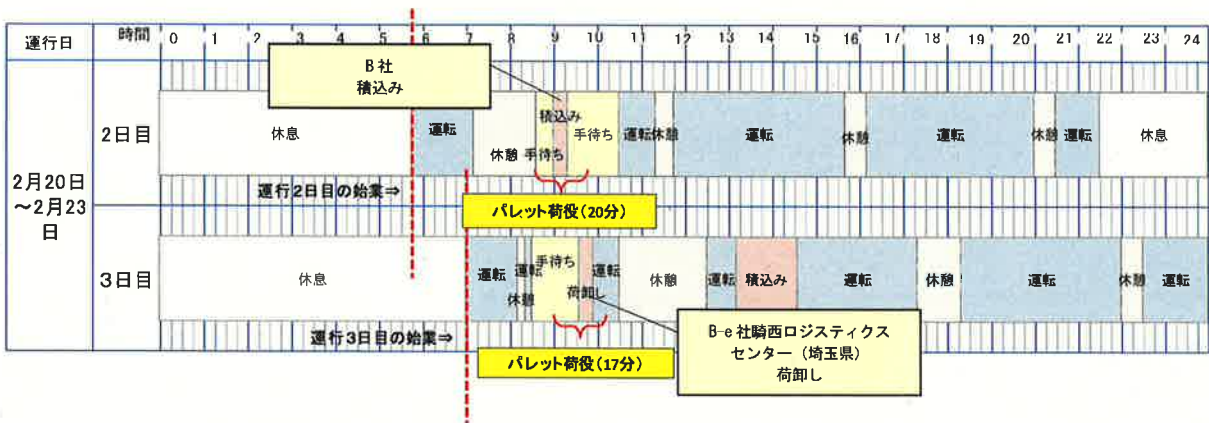
運行	荷役時間	拘束時間	運行	荷役時間	拘束時間	運行	荷役時間	拘束時間
2日目	2時間～2時間半	17時間	2日目	20分	15時間45分	2日目	1時間40分～2時間10分程度	1時間40分（実質3時間40分程度の短縮が見込まれる）



運行日	車番	運行	積	卸	始業	終業	運転	手待ち時間	積込み	荷卸し	休憩	休憩	拘束時間	
11月28日～12月1日	2206	4日間運行	2日目	1	0	8:15	1:20	12:10	0:00	2:30	0:00	2:25	6:35	17:25
		3日目	1	1	7:55	1:50	10:55	0:00	2:15	2:10	2:35	6:05	17:55	

図 通常の運行

■トライアル後 (After)



運行日	車番	運行	積	卸	始業	終業	運転	手待ち時間	積込み	荷卸し	休憩	休憩	拘束時間	
2月20日～2月23日	2206	4日間運行	2日目	1	0	5:45	21:30	11:00	1:35	0:20	0:00	2:50	8:15	15:45
		3日目	1	1	7:00	0:50	9:01	1:05	1:25	0:19	3:10	6:10	17:50	

図 トライアル輸送の運行

3日目は、A社以外の別荷主（本事業の対象外）の帰り荷の運行を含んでいる

■改善効果

運行		積	卸	始業	終業	運転	手待ち時間	積込み	荷卸し	休憩	休息	拘束時間
トライアル前	2日目	1	0	8:15	1:20	12:10	0:00	2:30	0:00	2:25	6:35	17:25
	3日目	1	1	7:55	1:50	10:55	0:00	2:15	2:10	2:35	6:05	17:55
トライアル後	2日目	1	0	5:45	21:30	11:00	1:35	0:20	0:00	2:50	8:15	15:45
	3日目	1	1	7:00	0:50	9:01	1:05	1:25	0:19	3:10	6:10	17:50
効果	2日目	-	-	-	-	-1:10	1:35	-2:10	0:00	0:25	1:40	-1:40
	3日目	-	-	-	-	-1:54	1:05	-0:50	-1:51	0:35	0:05	-0:05

図 トライアル輸送（B-c社）における改善効果

3日目は、A社以外の別荷主（本事業の対象外）の帰り荷の運行を含んでおり、効果少

運行		積	卸	始業	終業	運転	手待ち時間	積込み	荷卸し	休憩	休息	拘束時間	
トライアル前	2月5日～ 2月6日	1日目	1	0	9:10	2:10	10:55	0:00	3:35	0:00	2:30	5:50	18:10
		2日目	1	1	8:00	23:40	7:00	0:00	0:00	2:30	0:30	8:20	15:40
トライアル後	2月20日～ 2月21日	1日目	1	0	9:40	23:45	10:45	0:00	0:40	1:25	2:40	8:30	15:30
		2日目	1	1	8:15	23:50	12:05	0:00	1:05	1:25	0:30	8:25	15:35
効果		1日目	-	-	-	-	-0:10	0:00	-2:55	1:25	0:10	2:40	-2:40
		2日目	-	-	-	-	5:05	0:00	1:05	-1:05	-0:00	0:05	-0:05

（※トライアル前の運行は、B社到着時間を1日目の始業開始時刻として調整）

図 トライアル輸送（その他車両）における改善効果

参考：「キューブ型輸送」について

■キューブ型輸送とは

パレット荷姿を縦×横×高さを1mの立方体（キューブ型）とする輸送形態

■キューブ型導入の目的

- ①運転手の高齢化から重労働（手積み）を無くす
- ②パレット積みでの積載効率を高める

■導入への障害

- ・ キューブ型輸送では積み段数が約半分 = 出来上がりのパレット数はほぼ2倍
- ・ キューブ型輸送のためには、全数ラップ巻きが必要
- ・ 積載効率が約60% = トラック必要台数が1.7倍になる

