

資料 2

トラック運送事業の 長時間労働改善に向けた パイロット事業分析結果

パイロット事業に係る第2回岩手県検討会議

平成29年2月17日（金）13時30分～

（公社）岩手県トラック協会 会議室

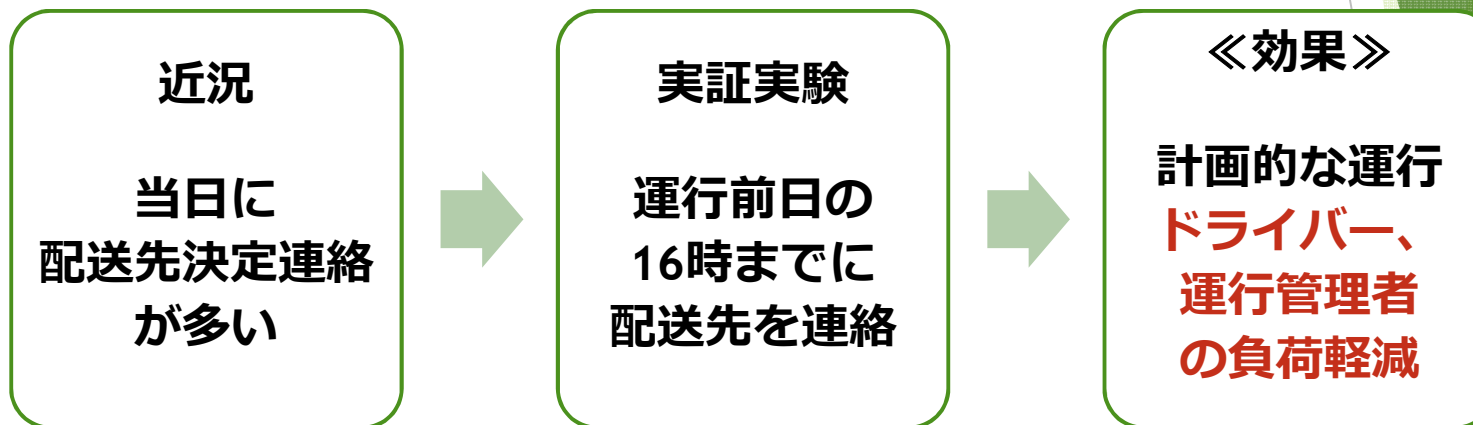
0.対象集団の概要

- ▶ 対象集団は宮古市の荷主、宮古市の事業者2者、そして盛岡市の事業者1者で構成されています。対象集団への運行依頼は150本以上あり、宮古市から主に首都圏・北陸等に合板を配送しています。

区分	名称	所在地	主な荷の種類	備考
発荷主	A社	岩手県宮古市	国産合板の製造・販売	従業員91名
運送事業者	B-1者	岩手県盛岡市	大手メーカーの製品輸送等	保有車両数：37台(スペア含) ドライバー：27人 平均年齢：40～50代 11月の対象運行数：29本
	B-2者	岩手県宮古市	一般・合板・フローリング等の輸送	保有車両数：16台 ドライバー：17名 平均年齢：48歳 11月の対象運行数：26本
	B-3者	岩手県宮古市	合板、フローリング等の輸送	保有車両数：12台 ドライバー：12名 平均年齢：50代 11月の対象運行数：115本
着荷主	(建材問屋、プレカット工場、住宅メーカー等)			
選定理由等	・雑工業品について、荷主都合の手待ち時間が長いことが認められ、国産材合板の輸送に係る集団を対象とすることが適当であると決定			
事務局	・岩手労働局 労働基準部監督課／岩手運輸支局 輸送・監査部門／(公社)岩手県トラック協会			

