資料２－２

トラック運転者の労働条件改善に向けた取り組み状況について

１．パレット輸送のトライアル（クリナップロジ、リンナイ）

・　リーチフォークリフトを用いてホーム上のパレット貨物をトラックに積込む予定であったが、現場において、パレット積込を行うには現行のホーム上では困難であり、ホーム下での作業になるとの判断があった。ホーム下での作業では、リーチフォークリフトではなくカウンターフォークリフトを用いて積込むこととなるが、カウンターフォークリフトを使用できる時間が夜19時となり、トラックの待機時間や到着時間を考慮するとクリナップロジの業務に多大な影響があることから、当該トライアルについては断念した。

２．付属品（幕板、化粧板関係）における通い箱を利用（クリナップロジ、パナエコ）

（１）平パレットを利用したトライアル輸送の実施（1 月 18 日（木））

・　対象車両：クリナップロジ　4t 車

・　対象貨物：レンジフード 23 個（手荷役）

付属品 288 部材（平パレット 4 枚でラップ巻き）

・　パレット積み付け実施者：パナエコによる前日作業で時間は 4 人×30 分＋α

写真１　パレット化された付属品

・　作業時間：レンジフード（手荷役）　9:06－9:12（6 分間）

付属品（パレット）　9:12－9:18（6 分間）

写真２パレットによる付属品の積込み

・　効　　果：ドライバーヒアリングによれば、同じ付属品の数量であれば荷役時間が通常よりも 30 分程度削減

・　品　　質：岡山到着後の検品では問題なし

・　課 題 １：付属品を平パレットへの積み付けする際、パレットから付属品がはみ出さない、輸送中に荷崩れしないよう考えながら積み合わせたため、時間を要したことから次回の輸送については積み付けが容易と思われるロールボックスパレットの使用を検討。

（２）ロールボックスパレットを利用したトライアル輸送の実施（2 月 8 日（木））

・　対象車両：佐良山運送　4t 車

・　対象貨物：レンジフード 69 個（手荷役）
付属品 188 部材
（ロールボックスパレット 3 台）

・　パレット積み付け実施者：パナエコによる前日作業で時間は 4 人×30 分＋α

写真３　かご台車に積み付けられた付属品

・　作業時間：レンジフード（手荷役）　9:00－9:15（15 分間）
付属品（パレット）　9:18－9:22（4 分間）

写真４　フォークリフトによる積込み

効　　果：ドライバーヒアリングによれば、同じ付属品の数量であれば荷役時間通常よりも 20 分程度削減

・　品　　質：岡山到着後の検品では 3 点に梱包異常あり

・　課 題 １：前日の積み付け時間を削減するため、平パレットからロールボックスパレットへ変更したが、トライアルで積込みが初めてだったこともあり、作業時間の改善は図られなかった。ただし、今後、慣れてくれば時間は削減される可能性が高い。

・　課 題 ２：梱包潰れの商品はどちらも段積みのズレ、蛇行による偏加重が要因と思われ、ズレ等が発生しない養生材の使用が必要である。カゴ台車支柱への接触があったが、これについてはカゴ内への完全な養生が必要であり、養生材の準備不足が招いた結果である。

（３）トライアル２回による総括

・　ドライバーの作業環境、労働時間の改善には大きな効果があると判断できるため、品質上の問題についてさらなる対策を講じた上で今後検証を進める。

・　なお、平パレット／カゴ台車のいずれであっても、付属品を積みつけるためには、パナエコ側の作業が必要であり、この作業のために時間と費用を要する。すなわち「ドライバーの労働時間を削減＝パナエコ側の作業時間増」となり、今検討会事業としての観点ではメリットがあったが、対象集団の事業の観点ではまだまだ検討が必要な状況。

・　作業コストは積み付け量によって増減がある。トライアル時の具体的なコストについては非公表。

・　さらなるパレット輸送化に向けて、トラックの荷台幅にあうパレットの採用、積載効率が落ちないような包装モジュールの設計が期待される。

３．休息期間のさらなる確保（リンナイ、パナエコ）

・　休息期間のさらなる確保のため､大阪から荷卸しを行った後の運行後の休息場所として、リンナイ及びパナエコの駐車場を利用する予定だったが、ドライバーから休息場所にトイレがないと駐車できないとの意見が寄せられトライアルを中止した。

・　また､パナエコの社員専用駐車場の夜間利用についても朝6時までに出庫する必要があることから、休息期間のさらなる確保にはつながらないことが明らかとなった。

パナエコ駐車場

４．復路における４時間ギリギリの連続運転の改善（クリナップロジ、佐良山運送）

・　復路の愛知～岡山間において連続運転が4時間を超える場合については、サービスエリア等で30分の休憩を取得していることを日報で確認した。

５．ドライバーへのヒアリング

当パイロット事業では、クリナップロジ、佐良山運送へのドライバーに対し、ヒアリングを行った。ヒアリング内容は、トライアルの結果だけなく、時間短縮になる場合の給与面等への声、実際の運転時間について、荷積場、荷卸し場における問題等について伺った。