■B社の運用に向けた課題

- ・ 保管場所の確保、ラップ巻きの手間、リフト作業者の増員、トラックの確保



図 キューブ型輸送の概要

【参考】



(出所) B社 資料

図 グループ会社におけるキューブ型輸送導入に対応したラップ巻き機と段積み機の導入事例

5. 結果に結びついたポイント

- ・ 発荷主、元請・実運送事業者、着荷主の各社が改善の取り組みに積極的であったことが大きい。
- ・ パレットタイズ化を進めるにあたって、発荷主側で積載効率の低下、コストアップ要因等のご理解を頂いた上でトライアルを実施していただいたこと。
- ・ 着荷主のご理解をいただき、卸し先での時間を調整できたこと。それに伴う到着遅れを着荷主側が受け入れてくれたこと。
- ・ 運行計画を見直した配車を行い、拘束時間短縮のために、指導徹底したこと。

6. さらなる改善に向けた今後の課題

B社では、トラック運転手の負荷低減のため、パレット輸送の実現に向けた来年度以降の計画も行っている。数年後（仮に2020年）の設備を切り替えるまでの暫定措置として、トラックの台数が多く重労働の夏場について、主に下記のように限定した特定品を対象に、パレット輸送を段階的に導入する予定としている。

- ・ 夏場の需要期（生産時期5月、出荷時期6月～9月）に、特定品目限定でパレット輸送を実施。
- ・ 今回のトライアル輸送は関東向けの便だけであったが、毎日配送している関東と大阪向けの便を対象とする。
- ・ 品目については重量のある製品Aと、物量が多い製品Bを対象とする。

またB社では、輸送効率の低下により増加するトラックの車両台数についても、シミュレーションを行っている。昨年6月の関東行で荷物が少ない時期（6月1日～15日）の車両は23台あったが、積載率低下を40%として、特定品目だけでパレット積みにしたとすると、5.6台増加、割合にして124%増と見込んでいる。

事例3 荷主庭先での営業所開設と荷役分離による作業時間の削減

1. 実施者の概要

発荷主企業：C社

愛媛県松山市に本社を置き、①段ボール、段ボール箱の製造・販売、②段ボール関連機械・設備の販売、③各種紙加工製品並びに包装資材の販売 ④食品、食材の仕入れ及び販売を行っている。主要製品は、段ボール全般(段ボールシート・段ボールケース・美粧段ボール他)で、当事例では、松山市にある営業所を対象とした。

実運送事業者：C-a社

大阪府に本社を置き、本社のある大阪エリアを中心とした関西圏はもちろん、関東・東海・四国・中国・九州と全国規模のグループネットワークを持つ。愛媛県には、東温市に営業所を持ち、従業員数は、855人(うちトラック運転者数801人)となっている。

主な車種は、2トン車、4トン車、10トン車で全車デジタコを搭載している。

荷種：段ボール

2. 輸配送の概要

- ・ 主な配送先は、四国内、高知、徳島、愛媛、香川。四国外では、岡山、広島。
- ・ 帰り荷はなく、復路は基本的に空車での運行となっている(まれに、原料を帰り荷として運ぶ場合もある。)
- ・ 1日の運行の流れは、一番早い運行で早朝3時頃出発。前日の午後3時半以降に翌日の配送に向けた宵積みを行っている。
- ・ 配送先が近場の場合は、1日2回の配送を行う。ただし、原則2回までの配送とし、ほとんどのドライバーが遅くとも昼過ぎには帰庫している。

3. 課題

- ・ C社の工場から東温市の営業所まで片道約45分、往復で1時間半かかっていた。
- ・ オーダー確定と品揃えに時間がかかっているため、昼過ぎに配送から戻ったドライバーは、午後4時頃の宵積みの開始まで、待機時間が発生していた。
- ・ 手荷役のため、荷役作業に時間がかかっていた。荷姿の形状により積み方も変わり、卸し先が1カ所であれば積み込み時間は1時間程度であるが、複数箇所となると、2時間以上はかかっていた。
- ・ 2013年度には、C社の輸送で4件もの車両事故が発生していた(小型車両事故の5割を占める)

表 改善前の平均拘束時間

	改善前（平均）	改善基準告示	状態
1日の拘束時間	16時間/日	原則13時間/日 16時間まで	上限に届く時間
月間拘束時間	341時間/月	293時間/月	48時間超過
年間拘束時間	4120時間/年	3516時間/年	604時間超過
休息期間	平均6時間	連続8時間	2時間の不足

4. 改善内容

(1) 改善内容

①工場構内に営業所を設置

- ・ 荷主へ交渉し、荷主の工場構内に営業所を設置した。（C-a社協は、営業所と駐車場10台分の賃料、電気代、等を月々支払い）
- ・ これにより、従来の東温の営業所から工場の往復の運転時間が1時間半短縮できた。

②専用の積込み作業員の配置による荷役分離

- ・ 積込み専任作業員を2名配置した。ドライバーは、昼過ぎには配送から戻り、翌日の配車指示を午後3時半頃に確認し、品揃えできている荷物から作業員と積込みを開始する。
- ・ 作業員は元ドライバーであり、積込み終了後、構内の車両の移動も行っている。また、兼務で運行管理者補助者として点呼も行っている。

③1日あたりの拘束時間の厳守

- ・ ドライバーの1日の拘束時間は、12時間を目途に終業することとし、それを厳守化した。
- ・ 工場構内に営業所開設したことにより、ドライバーは残った積込みを積込み専任者に任せ、積込み途中の車両を置いたまま、終業することが可能となった。
- ・ ただし、繁忙期や作業員が体調不良等で人員が不足する場合は、ドライバーは週2回まで最大16時間を超えない範囲で、時間外での作業を行っている。

