

香川県地方協議会  
トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会  
におけるコンサルティング事業

平成31年 3月28日

# 目次

---

I 本事業の実施概要	・・・	2
II 中継輸送①:香川⇔関東	・・・	11
III 中継輸送②:香川⇔福島	・・・	23
IV 課題	・・・	28

# 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などの実態があり、運送事業者のみの努力で長時間労働を改善することが困難な状況にあり、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要がある。

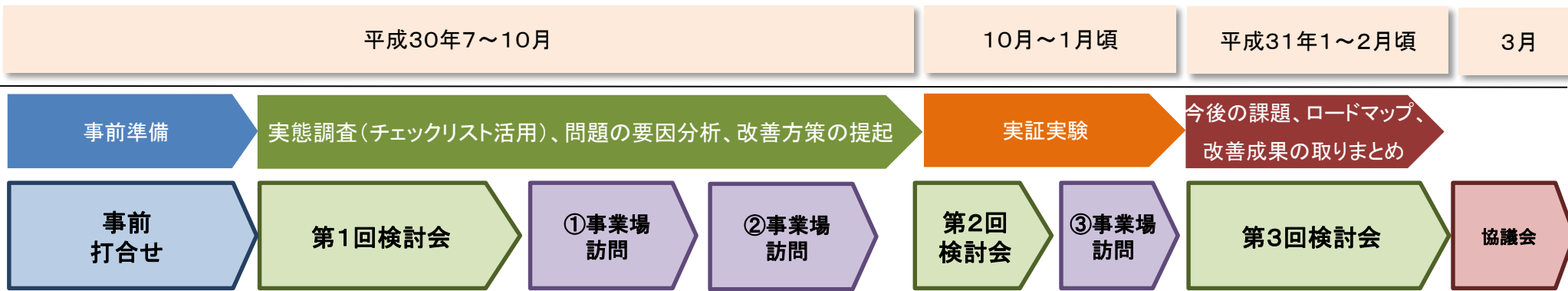
○このような状況を踏まえ、トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会（以下、「地方協議会」という。）において、平成28年度から平成29年度の2か年にわたりパイロット事業を実施し、荷待ち時間の削減や荷役作業の削減等、一定の成果が得られたところであるが、より詳細な改善提案を行う「コンサルティング事業」を実施することにより、更なるトラック輸送の長時間労働の抑制とその定着を図っていくことを目的とする。

## 当社の問題意識

問題意識	内 容	ポイント
取引条件の改善が必要	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 荷主とトラック運送事業者との力関係により、労働時間短縮に向けた改善が進捗せず、さらに多重的な下請構造により適切な運行管理がなされていない等の問題が多い。</li><li>○ 附带作業、荷主都合の待機時間等について、適正運賃・料金の収受ができていない等の問題があるため、取引条件の改善に向けた取組を検討する。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 長時間労働に影響する受発注業務、附带作業、荷主都合の待機時間等について実態把握し改善する</li></ul>
モデル事例の構築が必要	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 運転者の長時間労働の抑制に向けて、コンサルティング事業では「実態把握→問題・課題の把握と計画(Plan)→実証実験の実施(Do)→実証実験の評価(Check)→次年度以降の改善対策(Action)」に取組むことで、水平展開可能なモデル事例を検討する。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 実証実験による成果の有無ではなく、改善方策の現実的妥当性と効果性の評価を実施する。</li></ul>
改善方策の標準化が必要	<ul style="list-style-type: none"><li>○ 対象集団が実施した改善方策について、他の荷主・トラック運送事業者においても取組できるよう、改善方策を標準化する。</li><li>○ 中央協議会が策定予定の「長時間労働改善ガイドライン」に活用できるように改善方策の標準化を検討する。</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>○ パートナーシップの構築手法、長時間労働の改善方策について、水平展開できるよう手法を標準化する。</li></ul>

## 2 本業務の作業フロー

○ 本業務の作業フローは以下の通りである。実施時期は提案段階では想定であり、運輸局及び事務局と協議の上、決定する。



・最初に、事務局(各運輸支局、各労働局、各トラック協会)との事前打合せを実施する。

・打合せ内容は、コンサルティング事業の進め方、今後のスケジュール、留意事項、質疑応答、チェックリストの説明、事務局内の連絡体制等を確認する。

・打合せ資料は、予め当社から電子メールにて一式送付する。

・事務局内にて、検討会(3回分)、事業場訪問(2回分)前に、開催候補日を整理し、第1回検討会でコンサルティング事業に必要な日程(協議会を除く)を早期に調整する。

○実態の概略把握

- ・コンサルティング事業の進め方
- ・質疑応答
- ・スケジュール調整
- ・改善取組状況のヒアリング

○改善方策の提起

- ・現場実態の共有化
- ・問題・課題の共有化
- ・改善方策の提起と意見交換
- ・取組スケジュール
- ・取組の役割分担

○改善成果のまとめ

- ・報告書案について意見交換
- ・今後の課題、ロードマップの検討
- ・アンケート調査票の配布 他

【集団】チェックリスト

・実態把握による問題整理

・長時間労働の要因分析

・解決策(改善メニュー)の検討

【実証実験】(集団)

- ・現場での改善メニュー実施可否の検討
- ・現場での改善メニューの実施

・改善成果のとりまとめ

・今後課題や対応策の検討

①②事業場訪問

○実態調査

- ・運転日報等による情報収集
- ・改善方策等に対する意見交換 等

③事業場訪問

○改善成果の把握

- ・運転日報等による情報収集
- ・効果の把握
- ・改善方策や今後に関する意見交換等

### 3 検討会の開催

#### 検討会の開催

受託業者は会議体による以下の内容の検討会を期間中に3回以上開催すること。

(ア) 第1回検討会では、実証実験実施前において、本事業の趣旨の理解及びトラック運転者の労働時間の改善に対する構成員間の気運の醸成を図る。

(イ) 第2回検討会では、事業場訪問により把握した問題点を対象集団で共有するとともに、実証実験の実施手法等について提案し、検討を行う。なお、改善策を提示する際には、当該改善策の費用対効果の見込みについても提示することで、荷主と運送事業者との費用負担面の協働を促すものとする。

