

平成28年度
トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会
におけるパイロット事業（滋賀）
報告書

平成29年3月31日

公益社団法人全日本トラック協会

目次

I	本事業の実施概要	・・・	2
II	本事業における対象集団の概要	・・・	8
III	検討会・事業場訪問を踏まえた問題点・課題の整理	・・・	11
IV	パイロット事業	・・・	14

I 本事業の実施概要

1 本業務の目的

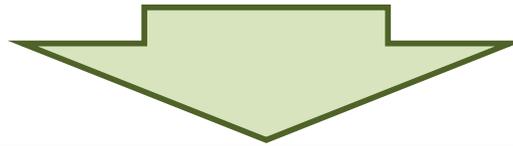
業務の目的

- 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・労働時間改善地方協議会（以下、「地方協議会」という。）」を滋賀県に設置し、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

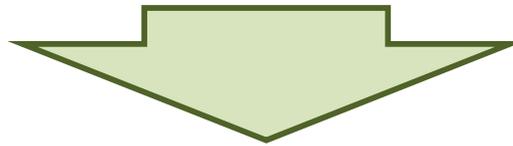
背景

○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



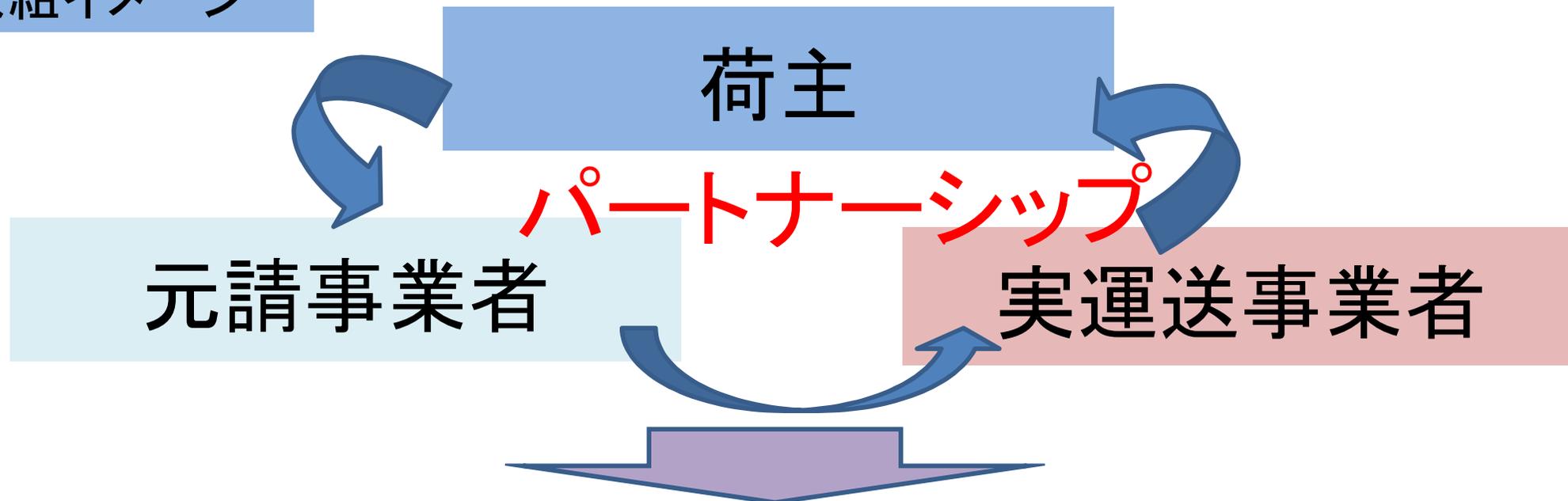
取組の課題

- 発着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

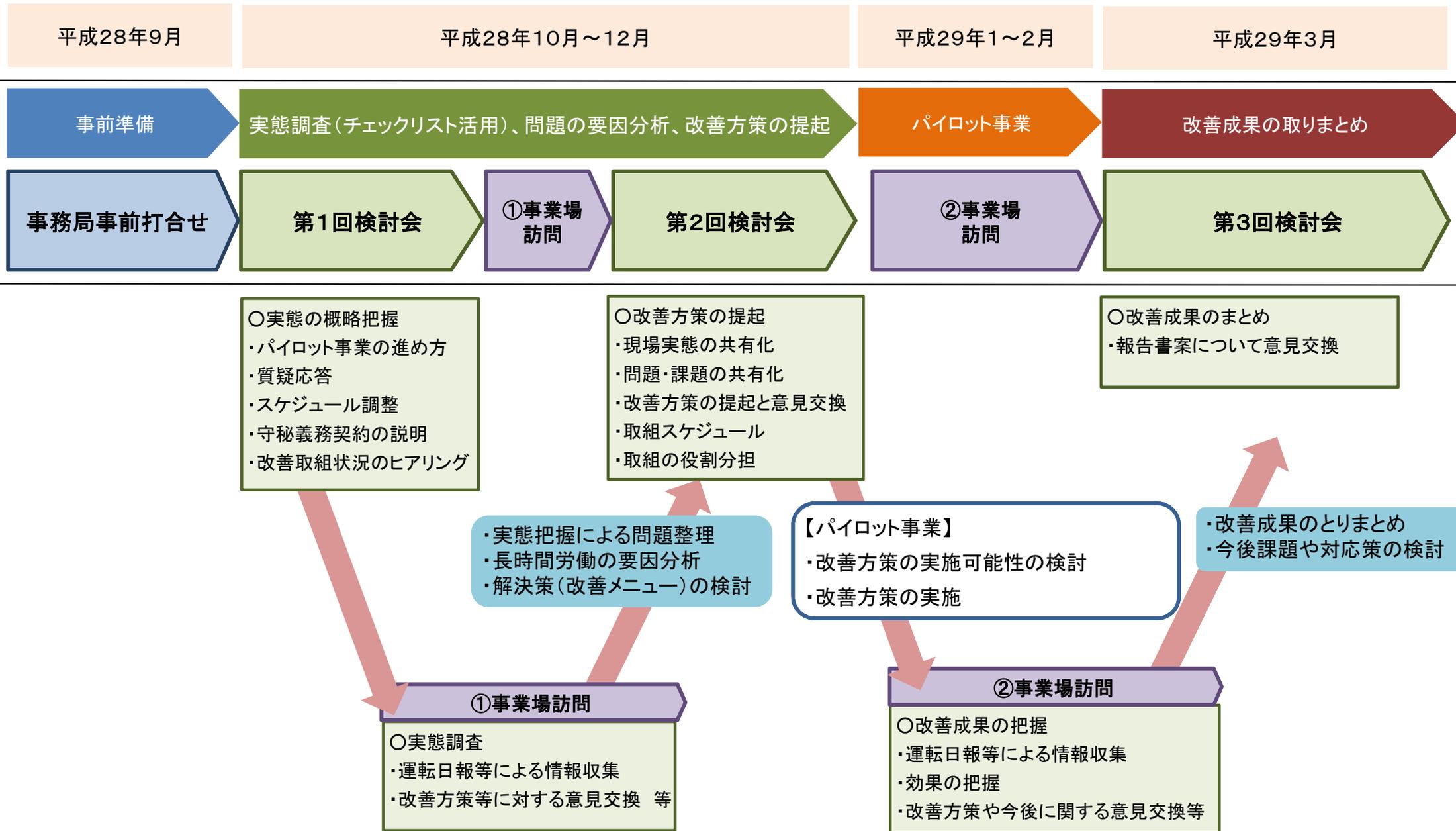


- 現場実態の把握
- 改善課題の特定と改善方策の検討
- 改善方策の実施(パイロット事業)

- 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んだ結果、どのような成果・失敗があったか、さらにそれらほど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

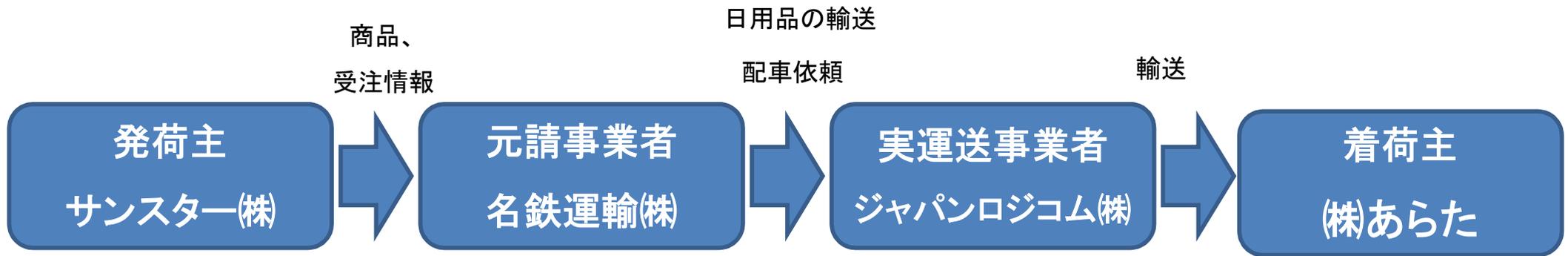
- パートナーシップの関係を構築するためには、複数の取組事項があるため、実態調査を踏まえ提案
- コミュニケーションの場が確保されていても、機能していない場合には阻害要因を分析、改善方策を提示