④着車時間の見直し

- ・ 早朝一番の出勤時間を午前4時に変更した。
- ・ 以前は、遠方となる岡山や高知方面等の配送は、届け先の受け取り時間に合わせて深夜2時頃に出発していたが、着荷主と交渉し、午前4時出発に見直すことで、始業時間を遅らせ、拘束時間を短縮した。

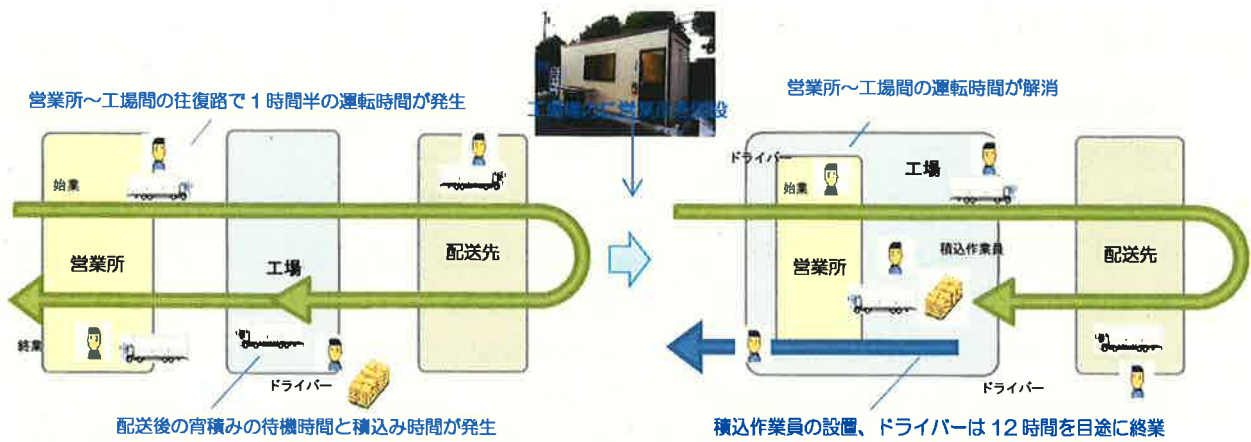


図 荷主庭先での営業所開設と荷役分離による作業時間の削減

(2) 改善の結果

- 工場内に営業所を開設し、往復路の1時間半分の運転時間を短縮。
- 積み込み作業員を導入し、ドライバーの積み込み作業時間を短縮。
- 月平均312時間の拘束時間⇒282時間の拘束時間へ改善(9.6%の改善)

課題	事前の1日目の拘束時間	改善への取り組み	事後の1日目の拘束時間
工場～営業所間の往復1時間半分の運転時間と、配送後の宵積みに待機時間が発生していた。	312時間	工場内に営業所を開設し、工場～営業所間の1時間半の運転時間を短縮。専用の補助員を導入し、ドライバーは12時間を目標に終業とした。	282時間の拘束時間へ改善 (9.6%の改善)

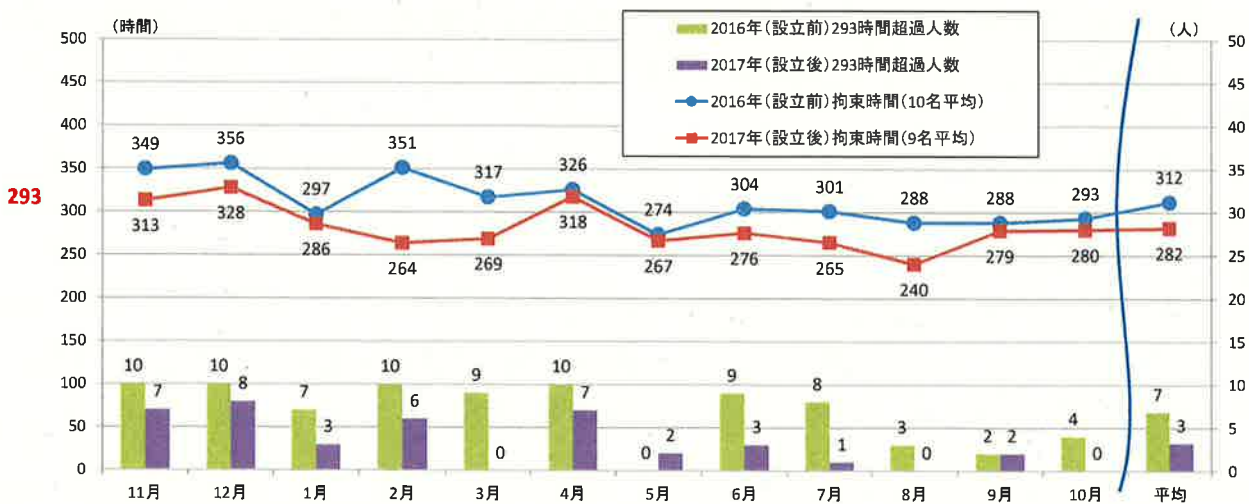


図 改善前(営業所設立前)と改善後(営業所設立後)の月間拘束時間、超過人数の比較

5. 結果に結びついたポイント

- ・ 運送事業者が問題意識を持ち、運行の実態を把握した上で荷主を説得し、荷主の理解のもと、改善策を実施したこと。
- ・ 当初は、2台のトラックに乗務員を3名配置することで労働時間の削減を計画し、業務撤退をも視野に荷主への値上げの交渉を行った。結果、「4トン車34%、2トン車69%の運賃値上げ」の了承をいただいた（値上げ開始：2015年9月～）
- ・ しかし、募集を行ったものの採用が思うように行かなかったため（1名採用のみ）、別の方向性を模索し、工場構内における営業所の設置を提案。
- ・ 営業所の家賃、電気代、2人の積み込み要員等の費用は、この当初計画していた人員増員の人件費で概ね賄うことができた。