(ウ) 実証実験実施後において、受託業者があらかじめとりまとめた実証実験の結果報告、改善状況、実験成功又は失敗の要因分析、今後の課題等について検討を行う。

回数	検討内容	留意点
第1回 検討会	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. コンサルティング事業の合意形成</li> <li>2. コンサルティング事業についての今後の進め方</li> <li>3. 守秘義務契約の説明(情報の扱いの留意点)</li> <li>4. スケジュール調整(検討会、現場訪問日程を全て調整)</li> <li>5. 質疑応答</li> <li>6. これまでの改善取組状況のヒアリング</li> </ol>	<p>○ 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である。</p>
第2回 検討会	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 現場実態の共有化</li> <li>2. 問題・課題の共有化</li> <li>3. 改善方策の提起と意見交換</li> <li>4. 改善に向けた取組スケジュール</li> <li>5. 取組の役割分担</li> </ol>	<p>○ 第1回事業場訪問による実態調査、チェックリストの記載内容等から実態把握、問題・課題を分析し、改善に向けた取組方策を検討する。</p> <p>○ 取組方策では、実施主体の責任分担、スケジュール、定期的な進捗管理などについて検討する。</p>
第3回 検討会	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 改善成果のまとめ</li> <li>2. 報告書案について意見交換</li> <li>3. 今後の課題の検討</li> </ol>	<p>○ 第2回事業場訪問により、改善への取組実態、具体的な成果についてヒアリングを実施し、コンサルティング事業の評価、成功・失敗の要因分析、課題を検討し、報告書案とする。報告書案は対象集団から合意を得るものとする。</p>

## 4 事業場訪問の実施

### 事業場に対する 指導・助言等

○受託業者は、第1回検討会と第2回検討会の間に1回、第2回検討会と第3回検討会の間に1回以上の計2回以上、対象集団全ての事業場を訪問し、それぞれの課題に応じて助言・指導を行うこと。ただし、実証実験の内容によっては一部訪問を省略する。事業場訪問の際には、現場の実態を把握し、長時間労働の要因分析等を基礎に以下事項を実施する。

(ア) 実証実験を実施するにあたっての対象集団への指導・助言

(イ) 把握した実態と分析結果をもとに長時間労働の抑制のための指導・助言

(ウ) 改善手法の提案

(エ) 改善策の実施状況の確認と指導・助言

### 事業場訪問による指導・助言

回数	検討内容	留意点
第1回 事業場訪問	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 詳細な実態調査</li> <li>2. チェックリストを補充する調査</li> <li>3. 運転日報等による情報収集</li> <li>4. 改善方策等に関する意見交換</li> <li>5. 積み込み・取卸し現場の視察</li> <li>6. 附帯作業内容の現場視察 等</li> </ol>	<p>○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する。</p> <p>○有効な改善方策についても、複数の代替案を用意し、第2回検討会で十分な検討を実施する。</p>
第2回 事業場訪問	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 実証実験の取組内容と改善成果の把握</li> <li>2. 運転日報等による情報収集</li> <li>3. 改善効果の把握</li> <li>4. パートナーシップ構築状況とその効果</li> <li>5. 実証実験での失敗、困難な事項等の聞き取り</li> <li>6. 実証実験結果の要因分析に向けたヒアリング</li> <li>7. 今後の改善方策、取組予定内容等の意見交換</li> </ol>	<p>○改善成果の取りまとめに向けた現場調査を実施する。</p> <p>○実証実験の取組に際して、進捗状況、取組のボトルネック箇所等を確認し、助言指導を実施する。</p> <p>○実証実験が完了しても、改善方策の取組を継続してもらうため、今後の取組課題、改善方策、ロードマップについても検討する。</p>

## 5 実証実験の実施

○対象集団が実施する実証実験において、現地管理等を行うほか、対象集団に対するヒアリング調査等を実施し、実証実験全体を通じた効果・検証（課題の改善状況、実験成功又は失敗の要因分析、今後の検討課題等）のとりまとめを行い、検証結果を踏まえた更なる改善策を検討し、対象集団に対して提言する。

### ○現状分析、要因分析を踏まえ、改善方策を抽出

○改善方策の検討では、対象集団における物流子会社、実運送事業者の考え方が対立する場合があるため、複数の改善方策を準備して検討を実施する。検討会の際に、多面的に意見ができるように、複数の改善方策を準備することがポイントである。

○最適な改善方策の立案には、実運送事業者が有益な情報を保有しているケースが多いため、詳細にヒアリングを実施する予定である。

### ○改善方策の取組段階とスケジュール

○問題状況の要因分析を踏まえ、改善方策を検討すると、短期的課題、中長期的課題に分類される。当該課題に即して、改善方策も短期的な取組方策と中長期的な取組方策に分類される。

○本事業では、数か月で成果がある程度見える短期的取組方策を選定するとともに、中長期的な取組方策にも着手することで、長時間労働の抑制に向けた素地を構築する。

○パートナーシップ構築においても、同様にスケジュールを踏まえ、優先順位をつけて改善方策を抽出し、検討する。

### ○改善方策の検討ポイント

○改善方策は、対象集団に対して押付けにならないよう、議論を踏まえ検討する。

○改善方策は、改善対象箇所、具体的取組内容、責任担当者、評価方法、改善の達成イメージ、スケジュールなど、取組内容を細分化して、具体的なアクションができるようマニュアルレベルにまで落とし込むことが、短期間に成果を得るための重要ポイントである。