1.パイロット事業の実施

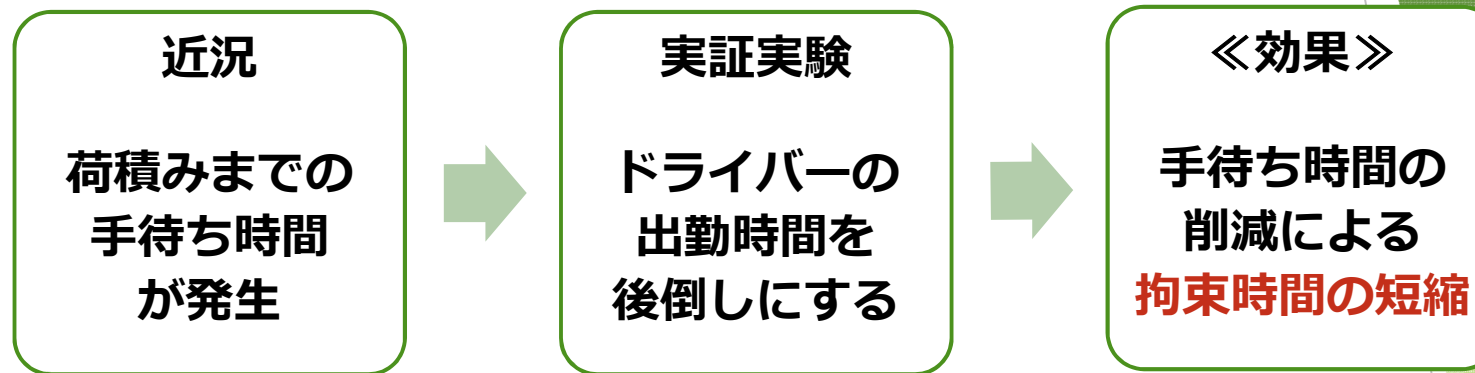
- ▶ 岩手県における取引環境・労働時間改善のためのパイロット事業として、次の2つの事業を行いました。
 - ▶ 実証実験期間：平成28年11月1日～30日の間
- ▶ (1) 運行依頼の前倒し（B-1者）



- ▶ 発荷主さんの協力のもと、対象運行29本のうち、7運行について協力いただきました。
- ▶ 実証実験期間中、発荷主さんの配慮により、通常より運行依頼が早い傾向となっていました。

1.パイロット事業の実施

▶ (2) 出勤時間の後倒し（B-2者、B-3者）



運送事業者	実証実験期間中の対象運行	
		うち「出勤時間の前倒し」を行った運行
B-2者	26本	10本
B-3者	115本 (地場48本、関東・関西67本)	11本

2.パイロット事業の分析結果

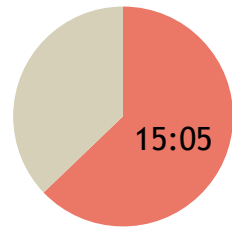
(1) 運行依頼の前倒し (B-1者)

▶ ドライバーの労働実態調査

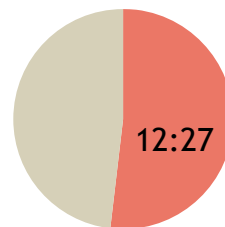
労働時間を事前調査と実証実験中の労働時間の比較を行いました。
拘束時間、運転時間は短縮し、手待ち時間は少し長くなりました。

1日の拘束時間平均
→**2.5時間以上短縮**

事前調査 (8本平均)

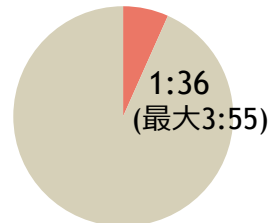
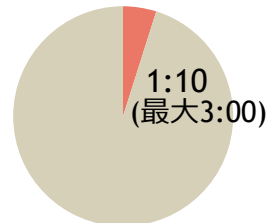


実証実験 (7本平均)