6. さらなる改善に向けた今後の課題

●パレタイズ化による荷役時間の短縮

- ・ 現状はほぼ手荷役である、パレタイズ化による輸送が望ましい。ただし、荷主の協力次第となっている。
- ・ 一部パレタイズ化されている荷物もあるが、納品先でのパレット紛失が多いなど管理面の解決が必要である。

●配車

- ・ 翌日の配車の確定は、依然午後3時半となっており、配送から戻り、宵積みまでの待機時間が依然発生している。
- ・ 到着時間指定は午前中が多く、出発時間が早くなっている。

●荷揃えの改善

- ・ 段ボールは、印刷の工程等に時間を要するため、荷揃えに時間がかかっている。
- ・ 遠方への輸送など一番先に積む必要があるが、上記のような製造工程の要因によりそれができない場合もあり、製造工程と配送順の調整が望まれる。

●施設の改善

- ・ 雨天時の場合は、車両を倉庫に入れての1台ずつの積み込みとなるため時間がかかっている。屋根の設置等施設の改善が望まれる。

●リフト、作業員不足

- ・ リフト待ちが発生し、積み込みに時間がかかっている。
- ・ 先の配車やリードタイムの改善などによる作業効率の向上が難しい場合には、更にリフトや作業員を増やすことによって積み込み時間の短縮化が望まれる。

事例4 品種別のリードタイム仕分けと宵積みによる拘束時間の削減

1. 実施者の概要

発荷主企業：荷主 D 社：

愛媛県宇和島市に本社を置き、水産養殖用飼料の製造・販売と輸入・販売、水産用医薬品、鮮魚類、水産加工品、水産養殖業を営む。

実運送事業者：D-a 社

D 社の 100%子会社で、産地直送により、D 社が有する東京の活魚水槽、和歌山の活魚水槽及び畜養生け簀に日々活魚を輸送する。

保有する車種は、25 トン車で、荷台が水槽になっている。

荷種：活魚を中心に取り扱う。養殖魚の取扱いが 100%で、天然魚はほとんどない。

2. 輸配送の概要

- ・ 主な出荷先は、瀬戸内、関西、中部、関東。東北方面の場合は、他社との連絡輸送を行っている。
- ・ 関東の卸し先は、築地市場、太田市場、自社拠点の 3 カ所。自社拠点は太田市場の近隣に位置する。
- ・ 関東方面は 2 カ所に卸す場合もあり、その場合は太田市場と自社拠点、または築地市場と自社拠点の組み合わせとなる。
- ・ 卸し先の割合は、市場が 3 割、加工業者が 7 割程度。加工業者は主に関西方面となっている。
- ・ オーダーは、前日には確定する。オーダーは予定として、市場は毎日、加工業者は週単位で概ね把握している。
- ・ 生産者である漁師は、朝が早く、夜明けに伴い、夏で 5 時～5 時半、冬場だと 7 時くらいには出荷が始まる。
- ・ 鯛やしまあじ等の養殖魚は、養殖用の生け簀を岸まで船で引っ張り、いかだの上でハコダテという専用の箱に入れ、コンベアで揚げる。はまちやかんぱち等の青魚は、船を横づけにして、ユニックで揚げています。
- ・ 活魚は、専用のコンテナの中のカゴに入れ、それを荷台の生け簀にコンベアで入れて生きたまま輸送している。
- ・ 集荷先によって魚の種類やサイズが異なるため、一度営業所に集約し、車両毎に積み替えをして、消費地にむけて出発する。
- ・ 営業所から関東向けの出発時刻は午前 10 時～11 時頃で、当日の午後 10 時～11 頃に関東に到着し、ドライバーは休息に入る。
- ・ 積み込みはドライバーが基本行うが、現地で助手が付く場合もある。荷卸しはドライバーだけで行う。

- ・ 積卸し作業に要する時間は、積込みが2時間程度、荷卸しが1時間程度である。
- ・ 積込み作業は、種類やサイズ、重量による仕分けが必要なため、時間がかかる。荷卸し作業は、積み込んだドライバーがサイズと荷台の積込み場所を把握しているためかかる時間は短い。

3. 課題

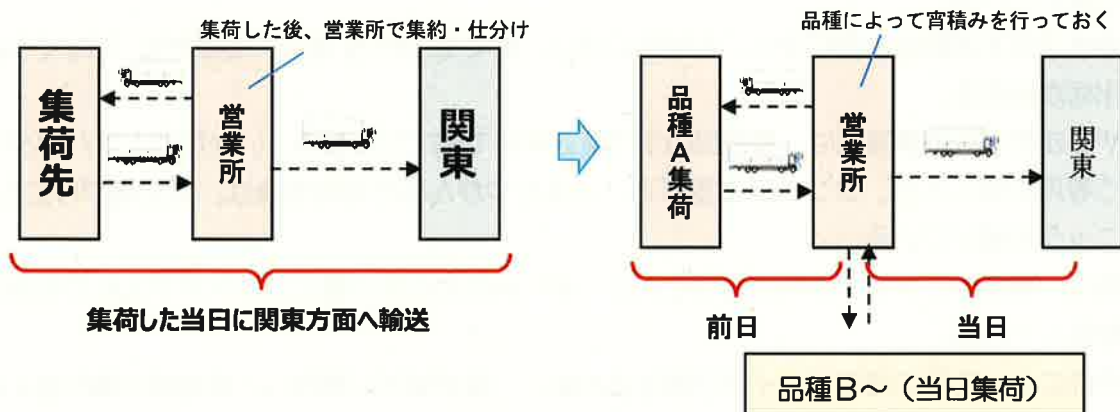
- ・ 早朝5時頃に集荷へ出発し、一度営業所に戻り荷物を集約・仕分けした後に、関東方面へ出発していた。発側で、荷物が揃うのに時間がかかり、出発も遅れ、拘束時間も長時間化していた。