### ○実証実験の実施にあたり検討する事項

○第2回検討会の後、各事業所では実証実験として実施する際に、問題・課題の有無を踏まえ、実現可能性について検討する。

○仮に実施にあたり問題・課題がある場合には、コンサルタントが助言指導し、実施に向けてサポートする。

### ○実証実験に向けて決定する事項

#### ○改善する業務範囲

・どの業務におけるいかなる部分を具体的に改善するか

#### ○具体的な改善方策

・短期的、中長期的な時間を踏まえた改善方策  
・実証実験で高い優先順位の改善方策

#### ○各事業場での責任担当者、実施担当者等の体制の構築

・各事業場における取組体制の構築（責任者任せにしない）

#### ○各事業場におけるスケジュールと進捗管理

・いつまでに、何を実施するか、詳細なスケジュール策定

#### ○改善方策の進捗評価方法の共有化

・努力したか、しなかったかを評価するための観点と内容

#### ○成果のイメージの共有化

・何を持って成果があったとするかについて、共有化する



## 6 パイロット事業を踏まえた本年度業務の方向性

○昨年度担当した7箇所のパイロット事業から得られた課題を踏まえ、本年度業務の方向性を検討する。

### 2カ年のパイロット事業における課題と本年度業務の方向性

#### 課題1: 実証実験(改善方策)選定における制約

○パイロット事業で実施困難な取組は、以下の事項を関連させた取組である。(費用等を要するケース)

- ・施設面の見直し(スペース拡張、倉庫の増改築、自動倉庫導入等)
- ・荷役作業機器等の導入(フォークリフト増車、その他効率化機器導入等)
- ・情報システムの導入(受付管理・労働時間管理システム等)
- ・作業員の増員(荷役作業、検品作業等)

○費用等を投入せずに、パートナーシップ構築、業務プロセス改善のみによる、労働時間短縮に向けた取組には限界がある。例えば、入門時間を分散化するための「入門受付管理システム」がない事業者では、システム導入ができず、他の重要性の低い取組を選択せざるを得ない。

○パターン化された実証実験をしても、現場感覚に合わず、利活用されない懸念がある。(例:手積み→パレット化する方策)

#### 課題2: 労働時間短縮方策のパターン化

○過去2カ年の実証実験の取組内容は、他事業者が既に現在取組みしている事例が多い。(新規性がない)

○労働時間短縮に向けた改善方策の内容はパターン化されている。

#### 本年度業務の方向性

- 費用等を投入しない実証実験の取組内容であっても、明確な効果が期待できる改善メニューを検討する。
- 単に類似事例を積上げるような実証実験ではなく、新規性のある取組を実施する。
- 費用等を投入しない取組方策のみならず、最新の荷役作業機器を導入した業務改善方策、労働時間短縮実態等についても、カバーする方向性も検討できる。
- 労働時間短縮効果の出ない改善活動も、パイロット事業として有効ではないか。(パートナーシップ構築、作業データ計測の仕組づくり、KPI設定と活用他) → それをいかに労働時間短縮につなげることができるか明確する必要がある

#### 本年度業務の方向性

- 実証実験内容を類型化(荷種×改善内容)し、効果的な取組策を検討する。
- 効果を左右する前提条件、実施の制約条件等を詳細に示す。

### 課題3:発着荷主のメリットを示す(時間短縮効果等)

- これまで運転者の労働時間を考慮せず、発着荷主のメリットを追求してきたため、実運送会社側が既に劣位にある状況において、さらに発着荷主との相互メリットが要請される。
- 運転者の労働時間短縮に焦点を当てるだけでは、発着荷主は動かない。
- 実証実験では、「労働時間短縮」に限定した取組では成立しない。取組によっては、発着荷主側の成果が大きく出る場合もある。



### 本年度業務の方向性

- 実証実験は、実運送事業者が単独で実施できるものは妥当でない。発着荷主の運送条件、契約条件を見直し、労働時間短縮に取り組むことが求められる。
- 実証実験の選定基準は、運転者の労働時間短縮のみならず、発着荷主への効果が明確で、取組に魅力を感じる内容かどうか。
- 発着荷主に対して訴求力を高め、運転者の労働時間短縮に関心を持ってもらうためには、発着荷主側のメリットを強調する必要がある。
- 効果測定では、運転者の労働時間短縮のみならず、発着荷主における荷役作業時間の短縮効果等をも計測し、効果を示す方向性がある。

### 課題4:パイロット事業の成果・・・誤解を与えない工夫

- 労働時間短縮の効果が求められているため、成果を大きく見せがちである。
- 効果のみを大きく見せると、実証実験に対する信頼が欠如するため、成果表記には課題が残る。



### 本年度業務の方向性

- 労働時間短縮効果が独り歩きすることなく、誤解を与えない配慮が求められる。成果を左右する要因の分析、成果を最大化する要因の特定、課題整理などを実施。また可能な限り、複数の原データを分析した痕跡を残したい。
- 費用等を投入せずに、短期間に大きな成果は出ないのは当然であり、逆に成果が大きい場合には詳細なエビデンスが必要ではないか。

### 課題5:業種毎の知見の共有化

- 報告書は対象集団の理解を得ているため、詳細な情報は掲載されていないケースが多いため、業種毎の知見、経験が十分に共有化できない。



### 本年度業務の方向性

- 昨年度の業種毎にどのような成果が得られ、本年度業種毎にいかなる方向性で取組むか。(特に方向性がなければ、昨年度と同じ考え方で取組めばよいか)

## 課題6: パートナーシップは「人づくり」と「組織づくり」

### ○パートナーシップ構築に必要な事項

- ・定期的話し合い、運転者に話しかける関係づくりなど、関係性構築
- ・現状を見て、聞いて、実感して、実態と問題を共有化
- ・改善に向けた知識・知恵を獲得

### ○現実には、以下のような問題がある。

- ・着荷主は発荷主の活用するパレット規格を知らない。(発荷主も同様)
- ・発着荷主で、「パレット単位」のケース数として、倉庫の高さの相違から段数が相違するが、双方が知らない。
- ・発着荷主の倉庫、荷役作業の実態を知らないケースが多く、イメージも浮かばない。



## 本年度業務の方向性

- 本年度は、人づくり、組織づくりをサポートするために、以下事項があげられる。
- ・着荷主が発荷主の荷役作業、積込み状況を視察。(発荷主も同様)
- ・他の優良事例を視察し、改善への知見を得て、意見交換を実施。

## 課題7: 事業場訪問への協議会事務局の参加

○事業場訪問には、協議会事務局が参加すると本音の意見、実態が把握できないため、同席は控えたほうが良いとする考えがある。

○国交省等からの受託事業者は、国交省等と一体として見られる傾向があるため、「受託事業者と対象集団のみでヒアリングを実施」しても、「事務局の同席を得て」も、同様と思われる。