- 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

Ⅱ 本事業における対象集団の概要

1 対象集団の概要



輸送特性

- 輸送量に応じて、チャーター便で輸送するケース、元請事業者の積合せで輸送するケースがある。
- 積込みは、「前日積み」、「当日朝積み」のどちらかにより対応
- 輸送時間は、滋賀県米原市から愛知県江南市まで1時間程度であり、近距離輸送であるため、改善基準告示に関しては、全く問題となっていない。

積込み・取卸し作業 検品作業

- 積込みは、「前日積み」、「当日朝積み」のどちらかにより対応
- 発荷主における積込み作業は、傭車の場合には元請事業者の荷役作業員がピッキング及び積込み作業を実施するため、運転者は積込み作業を実施していない。
- 取卸し作業は、運転者が実施するが、取卸し作業時間は短時間でとなっている。
- 積込み時の検品作業は、元請事業者の作業員が実施し、取卸し時の検品作業は運転者、着荷主の荷受担当が実施している。
- 着荷主に到着し、「受付」をしてから「バースへ接車」するまでの待機時間が長時間化している。

2 運行ルート

○元請事業者の事業所を出発し、着荷主の物流センターまでは60km前後であり、名神高速道路を利用した場合には、1時間程度の運行時間となっている。なお、近距離輸送のため、全て一般道利用による運行もある。

米原市から一宮市までの運行ルート



Ⅲ 検討会・事業場訪問を踏まえた 問題点・課題と方向性

1 労働時間の実態

繁忙期(3月、12月等)

区分	15	16	17	18	19		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	所要時間	
点検							■															0:15
積込	■	■																				1:00
運転							■	■														1:15
取卸													■									1:00
休憩時間																						0:00
待機時間								■	■	■	■	■	■	■								4:30
																						8:00

通常期(繁忙期以外)

特に繁忙期に待機時間が長時間化

区分	15	16	17	18	19		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	所要時間	
点検							■															0:15
積込	■	■																				1:00
運転							■	■														1:15
取卸									■													1:00
休憩時間																						0:00
待機時間								■														0:30
																						4:00