4. 改善内容

(1) 改善内容

①宵積みの実施

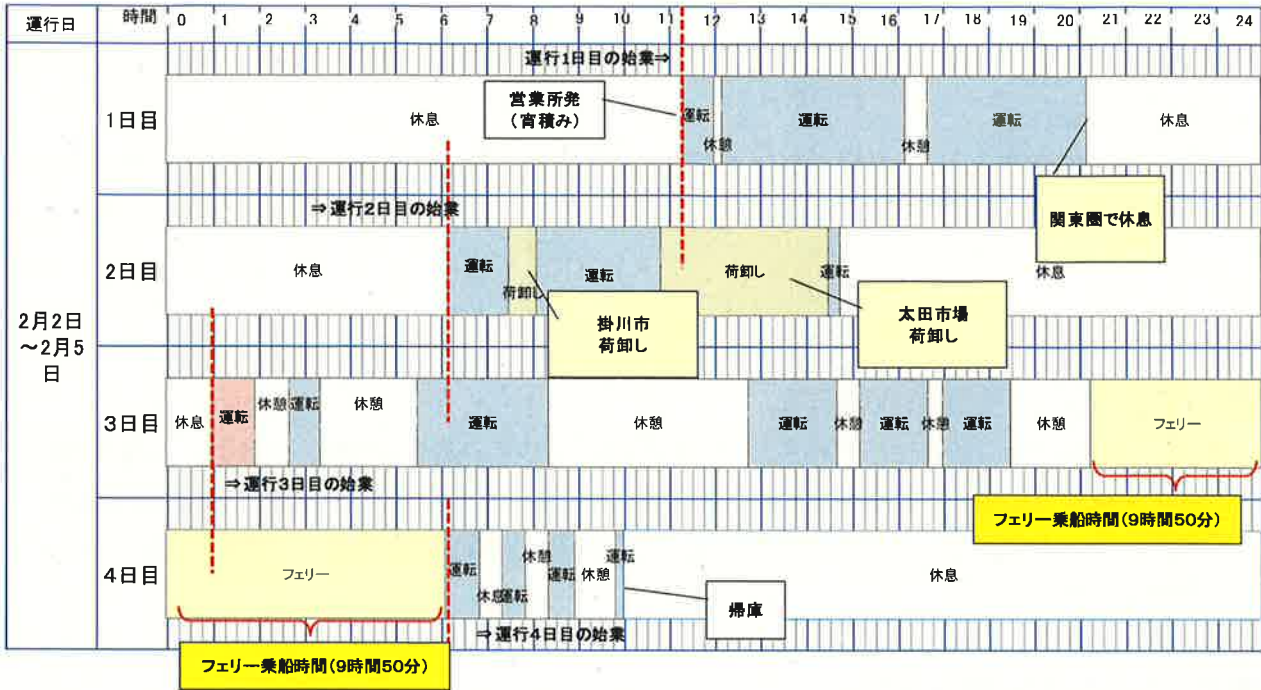
- ・ 品種別にリードタイムを仕分けし、出荷前日にある程度宵積みしておくことで、発側でかかっていた集荷の時間を短縮。
- ・ 一部の品種について宵積みを実施し、出荷当日には、他の品種と荷合わせし、関東に向けて輸送する。
- ・ 愛媛発の出発時間を10時～11時と遅らせ、関東には午後10時～12時到着とした。
- ・ 魚は鮮度の保持が重要となるが、鯛などのうろこのある魚については、水揚げしてから出荷まで1日空いても日持ちし、品質上に問題はないことを利用した。(鯛はかごに積めて水槽に入れ半睡眠状態で輸送する。)
- ・ しまあじなどのうろこがうすい魚は、擦れによる傷みが生じるため、営業所で荷さばき荷合わせを行い、当日出荷している。



②復路におけるフェリーの活用と運行期間の延長

- ・ 復路では、フェリーを活用。大阪まで陸送し、大阪からフェリーに乗船し、営業所に帰庫する。
2日運行⇒4日間運行へ輸送日数を延長し、1日あたりの拘束時間を短縮した。

図 改善後の運行



運行日	車番	運行	積	卸	始業	終業	運転	積み	荷卸し	休憩	休息	拘束時間	
2月2日~2月5日	900	4日間運行	1日目	0	0	11:19	20:10	8:11	0:00	0:00	0:40	10:00	14:00
			2日目	0	2	6:10	14:45	6:35	0:00	4:15	2:55	10:15	13:45
			3日目	0	0	1:00	20:15	9:20	0:00	0:00	9:55	4:45	19:15
			4日目	0	0	6:05	10:00	2:00	0:00	0:00	1:25	-	3:55

※3日目の運行については、始業時間、休憩時間を取得する時間を見直す必要あり。

(2) 改善結果

- ・ 発側で集荷や積み込みにかかっていた時間が、5時間程度短縮した。
- ・ 改善基準告示の違反件数が減少し、改善を進めることができている。(関東方面以外の運行も含む)

※ ただし、運行記録上では、関東方面の運行について、運行の初日の深夜に関東へ卸し、1日目の拘束時間が超過している例もみられる。翌日の卸しを徹底化するなど、今後の改善が望まれる。