## 本年度業務の方向性

- 検討会及び事業場訪問には、事務局の参加を得たほうが、コンサルティング事業の内容について事務局と共有化できるため、円滑に推進でき、メリットが大きい。予め対象集団の意向を確認し、事務局も参加することが望まれる。
- 運輸支局、労働局の担当者においては、可能であれば検討会及び事業場訪問に参加をお願いしたい。

## Ⅱ 中継輸送①：香川⇔関東

## 6 事業の概要①



### 輸送形態

- 発荷主の輸送依頼に基づき、運送事業者は発荷主の工場にて積込作業を実施し、納品先、倉庫等へ輸送する形態である。
- 輸送先は、中国、関西、関東方面など多方面となっている。

### 関東方面への 長距離輸送

- 四国地域から関東方面への長距離輸送に従事する運転者は多く、往復で2泊3日、3泊4日の運行計画となっているケースが多いが、昨今の人材不足のなかで、若年運転者が集まりづらい状況となっている。若年運転者は、宿泊を前提とした運行よりも、毎日自宅に帰りたいとするニーズが強く、四国地域での運転者確保にも課題があるのが実態である。
- 本年度コンサルティング事業では、「中継輸送」を試行的に実施することにより、円滑な実施に向けた課題を抽出し、今後の検討事項を整理するものである。

## 6 事業の概要②

現在の運行日

- 工場からの出荷日に合わせて運行している。出荷がない日は運行なし。
- 原則として、「月から金までの平日」であり、土日は運休。

輸送量

- 積載量12トンウイング車を使用するが、出荷数量は季節変動があることから、7月、12月は増加傾向にあるが、それ以外の時期の輸送量は減少する傾向にある。(積載量の多い月:7月・12月、1パレット当たりの重量:約1トン)
- 関東方面への出荷では、他の貨物と積合せにより輸送されるケースが多い。

荷種

- 主に缶詰(内容物:みかん・もも等のくだもの他)

使用用途

- 自社名による販売のみならず、OEM(他社ブランドによる生産)も実施

積込形態

- ドライバーは、倉庫内の段ボールに箱詰めされた缶詰をパレットに積載し、リフトでウイング車に積込み作業を実施。荷下しにおいてもドライバーがリフト操作して作業を実施。

帰り荷

- 帰り荷は予め確定していないため、様々な荷主、元請から埼玉・東京エリアから香川県までの帰り荷を確保している。(主に雑貨等)
- 帰り荷の積込み場所までの移動距離は最短になるよう、配車されている。

荷卸し前の  
待機時間

- 荷卸し前の待機時間は、平均30分以下となるよう改善されており、現状問題となっていない。



## 6 事業の概要③

○香川県の製造工場から、明石大橋を經由し、全線高速道路を利用して、埼玉県川口市までの輸送するものである。



## 7 本年度の取組①: 同一会社の運転者を乗換えする中継輸送①

○現状の問題・課題、取組内容、期待される効果を以下の通り整理する。

### 問題・課題

○現状、2泊3日運行であり、帰り荷の荷待ち時間、車内での休息期間の取得など、運転者に負担が大きい輸送形態となっている。  
○1日の拘束時間が13時間を超過するケース、休息期間が8時間を確保することが困難なケースがある。

○日帰り運行ができないため、長距離輸送では人材確保が困難で、四国地域での長距離運行に従事する運転者を確保しづらい実態がある。

### 取組内容

○同一会社による運転者の乗換えによる中継輸送を実施する。  
○実施時期は11月から1月の期間中において取組む予定である。

### 期待される効果

○運転者2名が日帰り運行を可能とし、休息期間を自宅で取得することができ、運転者の負担軽減に直結する。疲労回復に効果があり、交通事故等の低減につながる。  
○日帰り運行を可能とするため、若年者運転者の確保にもつながる。  
○改善基準告示(1日13時間の拘束時間、8時間の休息期間等)の遵守が可能となる。



## 7 本年度の取組②: 同一会社の運転者を乗換えする中継輸送②

○走行距離は、香川⇔刈谷PAは片道400km、往復800kmで、埼玉⇔刈谷PAで片道340km、往復680km。首都高速道路の渋滞区間を考慮し、埼玉⇔刈谷区間は相対的に短く距離を設定。

