

トラック輸送における長時間労働抑制 に向けたパイロット事業 報告書

平成29年 3月23日

トラック輸送における取引環境・労働時間改善和歌山県地方協議会事務局

目 次

I 本事業の概要		2
II 対象集団の概要		6
III パイロット事業に向けた実態・問題・改善方策の整理と実証実験		8
IV 実証実験① 群馬 大正橋側道橋 上部工桁製作架設工事における輸送業務		13
V 実証実験② 鳥取 鳥取西道路 河内川橋鋼上部工事における輸送業務		25
VI 実証実験のまとめ		32

I 本事業の概要

1 本事業の目的

事業目的

- 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。）」を広島県に設置し、実態調査・実証実験の実施、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 パイロット事業の取組状況

○ 本パイロット事業は、平成28年9月30日に第2回検討会を実施後、労働時間抑制に向けたパイロット事業を実施した。

○ パイロット事業実施の成果について、平成29年1月26日に群馬渋川における現場での取卸し作業を視察し、取組み実態及び成果についてのヒアリングを実施した。

平成28年8月

平成28年9月

平成28年10月～
平成29年2月

平成29年2月

実態調査(チェックリスト活用)、問題の要因分析、改善方策の提起

パイロット事業

改善成果の取りまとめ

第1回検討会
(H28/8/5)

和歌山
地方協議会
(H28/8/24)

①事業場訪問
(H28/9/12)

第2回検討会
(H28/9/30)

②事業場訪問
(H29/1/26)

第3回検討会
(H29/2/10)

和歌山
地方協議会
(H28/3/23)

○ 実態の概略把握

- ・パイロット事業の進め方
- ・質疑応答
- ・スケジュール調整
- ・守秘義務契約の説明
- ・改善取組状況のヒアリング

自己チェックリスト

○ 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

- ・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

①事業場訪問 (H28/9/12)

○ 実態調査

- ・自己チェックリストの深堀調査
- ・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

○ 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

- 【パイロット事業】・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

②事業場訪問 (H29/1/26)

○ 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

- ・改善成果のとりまとめ
- ・今後課題や対応策の検討

3 会議、事業場訪問の概要

会議の実施状況

回数	検討内容	留意点	実施予定時期
第1回 会 議	1. 事業の進め方についての合意形成 2. 今後のスケジュール 3. 質疑応答	○ 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。	平成28年 8月5日
第2回 会 議	1. 現場実態の共有化 2. 問題・課題の共有化 3. 改善方策の提起と意見交換	○ 第1回事業場訪問による実態調査を踏まえ、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。	平成28年 9月30日
第3回 会 議	1. 事業の実施状況の共有化 2. 改善成果の共有化と意見交換 3. 今後の課題	○ 事業の実施状況と、改善成果の共有化を踏まえた意見交換を実施。 ○ 労働時間削減に向けた課題検討。	平成29年 2月10日

事業場訪問の実施状況

第1回 事業場訪問	1. 詳細な実態調査 2. 附帯作業内容の現場視察 3. 改善方策等に関する意見交換 4. 積込み・取卸し現場の視察 等	○ 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。	平成28年 9月12日
第2回 事業場訪問	1. 実証実験の取組内容の検討 2. 実施スケジュール 3. パートナーシップ構築状況とその効果	○ 進捗状況の共有化、今後の方向性について意見交換を実施。	平成29年 1月16日

Ⅱ 対象集団の概要

対象集団の概要

ポイント

- 橋梁輸送は、幅員が2500mmを超過するケースが多いため、特殊車両通行許可が必要とされる輸送特性を有する。(運行可能時間は21時～6時の時間帯に制限されることもあり、運転者の拘束時間が長時間化する傾向にある)
- 現状、荷主事業者及び運送事業者において、安全運行を確保するために適切に対策が徹底されている。
- 長時間労働の抑制に向けて、一般道路から高速道路を利用シフトさせ、拘束時間短縮化に向けた取組みを実施する。