また、3日目の復路の運行についても、始業時間や休憩時間を取得する時間を見直す必要がある。

課題	事前の1日目の拘束時間	改善への取り組み	事後の1日目の拘束時間
発側で、集荷した荷物を一度営業所で集約・仕分けを行った後、当日配送していた。荷物が揃うのに時間がかかり、出発も遅れ、拘束時間が長時間化していた。	約19時間	出荷前日に積み込み可能な貨物は積み込んでおくように、一部を宵積みするようにし、始業時間を遅らせた。	約14時間 (▲約5時間)

5. 結果に結びついたポイント

- ・ 品種別にリードタイムを仕分け、宵積みを実施し、始業時間を遅らせることができたことがポイントである。
- ・ 生産地で絞める魚は、リードタイムが1日遅れると鮮度が落ちてしまうが、鯛は生け簀で生きのまま輸送し、消費地側で締めるため、輸送日数を伸ばしても鮮度に問題を保つことができた。

6. さらなる改善に向けた今後の課題

●出荷先における待機時間の解消

- ・ 集荷では、出荷先で順番待ちが発生し、待機時間が生じている。例えば、今年は、出荷する鯛の数が少なかったため、価格が高騰し、出荷側に他の業者が集中して順番待ちによる待機時間が発生した。その時の対策として、出荷側の営業担当と連絡を取り合い、混雑状況を確認し、出発時間を調整した。

●卸し先での待機時間の解消

- ・ 卸し先となる築地市場と大田市場では、待機時間はほとんどない。トラックを着けると、市場の作業員がすぐにリフトで卸しにくる。築地から豊洲に市場が移転した際には、待機時間が増えることが懸念されている。

Ⅲ. トラックドライバーの長時間労働改善に向けたまとめ

1. 愛媛県におけるトラック運転手の労働時間の実態と課題

(1) 愛媛県におけるトラック運転手の労働時間の実態

国土交通省及び厚生労働省が平成 27 年度に行った「トラック輸送状況の実態調査(愛媛県版)」
※によれば、愛媛県におけるトラックドライバーの労働時間は、下記のような実態であった。

※トラック輸送状況の実態調査(愛媛県版)

有効回答数 運送事業者 35 社 ・ ドライバー 94 名 (うち女性 0 名)

調査期間 平成 27 年 9 月 14 日 (月) ~ 20 日 (日) の 7 日間

●ドライバーの拘束時間⇒長距離輸送の場合、16 時間超えの割合が多い。

- ・ 1 運行の走行距離は短・中距離運行 (走行距離 500km 以下) が 81.3% を占め、平均は 332km。(回答者平均)
- ・ 短・中距離運行の平均拘束時間が 11 時間台であるのに対し、**長距離運行の平均拘束時間は 16 時間を超えている。**
- ・ 1 運行の**拘束時間が 13 時間を超える運行が全体の 35.3%、16 時間を超える運行が全体の 14.4% がある。**
- ・ 16 時間超の割合は、「大型」、「長距離」、「雑工業品」で高くなっている。
- ・ **休息期間 8 時間未満の運行が全体で 18.8% あり、「大型」の割合が高くなっている。**

●手待ち時間の発生状況⇒手待ち時間がある運行は 4 割を占める。

- ・ 「手待ち時間がある運行」は全体の 40.3%。
- ・ 手待ち時間の平均は 1 時間 30 分で、「手待ち時間がない運行」と比べて拘束時間が 1 時間 03 分長くなっている。
- ・ 手待ち時間がある運行での手待ち時間は、1 運行あたり平均 1 時間 30 分で、うち 1 時間超が 46.3%、2 時間超が 22.7%、3 時間超が 11.6%。
- ・ 手待ち 1 回あたりの待ち時間は、平均 53 分、1 時間超が 23.9%、2 時間超が 6.6%、3 時間超が 3.1%。
- ・ 手待ち時間は発荷主で 1 時間 01 分、着荷主で 47 分発生。
- ・ 時間指定がある場合でも、ない場合と同程度の手待ち時間が発生している。

●荷役、付帯作業の発生状況⇒荷役作業の発生割合は発荷主で 4 割占める。

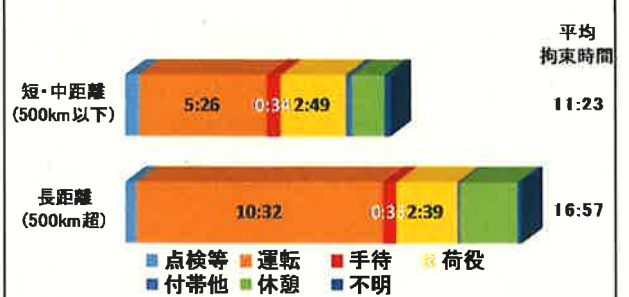
- ・ 荷役作業の発生割合は、発荷主で 40.8%、着荷主で 59.2%。
- ・ 荷役作業の平均時間は、発荷主で 54 分、着荷主で 42 分。
- ・ その他付帯作業は、「検品」、「保管場所までの横持ち運搬」、「商品仕分け」が多く、割合の高い品目は、付帯作業により差異がみられる。