○関東側の運転者は刈谷PA(愛知県)から埼玉に戻り、香川側の運転者は刈谷PA(愛知県)から香川に戻る。

運転者2名がラウンド輸送を実施

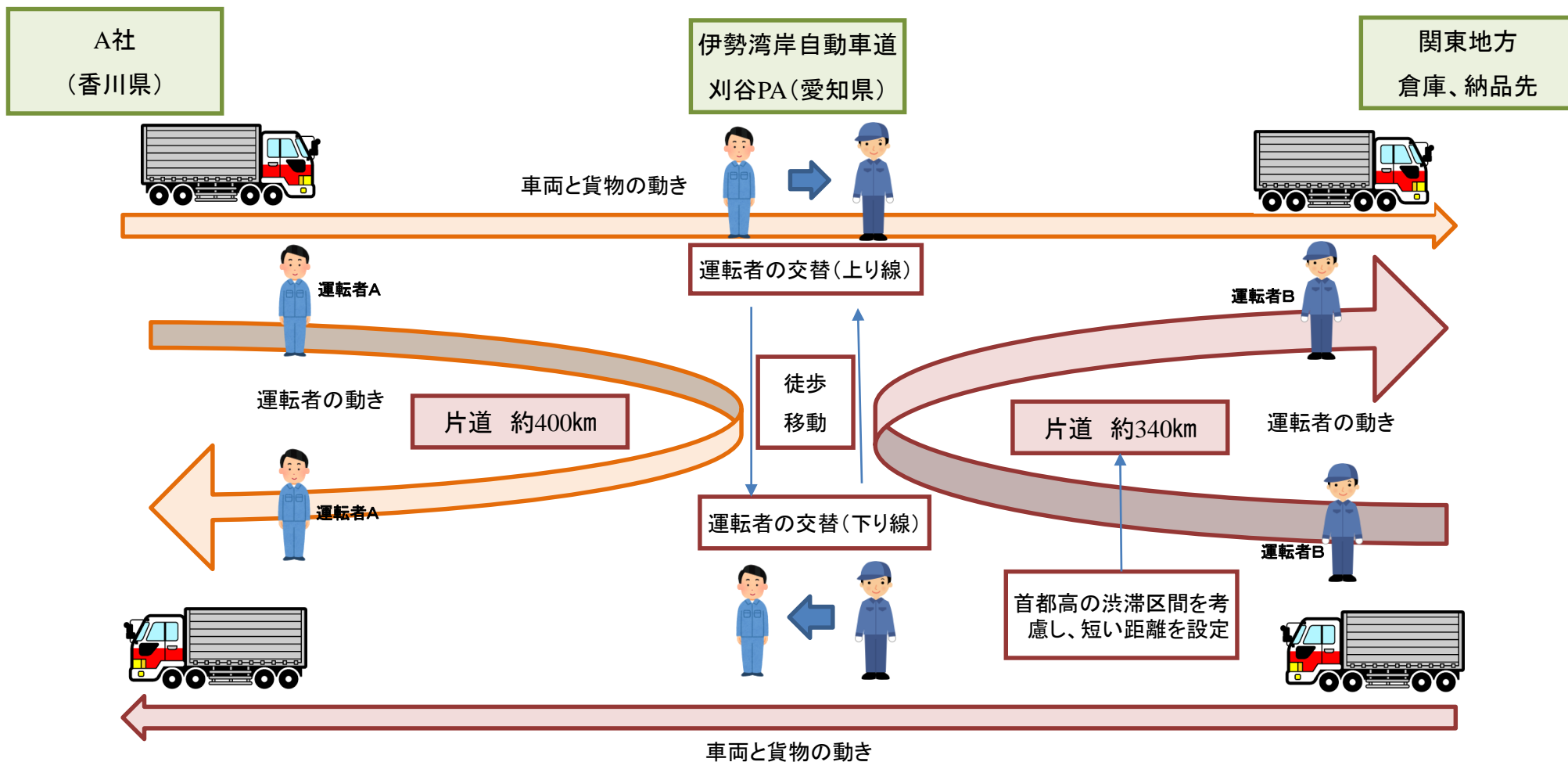


## 7 本年度の取組③: 同一会社の運転者を乗換えする中継輸送③

○①香川県から埼玉県まで、②埼玉県から香川県まで、各1台の合計2台が運行し、伊勢湾岸自動車道の刈谷PAにおいて運転者が乗換え予定である。

○運転者は、香川→刈谷PA→香川、埼玉→刈谷PA→埼玉と、ラウンドする動きとなる。

運転者2名がラウンド輸送を実施



(ご参考)伊勢湾岸自動車道 刈谷PAの見取図





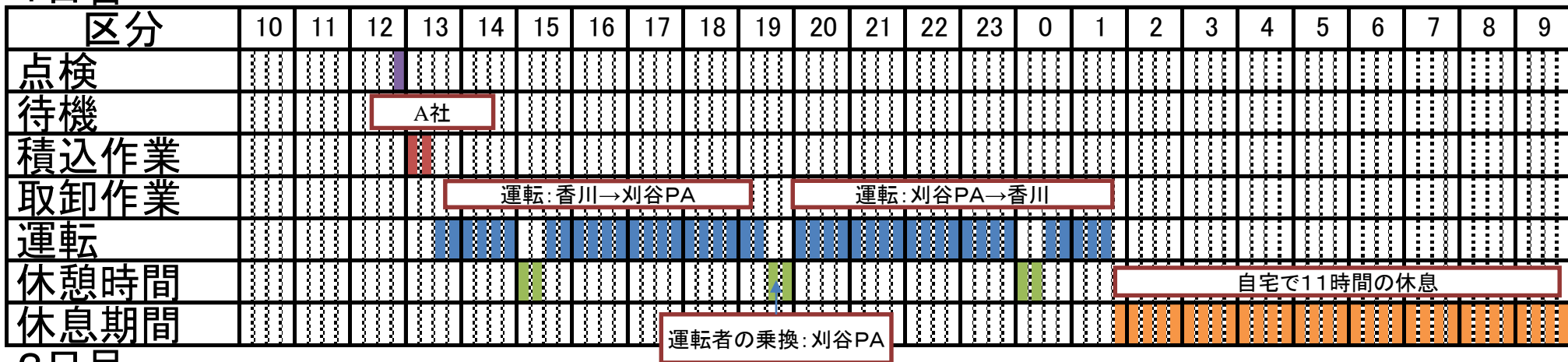


## 8 After:香川側の運転者:中継輸送による運行時間

○全線高速道路を利用することで、運転時間を縮減。さらに、取卸作業を他の作業員に代替させることで、休息期間を1日11時間以上確保できる。

○往復800kmの運行では、渋滞に遭遇すると、11時間の休息期間を確保することは困難である。

### 1日目



### 2日目



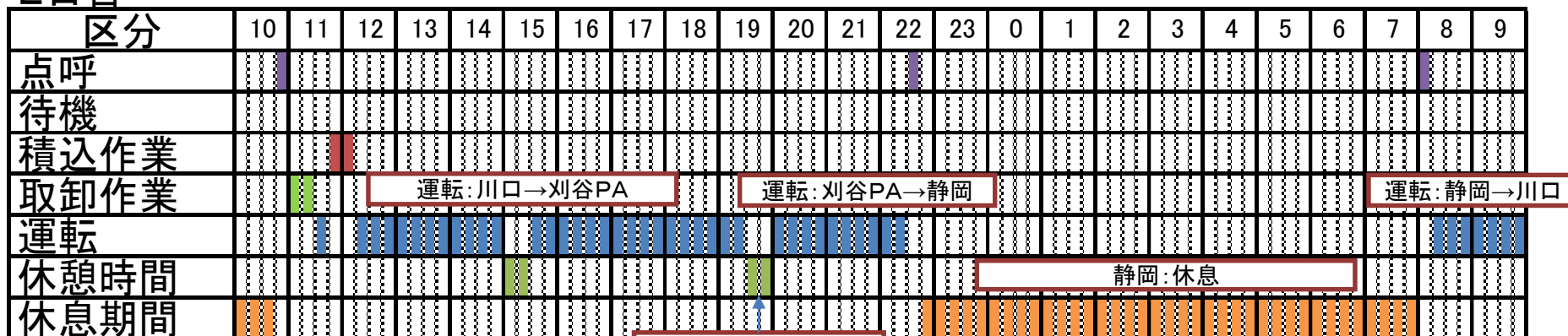
※取卸作業については、他の作業員が実施することで、11時間の休息期間(インターバル)を確保