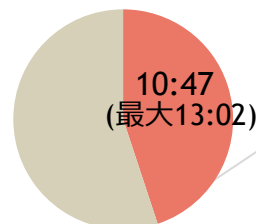
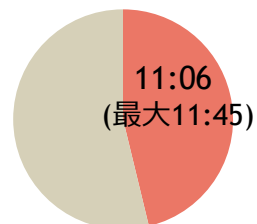
※始業から24時間のうち休息期間（連続4時間以上を対象）を除いたもの

1日の手待ち時間平均
→**20分以上延長**



※荷主都合による手待ち時間のうち対象荷主の手待ち時間平均

1日の運転時間平均
→**20分程度短縮**



※運行開始日の始業から2日間（48時間）の運転時間平均...3日運行が主

2.パイロット事業の分析結果

(1) 運行依頼の前倒し (B-1者)

3日運行

4日運行
(1日目は積置)

▶ 計画的な運行の実現

事前調査と実証実験の各1運行のイメージ図は以下のようになります。
荷主からの配送先の連絡が前倒しされることにより、運行前日の積み置きが可能になり、拘束時間が分散された例を示します。

● 事前調査の運行例

時	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	労働時間
1日目	休息							運	手	荷	運	荷	運	手	荷	運	休息							拘束：16.0時間 運転： 5.3時間	
2日目	運転			休憩	運転		手	荷	運	荷役		休憩	荷	運	休息							拘束：18.0時間 運転： 9.5時間			
3日目	運転	休憩	運転	休憩	運転	休憩	運転	手	荷	休息 ⇒ 次運行（休日）														拘束：12.0時間 運転： 8.7時間	

ゆとりある
運行の確保

ゆとりある
運行の確保

● 実証実験の運行例

時	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	労働時間
1日目 積置	休息								運転	手待	荷役	運転	休息											拘束： 5.8時間 運転： 3.7時間	
2日目	休息								運転				休憩	運転	休息							運転	拘束： 16.3時間 運転： 6.0時間		
3日目	運転		休憩	運転	休憩		荷役	運転	休憩	荷役	運転				休息							運転	拘束： 16.2時間 運転： 9.2時間		
4日目	運 転	休 憩	運転			休憩	運転	休息 ⇒ 次運行（休日）																拘束： 8.3時間 運転： 6.8時間	

※イメージ図のため、点検・点呼時間等を省略しています。

※事前調査と実証実験の運行（配送先等）は同一ではありません。

※拘束時間：始業開始から24時間の労働時間 運転時間：始業から終業までの運転時間

2.パイロット事業の分析結果

(2) 出勤時間の後倒し (B-2者)

出勤時間
2時

出勤時間
2時30分

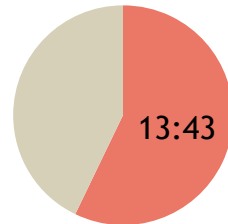
▶ ドライバーの労働実態調査

労働時間を事前調査と実証実験中の労働時間の比較を行いました。

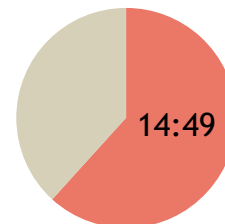
1日の拘束時間や手待ち時間が長くなり、出勤時間を2時から2時30分へと後倒したことにより、逆に他事業者の荷役待ちの手待ち時間が発生してしまう結果となりました。

1日の拘束時間平均
→**1時間程度延長**

事前調査 (4本平均)

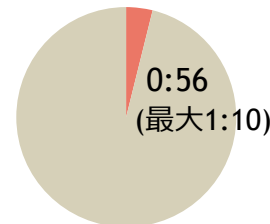


実証実験 (10本平均)



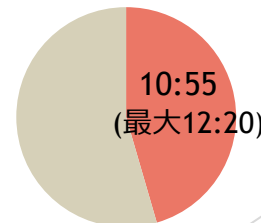
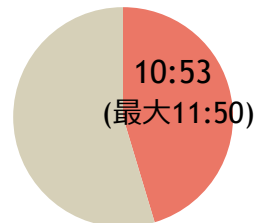
※始業から24時間のうち休息期間（連続4時間以上を対象）を除いたもの