参考：ドライバーの拘束時間の概要

【手待ち時間の有無別】



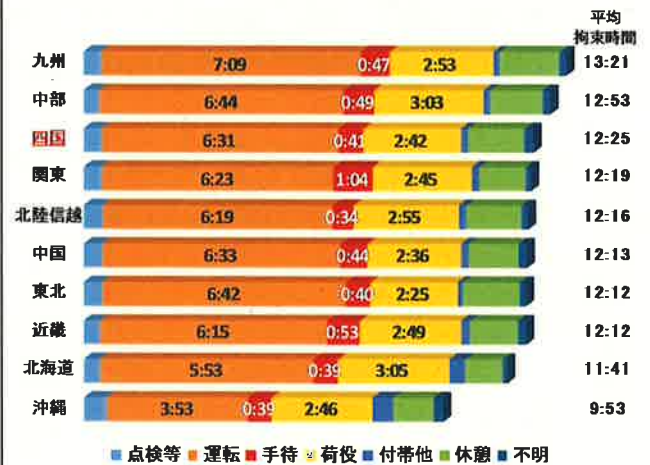
【走行距離帯別】



【輸送品類別】



【地域別】(参考)



(2) 愛媛県のトラック輸送の特徴と課題

上記の愛媛県における実態と当先進事例での課題を踏まえると、愛媛県発のトラック輸送において、下記の特徴と課題があげられる。

トラック輸送の現場では、これらの課題に対応した対策を検討・実行し、トラックドライバーの拘束時間（労働条件）の短縮を実現していくことが望まれる。

- ①大消費地となる関東方面への輸送は、長距離輸送に伴い、拘束時間も長時間化する。様々な工夫によってその短時間化を目指す必要がある。
- ②手荷役の現場がまだ少なくない。特に長距離輸送では、ばら積みによる積載率の確保を優先する商慣行が強く、手荷役による荷役時間の長時間化とドライバーの厳しい作業負荷付が生じている。
- ③農水産品等は、県内の複数個所で集荷、積み込むケースが少なくない。集荷に伴う各々への運転時間、手待ち時間の発生等も拘束時間を長時間化している要因となっている。
- ④着側においても、卸し先が複数箇所ある場合は同様に、各々への運転時間、手待ち時間の発生等が拘束時間を長時間化している要因となっている。

2. 今後求められる改善策

ここで取り上げた先進事例は、「複数卸しから1カ所卸しへの配車計画による拘束時間の削減」「パレット輸送や納期の調整等による拘束時間の削減」「荷主庭先での営業所開設と荷役分離による作業時間の削減」「品種別のリードタイム仕分けと宵積みによる拘束時間の削減」の4つの対策であった。

今後、愛媛県における各輸送の現場においては、輸送の課題を、それぞれ【発側】【輸送】【着側】ごとに明らかにし、有効な改善策を講じ、拘束時間の削減な労働条件の改善を進めていくことが望まれる。

その改善策は、4つの先進事例であげられた「卸し先の集約」「パレット輸送」「納期の調整」「荷役分離」をはじめとする様々な改善策をそれぞれ実施することに加えて、改善策を組み合わせることで、一層の効果が得られることが期待される。

【発側の改善策】

①パレット輸送の導入

- ・ 手積み・手卸しによる荷役作業は、荷主との協議や調整により、パレットを用いた荷役作業とすることで、荷役時間の削減やドライバーの作業負荷の軽減が期待できる。
- ・ 10トン車でバラ積みで手荷役の場合、その多くは積卸し作業にそれぞれ2時間程度、合計4時間程度かかっているが、パレット荷役ではそれぞれ20分程度、合計1時間弱で済み、2～3時間程度の荷役時間及び拘束時間の短縮を見込むことができる。
- ・ ドライバーの労働負荷を軽減するだけでなく、ドライバー不足が深刻化する中、若年層の採用、高齢者ドライバーや女性ドライバーを活用していくことが将来的に必要なこと、他の競合の荷主企業や地域の荷主企業が既にパレット輸送を導入済みであることから、輸送力の安定的な確保のためにも、パレット輸送の早期の導入が望まれる。
- ・ 導入における課題としては、パレット輸送は、隙間が空くことで、輸送途上における荷崩れ、荷痛みも想定されることから、荷崩れ防止対策として、ストレッチフィルム、当て板（トラックボード）等の養生方法の検討が必要である。
- ・ また、空パレット返却方法について検討（レンタルパレットの使用や貸出し伝票を作成し、次の運行での返却が想定される。）や、積載率の減少による便数の追加についても検討が必要となる。
- ・ このように、導入に当たっては、パレット等の輸送用機器にかかるイニシャルコストや、導入後の管理コスト等が発生するため、関係者間で費用分担を検討することがポイントとなる。

②発側集荷先の集約化

- ・ 集荷先や配送先が複数にわたり、運転時間や荷待ち時間が長くなっている場合は、集配先を集約すること等により、拘束時間を短縮できる可能性がある。

③幹線輸送部分と集荷配送部分の分離

- ・ 集荷から幹線輸送、配送までをすべて同じトラックドライバーが行っている場合には、集荷担当と幹線輸送担当を分離したり、幹線輸送担当と端末配送担当を分離したりすること等により、拘束時間を短縮することが可能となる。
- ・ ドライバーの高齢化が進む中、集荷配送部分は高齢ドライバーの担当とすることで、作業負担を軽減させることにも有効である。

⑤補助作業員の導入による運転と積み込み作業の分離

- ・ 一人のトラックドライバーの拘束時間が長くなっている場合には、運転以外の附帯作業を分離し、他のトラックドライバーや専用の作業員が行うことで、拘束時間の短縮や作業負担の軽減が可能となる。
- ・ 他県の事例として、運送会社（通運業者）が発荷主と協議し、農産物の出荷センター内に空の JR コンテナと、コンテナ荷役用フォークリフト（JR 貨物から中古機を購入）を置き、積み込み作業者を配置し、発送前日までに回送していた空コンテナに出荷農産物を積み込むことで、ドライバーの拘束時間を短縮した例がある。