## 8 After: 関東側の運転者: 中継輸送による運行時間

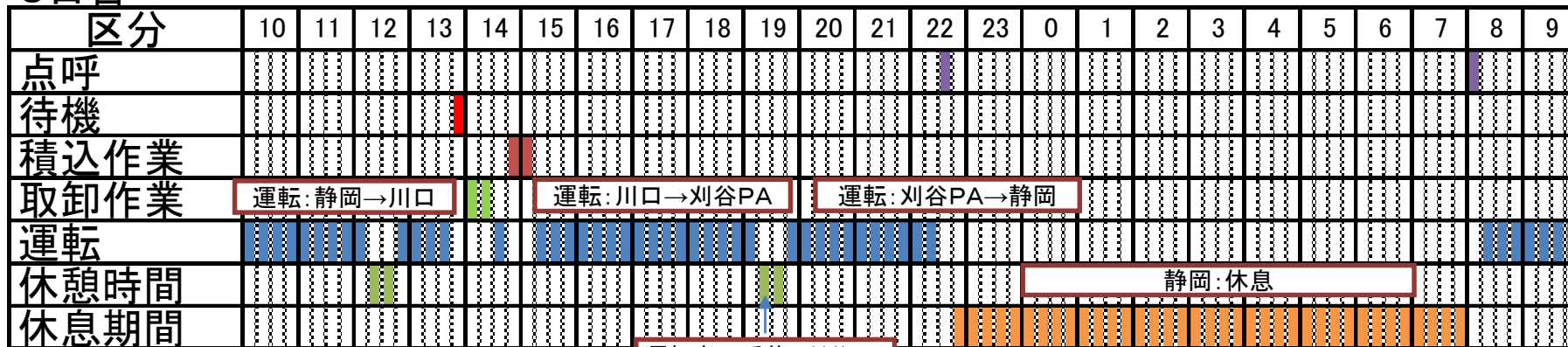
### 1日目



### 2日目



### 3日目



運転者の乗換: 刈谷PA

## 9 中継輸送(乗替方式)における成果

○中継輸送(乗替方式)の実証実験から得られた成果を整理する。

### 労働時間の増減

#### 改善前

- 1運行の拘束時間  
2泊3日運行
- 休息期間(インターバル)  
8時間
- 拘束時間の調査  
13時間を超過するケースあり



#### 改善後

- 1運行の拘束時間  
1泊2日運行(または日帰り運行)  
日帰り運行(運行形態により)
- 休息期間(インターバル)  
8時間は確実に確保
- 改善基準告示の遵守  
13時間以内

- 1運行を2人の運転者でシェアするため、実質的に1人当たりの労働時間は減少することはないが、以下の効果が確認された
  - ・運行計画次第では、インターバル期間(休息期間)を11時間以上確保できること
  - ・1日当たりの拘束時間を13時間以内にできること
  - ・自宅で休息期間を確保できるため、疲労軽減に寄与すること