2 実態を踏まえた問題・課題及び方向性の検討

○ 実態把握では、主に以下3つの視点から検討する。

○ ①出発前の積込み作業、②輸送業務、③到着後の取卸し作業等の観点から整理する。

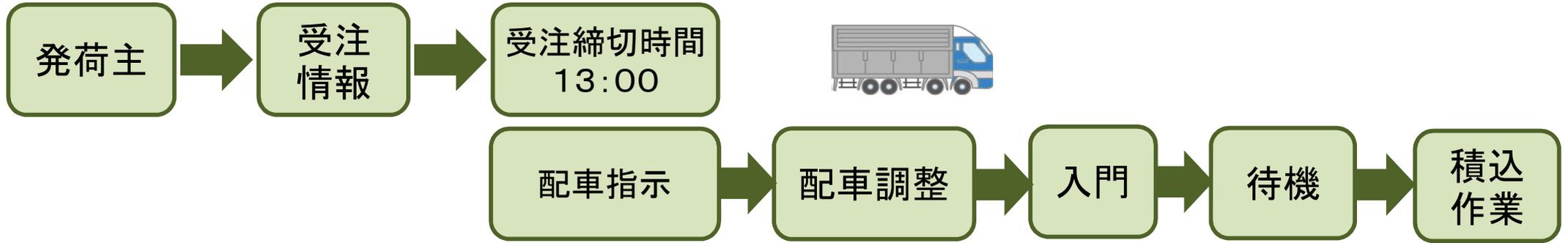
類型	実 態	問題・課題	方向性
出発前の 積込み作業等	<ul style="list-style-type: none"> ○積込み作業は、出発前日または当日に実施されている。 ○受注締切13時以降に配車指示をするため、待機時間が発生。 ○積込みでは運転者1名が積込み、検品作業を実施してきたため、大幅に時間を要していた。 	<ul style="list-style-type: none"> ○締切時間13時からの配車指示を見直し必要がある。 ○慣れない運転者は、積込み、検品作業に時間を要する傾向にあり、長時間労働の要因となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ○構内のリフトマン及び検品作業に慣れた荷役作業員が連携して作業する体制へ改善する方向性がある。 ○積込み作業前の待機時間がないよう配車時間を指示し、遵守できるよう見直しする必要がある。
輸送業務	<ul style="list-style-type: none"> ○米原市から江南市の輸送は約60kmと近距離であり、一般道に併行して名神高速道度があるため、運行時間は1時間前後となっている。 	<ul style="list-style-type: none"> ○運転者の長時間労働削減に向けて、運行時間の改善については問題となっていない。 	<ul style="list-style-type: none"> ○運行時間の見直しに向けた改善取組の必要性は低い。
到着後の 取卸し作業等	<ul style="list-style-type: none"> ○入門指示時間がなく、受付順にバス接車が許可されるため、待機時間が長時間化。特に繁忙期(3月、12月)は3~4時間以上の待機時間が発生。 ○取卸し作業は、パレット活用されているため、30~60分で完了するが、作業員が検品完了まで待機する必要がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ○問題①: 取卸しまでの構内での待機時間が長時間化 ○問題②: 検品作業待ちの待機時間が長時間化 	<ul style="list-style-type: none"> ○着荷主における待機時間削減に向けた改善取組を実施する必要がある。

IV パイロット事業

1 パイロット事業：受注締切時間前の受注情報の共有化による取組①

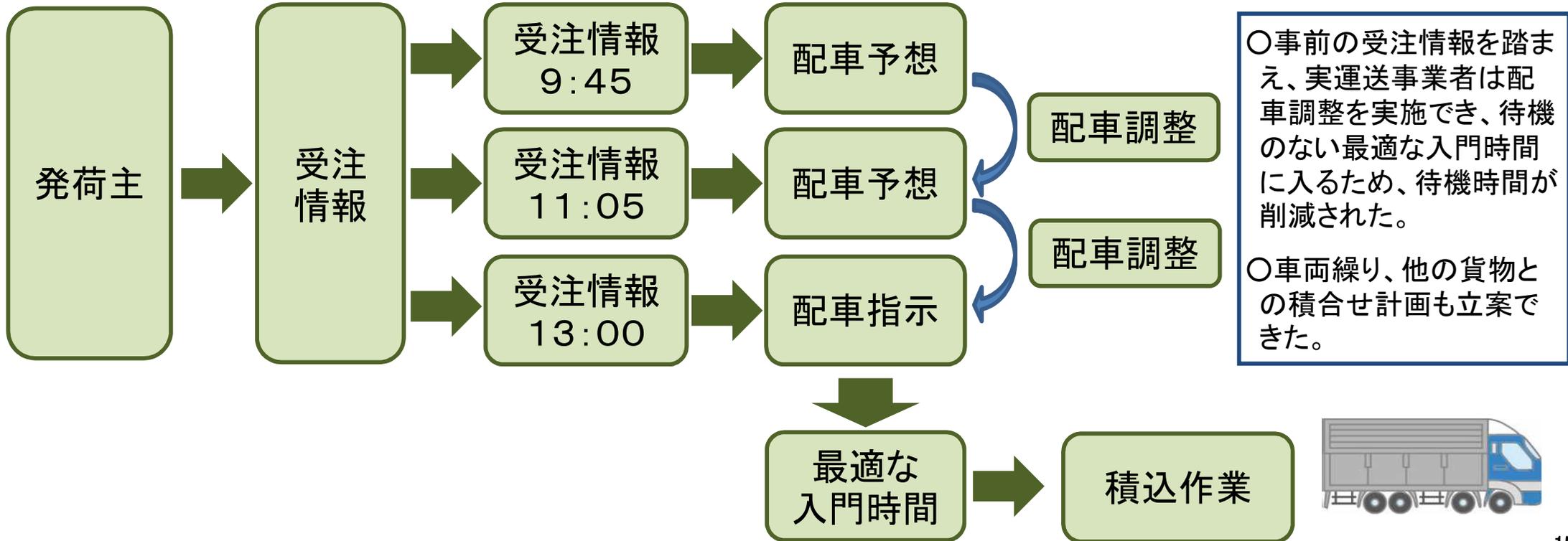
改善前

○受注締切時間13時から配車したため、積込み時間、待機時間が発生



改善後

○締切13時前に、9:45、11:05に受注データを確認し、配車を指示することで、実運送事業者に配車準備を実施する時間を提供でき、待機時間を削減することが可能となった