④発側での積み込み時間や順番の指定

- ・ 発側において複数のトラックの集荷があっても同じ積み込み時間を指定している現場が少なくない。特に繁忙期などは、他の車両と重なり、手待ち時間が発生するなど非効率な現場が散見される。
- ・ 発側では、実際に積み込み作業が実施可能な時間を指定する、同じ時間に集中させないように時間帯または順番を事前に連絡しておくことで、手待ち時間の削減が期待できる。
- ・ 荷主側にとっても積み込みの順番を決めることによって、荷揃え作業を効率的に行うことができるなど、荷役作業の効率化、平準化につながるものと考えられる。

⑥朝積みまたは宵積みへの変更による拘束時間の短縮

- ・ 1日の配送が終わり、宵積みまでの間に手待ち時間が生じているケースは、1) 一部を朝積みに変更することで、宵積みまでの手待ち時間を削減する、2) 宵積み作業に補助作業員を導入することでドライバーを終業させたり、積み込み時間を短縮することで拘束時間を短縮する、などの改善策が考えられる。
- ・ 朝の積み込み時間が集中するなど手待ち時間が生じているケースでは、1) 前日に積み込み可能な貨物を予め積み込んでおくことで手待ち時間を短縮する、2) 朝積み作業に補助作業員を導入することでドライバーの始業時間を遅らせたり、積み込みの荷役時間を短縮することで拘束時間を短縮する、などの改善策が考えられる。
- ・ どちらにしても荷主側でオーダーを確定する時間を早める等の調整についての協力をえられるかどうか重要である。

【輸送の改善策】

⑦フェリー活用による休息期間の確保

- ・ フェリー輸送を活用し、拘束時間の短縮を図る。
- ・ 改善基準告示では、フェリー乗船時間のうち 2 時間を拘束時間、残りを休息期間としていたが、トラックドライバーに限り、平成 27 年 9 月からは全て休息期間として扱われるようになってきている。
- ・ 例えば、卸し先との四国～関西間のフェリーを活用する等し、フェリーの乗船時間を休息期間に含めることで、十分な休息期間を確保し、拘束時間の短縮化を行う。
- ・ 納期が懸念されるが、リードタイムを 1 日延ばす⑩製品別の納期変更案とあわせた改善が望まれる。

⑧トレーラの利用による拘束時間の短縮、輸送力の確保

- ・ トレーラの利用により、1) 荷役分離による拘束時間の短縮、2) 1 回における輸送量の増大を図る。
- ・ 1) 荷役分離では、ドライバーとは別に、専用の積込み作業員を配置することで、現状発生している待機時間、拘束時間の短縮を図る。
- ・ 2) 1 回における輸送量の増大では、パレット輸送の導入に伴う、積載効率の減少、車両台数の増加を補うことの対応ともなる。

⑨中継輸送の導入による長時間の拘束時間の短縮

- ・ 大阪・愛知付近で、中継拠点となりうる営業所をもつ運送会社と協力し、ドライバーの交替等、中継輸送を導入した長時間の拘束時間の短縮が望まれる。
- ・ 愛媛中心部から高速道路利用で、大阪まで 4 時間 30 分程度、愛知までは 6 時間 30 分程度である。
- ・ 中継拠点でのドライバー交替にかかる時間は約 30 分程度。協力会社と連携し、中継拠点での時間のマッチングができるように十分に調整を行うことで、ドライバーの拘束時間の短縮が期待される。

【着側の改善策】

⑩納期変更による休息期間の確保

- ・ 関東向けの配送では、翌日の朝に納品となれば、拘束時間の遵守は特に厳しくなる。
- ・ 製品によっては、リードタイムを 1 日延長することなどは、検討可能な場合が少なくない。在庫に余裕のある製品などを仕分けし、納期を遅らせることができれば、十分な休息期間を確保するなど、適切な運行への見直しができる。

表 愛媛県トラック輸送における問題点・課題、各事業者の要望の整理

	課題	対応策
発側	<ul style="list-style-type: none"> 集荷先毎の手待ち時間やの手荷役の発生 ばら積みによる積載率確保の通俗化 	<ul style="list-style-type: none"> パレット輸送への転換 発側の拠点の集約化 幹線輸送部分と集荷配送部分の分離 発側における到着時間や順番の指定 宵積みによる始業時間の変更 補助員の導入による運転以外の作業部分の分離
輸送	<ul style="list-style-type: none"> 関東方面の輸送時間の長時間化 	<ul style="list-style-type: none"> フィリー等の活用による休息期間の確保 トレーラ活用による拘束時間の短縮、輸送力の確保 中継輸送の導入
着側	<ul style="list-style-type: none"> 卸し先毎の手待ち時間や手荷役の発生 	<ul style="list-style-type: none"> パレット輸送への転換 製品別の納期の調整

おわりに

全国的なドライバー不足によって、近い将来、今までのように物が運べなくなる時代が来ることが懸念される中、愛媛県内でもドライバー確保、車両の確保の問題が顕在化している。本事業関係者にとっても輸送力の安定的な確保は不可欠である。従って、生産、出荷、流通、販売に携わる各関係者が緊密に連携し、トラック輸送への負荷の軽減、物流の効率化を図ることで、持続可能な物流を実現していくことが必要である。

現状の改善に当たっては、メリットを応分に享受するとともに、新たに発生するコストや負担等も関係者間で応分に負担するなど、各関係者にとって Win-Win の結果が得られるよう、関係者間での真摯な協議を行っていくことが重要と考えられる。

今回の先進事例を参考として、関係者間の他のトラック輸送にも活用・展開できるよう、更には、今回の関係者以外のトラック輸送の現場に対しても情報提供等が行われ、トラック運転者の労働条件の改善が進むことが期待される。

以上