## Ⅲ 中継輸送②：香川⇔福島



# 1 中継輸送(香川⇔福島)における運行ルート

○走行距離は、香川⇔福島は片道約1000km。全線高速道路を利用する予定。

○中継点は北陸自動車道における徳光PA。

運転者2名がラウンド輸送を実施



## 2 中継輸送の走行距離(香川⇔福島)

○走行距離は、香川⇔徳光PA(石川県金沢市)まで片道約500km、福島⇔徳光PAまで片道500kmで、全線高速道路を利用する予定。

運転者2名がラウンド輸送を実施



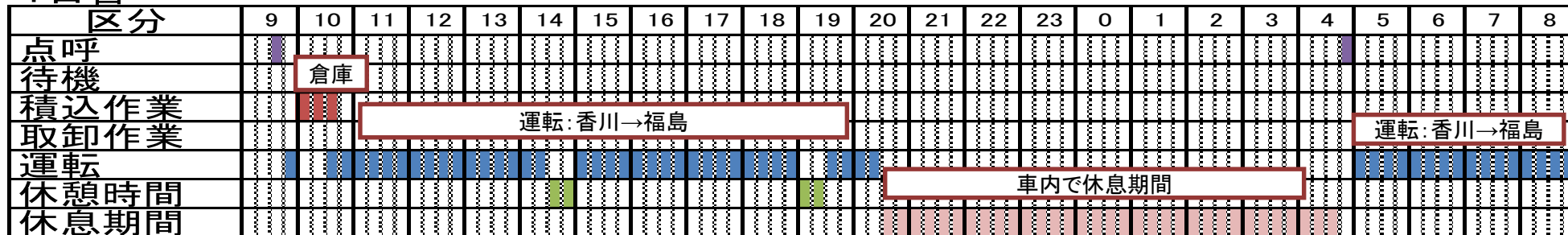


### 3 北陸自動車道 徳光PAの見取図

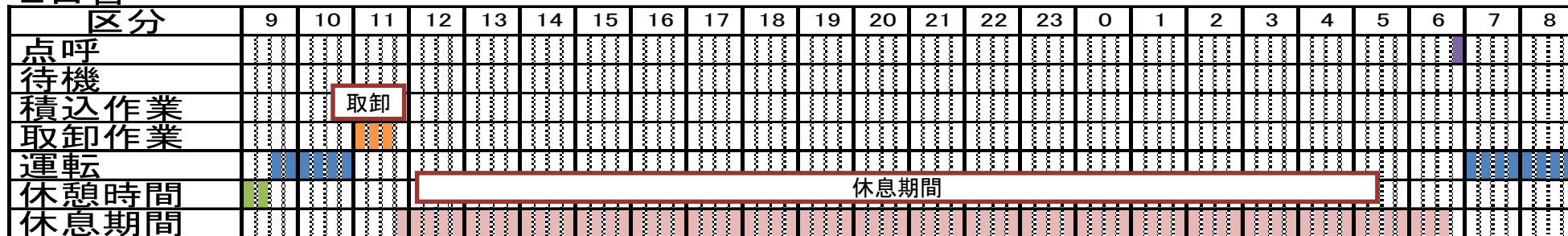


4 Before: 現行の輸送時間(1人で香川・福島を往復する運行に従事する運行時間)

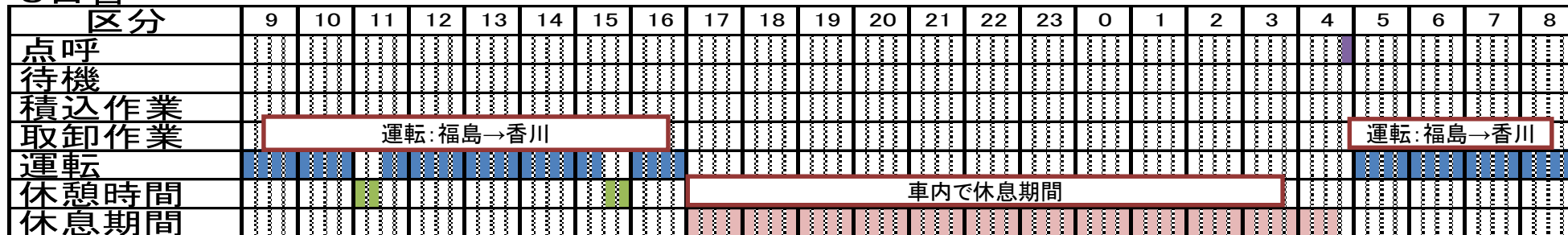
1日目



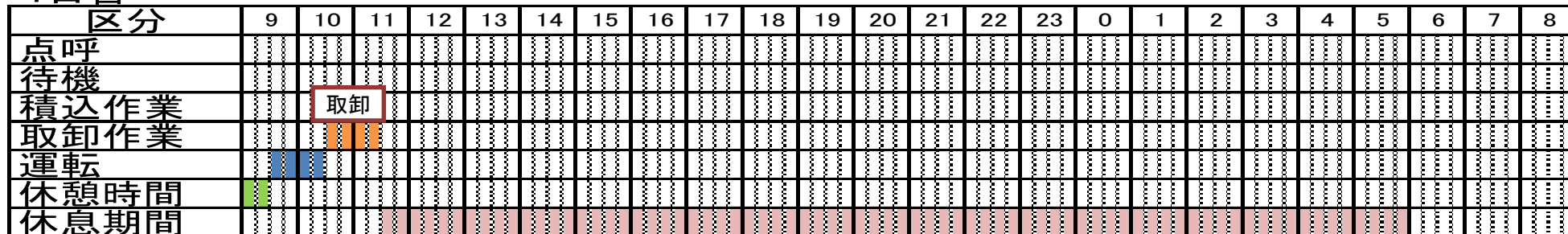
2日目



3日目



4日目

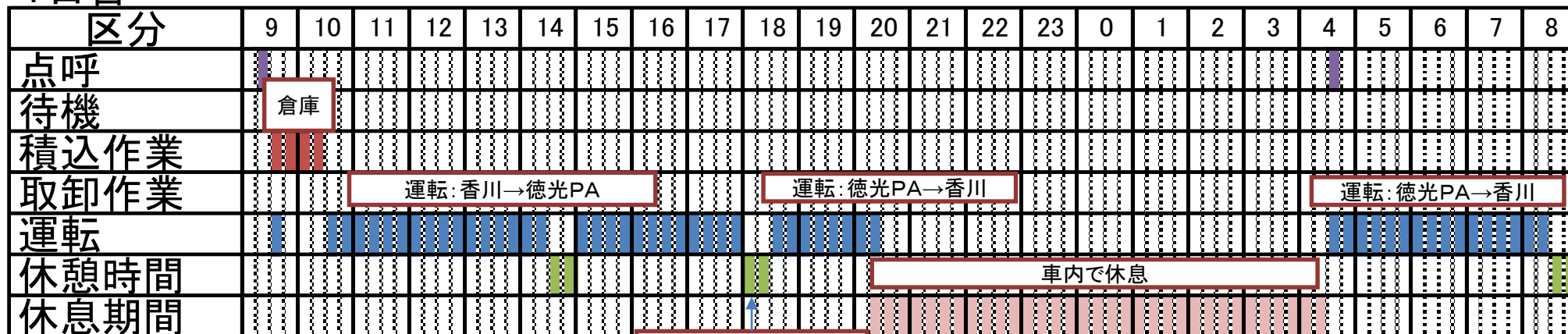


#### 4 After:香川側の運転者:中継輸送による運行時間

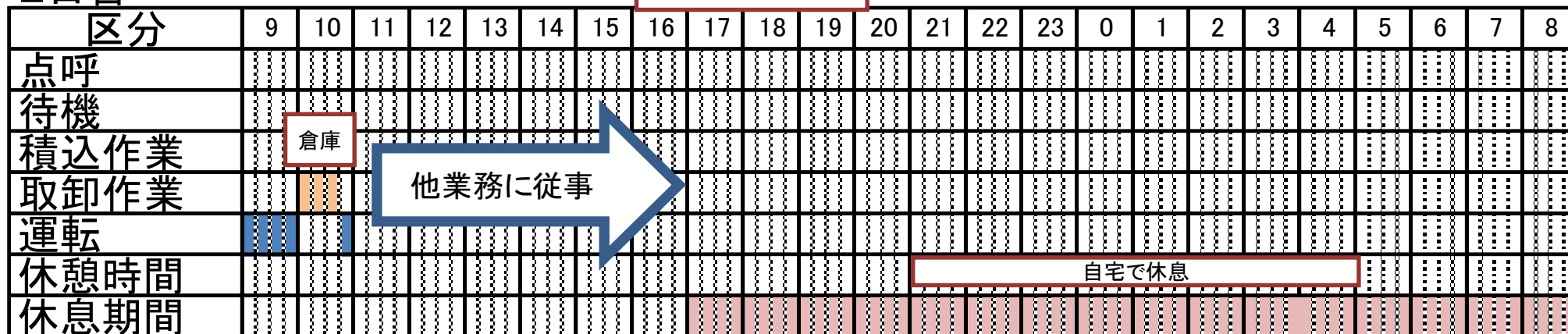
○2日サイクルで勤務設計すると、1泊2日での運行で、1日目は車内で8時間の休息期間取得、2日目は自宅にて15時間の休息期間の取得が可能。