※クリナップロジドライバー回答

＞佐良山運送ドライバー回答

【１日の運転時間について】

・　大型トラックでの走行であれば１日９時間のハンドル時間は苦にならない。

・　４トンクラスでの走行であれば６時間程度ではないだろうか（ドライバーによっては９時間でも問題ない)。

・　運行形態が、長距離－短中距離－長距離･･･といった配慮がなされていれば、９時間の運転時間は問題ない。毎回長距離となれば９時間は長いかもしれない。

＞　行き先等によるが１日９時間は妥当だと思う。

＞　もう少し運転時間が長い方が良い（距離が出れば給料があがる）

＞　運転時間の限界についてはわからない＝限界まで運転したことがない。

＞　7～8 時間が運転時間の限界かと思う。

【連続運転について】

・　夜間（除く深夜）の運転は乗用車も少なく眠気もないため、6 時間程度は連続で運転したい。

・　日中でも 5~6 時間程度は運転したい。

・　昔のトラックと違い、疲れにくくなっている。馬力があるので一定のスピードで走りやすく、シートも快適である。

＞　連続運転時間による規制がなくても構わない。

＞　長時間の連続運転にならないよう休憩を少しずつでも入れた方が良い。

＞　休憩は取らなければならないが、4 時間に 30 分の休憩は少し厳しい。その理由は下記のとおりである。

－トイレに行く必要がなく、体力的にムリがなければ、少しでも目的地に近づきたいから。

－あと数分で目的に到着できるのに、4 時間を超えるので休憩しなければならない。

－眠気など、体力的にムリなら休憩をとるが、大丈夫なら目的地または目的地周辺でまとめて休みたい。

＞　自分は大丈夫と思っていても、思考力、体力など劣り始める時間なのだと思うので、4 時間に 30 分は休憩した方が良い。

【1 日の拘束時間や休息期間について】

・　夕方出発して夜に到着する運行形態において、休息期間は法令で 8 時間と規定されているので休んでいるが、そこまで必要ない。仮眠 4 時間＋食事等 1 時間＝5 時間程度で十分である。アイドリングストップで休息するので、夏季は車内が暑く、冬季は寒くなり眠り続けることができない。

＞　別に今のままでも構わない。また、考えたことがない。

＞　フルで作業・運転することはムリだが拘束時間 16 時間でも構わない。

＞　1 日の拘束時間の上限が引かれているが、仕事の内容にもよるので 13 時間が良いのかどうかはわからない。

＞　無理のない休憩・休息が確保できているため、上限何時間までというのは考えにくい。

＞　休息期間は規則の 8 時間で良いが、ムリがなければ連続でなくても良いのではないか。

【休息場所について】

・　休息場所は概ね確保できている。場所として良いのは、広い駐車スペースがあるＳＡＰＡである。空いている確率が高く、また、深夜 12 時を過ぎると駐車場所が空くためである。トイレがあることも重要な要素である。

・　コンビニは、慣れ親しんでいる店舗であれば活用しやすい。店舗側から苦情がこないことが大事である。夏季の暑い季節、アイドリング状態で駐車している時に店舗からクレームが入ると当該コンビニを出て別の場所を探さなければならない（休息場所確保のため走り回らなければならない）。

＞　休息場所は確保しやすい。

＞　考えていた場所に駐車車両が多く、他を探すこともある。

＞　休息場所はＳＡＰＡが最も良く、次いで荷主先の近くのコンビニが挙げられる。

＞　仮設でも良いのでトイレがあれば、荷主先の敷地内が良い。

＞　夏季や冬季を考えるとアイドリングができる場所に駐車したい。

【クリナップ工場での課題】

・　荷卸し場所のレーンと生産ラインのレーンは倉庫内で合流し、１つのレーンとなっている。荷卸し中に生産ラインから製品が流れてくると、荷卸しのレーンが止まってしまい、荷役に時間を要してしまう。夏季の暑い時期、トラック庫内の温度は高く、レーンが止まると酸欠を起こすのではないかと思うときがある。ウイングを空けて風通しを良くしているが、スポットクーラーのようなものがあると良い。

＞最近はこれと言った課題は見当たらない。

【パナエコでの課題】

・　積込み時間が 8 時 30 分頃となっているが、朝 7:30 頃に実施してもらいたい。7 時前にトラックを移動させて工場内に止めなければ周辺の渋滞に巻き込まれてしまうため。

＞　積込み作業時間の前倒しや短縮を図っていただきたい。

【リンナイでの課題】

・　パレットに積み込まれた製品をトラックのすぐ脇まで持ってきてもらえると、積込み作業の肉体的負担が軽減できる。

・　製品のサイズがたくさんあるため、積付けを工夫しなければ全て積載できない。外装の寸法を合わせてもらえると積付けしやすい。

＞　小物を箱詰めしてもらいたい。

【労働条件改善に伴う賃金について】

・　賃金が減るのは厳しい。運行回数・方面別に手当があるため、できるため多く走りたいのが本音である。

・　特に子育て世代は賃金を確保しなければならない。

＞　作業条件が改善されると運賃が下がり、給料が下がるのではないかと思う。

＞　給料が下がるくらいなら走りたい。