1日の手待ち時間平均
→3運行に
手待ち時間が発生



※荷主都合による手待ち時間のうち対象荷主の手待ち時間平均

1日の運転時間平均
→同程度



※運行開始日の始業から1日間（24時間）の運転時間平均...2日運行が主

- ▶ B-2者は事前調査時にはすでに出勤時間の前倒し「10時→14時」を実施しており、効果があったため、さらに30分後倒しにする実証実験を行いました。

2.パイロット事業の分析結果

(2) 出勤時間の後倒し (B-3者)

出勤時間
8～9時

出勤時間
10時～11時

▶ ドライバーの労働実態調査

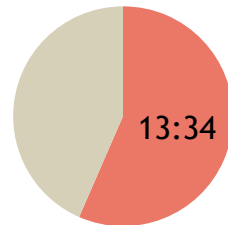
労働時間を事前調査と実証実験中の労働時間の比較を行いました。

1日の拘束時間、手待ち時間が1時間以上短縮しました。

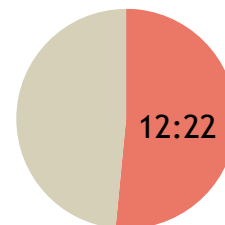
出勤時間を後倒しにしたことにより、手待ち時間が短縮し、それが拘束時間の削減につながりました。

1日の拘束時間平均
→**1時間以上短縮**

事前調査 (11本平均)



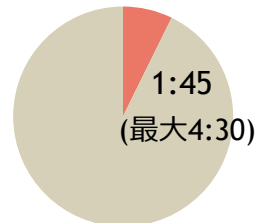
実証実験 (11本平均)



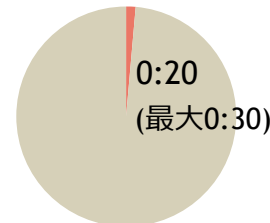
※始業から24時間のうち休息期間（連続4時間以上を対象）を除いたもの

1日の手待ち時間平均
→**1時間以上短縮**

事前調査



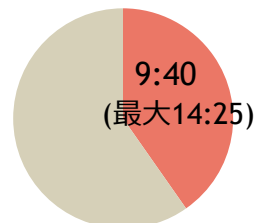
実証実験



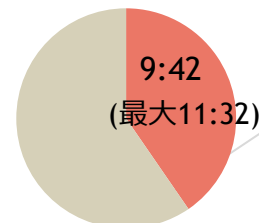
※荷主都合による手待ち時間のうち対象荷主の手待ち時間平均

1日の運転時間平均
→同程度

事前調査



実証実験



※運行開始日の始業から2日間（48時間）の運転時間平均...3日運行が主

2.パイロット事業の分析結果

(2) 出勤時間の後倒し（B-2者、B-3者）

- ▶ ドライバーの労働実態調査（まとめ）
 - ▶ B-2者は以前より出勤時間の後倒し「10時→14時」に変更しており、すでに効果が出ている中で、さらに出勤時間を30分後倒しすることに効果は見られませんでした。
 - ▶ B-3者は出勤時間を「8時→10時」程度に後倒しすることにより、手待ち時間が短縮され、拘束時間等の削減に効果が見られました。

3.パイロット事業結果

(1)運行依頼の前倒しに対するまとめ

▶ 発荷主、運送事業者 B-1者

発荷主	運送事業者
・11月は在庫的にも厳しい中だったが、在庫が確保できていれば早めに運行依頼することは普通のことだと思うが、それができない中で行ったので苦労した。 ⇒生産をきっちりこなすということが大事だと思う。 ⇒運行依頼を早く手配し確定させたいので、余裕のある運行については前もって依頼したい。	・お互い協力して少しずつ成果が出てきた。 ・改善基準告示を遵守するとなると「積み置き」による運行も非常に大きい効果が出た。 ・前日までに運行依頼があるとドライバー自身も計画的に体調管理ができるので身体が楽になったとのことであった。 ⇒ドライバーの運行計画が立てやすくなり、肉体的疲労と精神的疲労が軽減できた。また、以前より手待ち時間が短くなった。