○休息期間は2日間で23時間取得でき、負担軽減に寄与。

#### 1日目



#### 2日目



#### 4 After:福島側の運転者:中継輸送による運行時間

1泊2日での運行。で、1日目は車内で4時間の分割休息期間を取得。

○2日目は休日として休息期間を取得。

##### 1日目

区分	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
点呼																									
待機																									
積込作業																									
取卸作業																									
運転																									
休憩時間																									
休息期間																									

前日夜に積込

倉庫

運転: 福島→徳光PA

運転: 徳光PA→福島

分割休息

運転者の乗換: 徳光PA

##### 2日目

区分	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
点呼																									
待機																									
積込作業																									
取卸作業																									
運転																									
休憩時間																									
休息期間																									

翌日は休日

## 5 福島⇄香川の中継輸送(乗替方式)における成果

○中継輸送(乗替方式)の実証実験から得られた成果を整理する。

### 労働時間の増減

#### 改善前

- 1運行の拘束時間  
3泊4日運行
- 拘束時間の調査  
13時間を超過するケースあり



#### 改善後

- 1運行の拘束時間  
1泊2日運行  
日帰り運行(運行形態により)
- 改善基準告示の遵守  
13時間以内を遵守
- 休息期間

○1運行を2人の運転者でシェアするため、実質的に1人当たりの労働時間は減少することはないが、以下の効果が確認された

- ・1日当たりの拘束時間を13時間以内にできること
- ・自宅で休息期間を確保できるため、疲労軽減に寄与すること
- ・1人の運転者が往復の運行に従事する場合、積み込み時間、到着時間などの制約から、3泊4日の拘束となっているが、中継輸送のほうがより長くまとまった休息期間を自宅で確保できる。

## IV 課題の整理



# 1 中継輸送(乗替方式)における課題①

○実証実験を通して確認された中継輸送実施上の課題について、以下の通り整理する。

課題事項		課題の内容
選定する営業所	出発地・到着地と相違する営業所に所属する運転者の活用には課題あり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関東エリアには営業所がないため、静岡県内の営業所の運転者の活用を検討したところ、人材不足のなかで、静岡県内の営業所では別業務で運転者が動いており、香川側との車両のマッチングがすることが困難な経緯があった。</li> <li>・関東に営業所があれば、そこに所属する運転者と香川側での運転者による、中継輸送がより現実的であると改めて確認された。</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中継輸送実施のポイント→発着地の営業所に所属する運転者を活用すること</li> </ul>
発着地の営業所	発着地の営業所を活用すること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記課題状況を踏まえ、発着地点の営業所に所属する運転者を活用することが効果的であることから、本社営業所及び福島営業所による「香川→福島、福島→香川」のマッチングを検討。</li> <li>・運行計画は、実施することが可能であり、運転者の負担軽減にも効果があることが見込まれる。</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中継輸送実施のポイント:両拠点の運転者は、1往復運行とする等、定型的運行パターンとする</li> </ul>
管理方法	車両及び運転者の管理方法の見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長距離輸送における宿泊を伴う運行では、車内で休息(睡眠等)を取るケースが多いため、車両と運転者がセットで運用される傾向にあることから、長距離運行では他の運転者が別の運転者の車両に乗務させないケースが多い。(車両を大切にしたい気持ちが醸成され、車両性能も高い水準で維持できる傾向にある)</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中継輸送実施のポイント:中継輸送専用のチームを組成し、車両と運転者の管理方法を変更</li> </ul>

## 2 中継輸送(乗替方式)における課題②

課題事項		課題の内容
中継点への到着時間	出発時間と中継点への到着時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・中継ポイントに遅延なく到着できない場合、拘束時間の長時間化に直結する。</li> <li>・積み込み完了後の出発時間が計画通りに実施する必要がある</li> <li>・高速道路での天候、事故等による渋滞が発生すると、中継点での待ち合わせ時間に遅延するため、渋滞時のバックアップ体制が求められる</li> <li>・中継点に遅延しても問題がないように、到着時間に余裕のある運行でないと、取組みにはリスクが高い。</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中継輸送実施のポイント→出発時間の遵守などができること 交通渋滞で数時間遅延する場合にどのように対応するか</li> </ul>
安定した貨物量の確保	出発時間と中継点への到着時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・往路、復路の貨物の確保が重要であり、貨物量が多い時期、少ない時期など繁閑に格差があると設計できないケースがある</li> <li>・今回の実証実験でも、関東発の貨物量、香川発の貨物量が確保できる時期に調整が可能となったが、年間を通して検討すると、貨物量も増減するケースが多いため、中継輸送の実施が限定される時期もある</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中継輸送実施のポイント→安定した貨物量の確保を通年で確保できること また、関東圏から香川への輸送よりも、近畿エリアへの輸送が多いため、そうした輸送とセットで設計すること</li> </ul>
給与体系	歩合給制から固定残業制等への見直し	<ul style="list-style-type: none"> <li>・長距離輸送では、運転者と車両が紐づけて運用されているケースが多く、給与の歩合給部分も、1台の車両での運行実績が考慮される仕組みとなっている。</li> <li>・中継輸送とした場合には、1台を2人以上で運行するため、歩合給の計算も複雑化する。</li> </ul> <p style="text-align: center;">↓</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中継輸送実施のポイント: 中継輸送の実施には、歩合給から固定残業制の導入など、時間をベースにした給与体系が望ましい。</li> </ul>