1 パイロット事業：受注締切時間前の受注情報の共有化による取組②

改善方策

改善前

○受注締切13時から、配車依頼を実施したため、実運送事業者において配車調整ができず、入門時間を指定できず、待機時間が発生

改善後

○受注締切13時まえに、2回の途中段階の受注情報について、実運送事業者と共有化し、配車調整を実施させることができ、待機時間をゼロ化することが可能となった

成果

改善前

○待機時間： 約30～120分

改善後

○待機時間： 約10分(▲20～110分)

2 パイロット事業：積み込み・検品作業は構内荷役作業員が実施する体制へ改善①

改善前

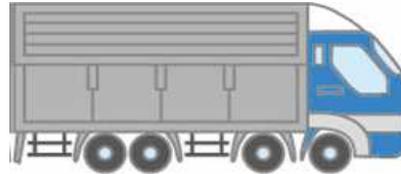
運転者1名による積み込み作業、検品作業

倉庫

ピッキング

検品作業

積み込み



運転者が実施

運転者が実施

改善後

積み込み作業は、業務に精通する荷役作業員が実施

倉庫

ピッキング

検品作業

積み込み

荷役作業員が
実施

リフトマンが実施

2 パイロット事業：積込み・検品作業は構内荷役作業員が実施する体制へ改善②

取組

改善前

- 運転者1名による積込み作業、検品作業を実施
- 慣れない運転者の場合には、ミス発生もあり、非効率であった

改善後

- 構内のリフトマン及び検品作業に慣れた荷役作業員が連携して作業する体制へ改善した

成果

改善前

- 積込み作業： 約120分

改善後

- 積込み作業： 約60分(▲60分)

2 パイロット事業：積み込み・検品作業は構内荷役作業員が実施する体制へ改善③

運転者が荷役作業を実施しないことで拘束時間を削減

改善前

運転者1名による積み込み作業、検品作業であり、約120分を要した

区分	15	16	17	18	19		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	所要時間	
点検																						0:15
積み込み																						2:00
運転																						1:15
取卸																						1:00
休憩時間																						0:00
待機時間																						0:30
																						5:00

改善後

積み込み作業は、業務に精通する荷役作業員が実施するため、約60分に短縮化した

区分	15	16	17	18	19		5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	所要時間	
点検																						0:15
積み込み																						1:00
運転																						1:15
取卸																						1:00
休憩時間																						0:00
待機時間																						0:30
																						4:00

待機時間、取卸し作業時間の抑制に向けた実態把握

類型	実態
取卸しまでの 構内待機時間 が長時間化	<ul style="list-style-type: none">○受付時間は、各事業者が判断するため、受付開始時間<u>6時30分以降に特に集中</u>している。○発注量に対して、<u>当日何台の車両が入る予定にあるか十分に把握されていない</u>。 →納入事業者ごとに受付時間の指定はない○<u>取卸し貨物量に関係なく</u>、受付順でバース接車の許可連絡が入る。(少量貨物の場合には別途バースあり)○<u>1車当たりのバース滞留時間が長い</u>。その原因は、取卸した貨物が荷捌きスペースにあるが、取卸スペースが狭く、当該スペースが空くまで待機するケースがある。これは貨物を自動倉庫へ搬入するリフト数が4人(午前・午後ともに)と限られていることが原因となっている。
検品作業待ち の待機時間が 長時間化	<ul style="list-style-type: none">○荷役作業員のうち、検品を担当する作業員は4人であり、<u>通常期、繁忙期も同人数である</u>。○<u>検品作業が完了し、伝票を手交されるまでバースを離れられない</u>。そのため、貨物量の多くなる繁忙期には、検品作業が長時間化し、1台当たりのバース滞留時間はさらに長時間化する傾向にある。○特に繁忙時期においては、<u>1台当たりの貨物の取卸し量が増加</u>するが、一方で<u>着荷主における荷役作業の処理能力は、通常期と同水準</u>のため、1台当たりのバース滞留時間が長時間化し、待機時間がさらに長時間化する結果となっている。