3.パイロット事業結果

(2)出勤時間の後倒しに対するまとめ

▶ 発荷主、運送事業者 B-2者、B-3者

発荷主	運送事業者
・ドライバーの時間管理は事業者側となるが、荷積みができる時間の連絡を取るということは必要かもしれない。	B-2者 ・出勤時間が30分後倒しただけで手待ち時間が延長された。 ⇒出勤時間は「2時」が成功だったということがわかったので、実施して良かった。 B-3者 ・ドライバーは協力的であった。 ⇒実証実験後も継続しており、復路の運行を考慮し最適な時間を探索している。しかし14時を過ぎると1日目の休息期間が厳しくなる。

4.パイロット事業のヒアリング結果

(1)取引環境の改善に向けて 必要と思われるアプローチについて (運送業界全体的なこと)

発荷主	運送事業者
双方が段取りをしっかりとできるように本来すべきで、事業者側では 時期的な問題 、荷主側では 生産の問題 もあるので、各々がスムーズにできるように心がけ、きっちりやっていくということが大事だと思う。	・着荷主が事前に分かっていたら効率配車が可能となる。 ・トラックの総重量の規制が緩和され多くの荷物を積めるようになっているのにも関わらず、1台1ドライバーのため、運賃の値上げには至っていない。 ・ドライバーの生活が向上すると、運送の品質向上にもつながる。

4.パイロット事業のヒアリング結果

(2)コスト負担について

発荷主	運送事業者
安く運送していただきたいというのがある。時期に左右されない安定的な運送を確保したい。	・ 配送先が関東であり、積み荷時間から高速道路を利用しないと配送時間が間に合わない場合の運賃について、もう少し歩み寄りがあってもよい。 ・ 運賃等の値上げは、1者だけの訴えでは難しい。

4.パイロット事業のヒアリング結果

(3)ドライバーの労働時間の改善について

発荷主	運送事業者
協力すべきところはすべきだし、逆に運送事業者さんの方からも効率化につながる対策の提案があれば相談してもよいと思う。例えば、他の荷主さんとの取引環境の中で、有効的なものがあれば教えていただきたい。自社だけでは良いのか悪いのかわからない。自社で出来ることであれば変えていくことで、ドライバーの労働時間や環境の変化につながると思う。	・帰庫（給油）したらすぐ帰るように指導している。 ・ドライバー個人で考えて欲しいので改善基準告示を認識してもらうように指導する。 ・今後の対応として、担当車両制ではなく1車両に対しての時間割とし複数運転手の割り振りが考えられるが、車両管理の方法については今後検討が必要である。 ・ドライバーを増やすことが考えられるが、それでも対応できなければ断るようになっている。 ・実車率を上げて効率的な運行にする。

5. 今後の取引環境の改善に向けて

- ▶ 今回の対象集団における取引環境の改善は以下のようなことが考えられます。

項目	発荷主	運送事業者
運行依頼が早くできる場合	・ 運送事業者へ早めの運行依頼	・ 計画的な運行計画の検討
急きょ出荷準備が後倒しされた場合	・ 荷積みができる時間の連絡	・ 荷積み時間に合わせたドライバーの出勤時間の検討
ドライバーの労働時間の改善に向けて	—	・ 荷主さんに対し、労働時間の効率化につながる有効的な対策の提案 ・ ドライバーへ改善基準告示の理解促進に向けた指導



- ▶ 双方のコミュニケーションの心がけが、
- ▶ 『品質向上』『安定した輸送の確保』とともに、
『労働時間の改善』や『取引環境の改善』につながります。
- ～ 荷主と運送事業者との歩み寄り ～

6. 今後のスケジュール（案）