発荷主

高田機工株式会社
和歌山工場
橋梁等を製造



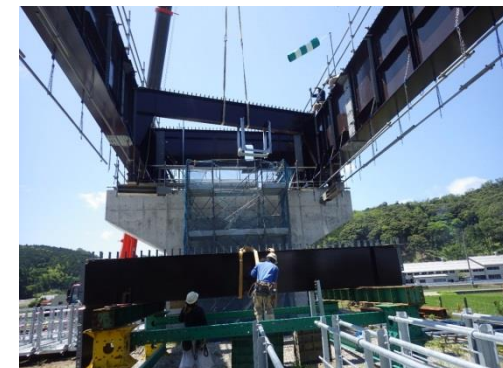
重量物輸送

株式会社西日本建設物流



着荷主

高田機工株式会社 工事部門
橋梁の組立工事を実施



Ⅲ パイロット事業に向けた実態、問題、 改善方策の整理と実証実験

1 パイロット事業に向けた実態、問題、改善方策の整理

○パイロット事業を実施するにあたり、出発前、輸送中、到着後の各プロセスにおける「実態→問題→改善方策」を以下の通り整理した。

出発前の拘束時間の削減の視点 貨物の積み込み作業、待機時間、附帯作業等

実態

- クレーンで資材の積み込みを実施
- ドライバーは、積み込み時、円滑に作業ができるようにサポートを実施(固縛等の作業補助)
- 運転者においては「早めに工場に到着し、積み込みまで休憩する」ケースが多く、荷主都合の待機時間とは評価できないケースもある
- 出発前、ドライバー同士でサポートするケースあり

輸送中の拘束時間を削減する視点

- 橋梁等の建設部材は横幅2500mm以上の大型貨物であり、通行では特種車両の通行許可を要する。(高速道路通行許可があれば、高速道路及び一般道路で24時間通行可能、高速利用許可がなければ一般道路通行する場合、21時～6時等の時間帯に制約される)

到着後の拘束時間を削減する視点 貨物の取卸し作業、待機時間、附帯作業等

- 橋梁建設現場における取卸し作業は、クレーンで実施され、運転者の負担は少なく、待機時間も短い

問題

- トラック車両が工場内に入る指定時間について車両別に配車時、時間の指示が明確でないことがあり、待機時間が発生
- 資材出しが重なる時期には、輸送資材の横持ちの遅れ、資材が揃っていない等の原因により、積み込み時の待機時間が発生

- 一般道路通行により輸送する場合、21時～6時の時間帯の輸送に制限されるため、2泊3日による輸送となる。そのため、運転者の拘束時間が長時間となる問題がある。

- ヒアリング及び自己チェックリストからは、取卸し時の待機時間等については、現在問題となる事項はないと思料される

改善方策

- 積み込み作業を円滑に進めるために以下の方策を実施(継続)
 - ・資材の横持ちの円滑化
 - ・積み込みの順番を予め設定
 - ・入門時間のコントロール(工場到着時間の指示)

- 高速道路の通行許可が得られるよう、貨物の設計を見直す(実証実験)
 - ・橋梁部材の寸法を見直すことで、高速道路が通行可能(24時間通行可能)となり、2泊3日運行から1泊2日運行に見直すことができる
 - ・これまで一般道路利用が中心であった輸送計画を高速道路利用にシフトし、拘束時間を短縮化

- 貨物の取卸し作業においては、特に問題の指摘がなかった
- 橋梁部材の取卸し作業は円滑に実施されているため、パイロット事業として取扱いしない

(ご参考①) 通行許可が必要とされる条件

○本件で取扱う橋梁部材は、**建設部材の幅2500mm等の基準を超過する場合**、道路法車両制限令に基づき「特殊車両通行許可」が必要となる。

○高速道路の通行許可を得た場合には、「高速道路及び一般道路」で24時間通行可能であり、一方高速道路の利用許可が得られない場合には、主に「21時から6時」の時間帯の通行に制約される。

一般道路 通行

<<一般道路の通行>>

○以下条件に該当する場合には、特殊車両通行許可申請(特車申請)が必要

幅 : 2500mm超
高さ : 3800mm超(高さ指定道路: 4100mm)
長さ : 12m超
総重量 : 20t超(重さ指定道路25t超)

一般道路通行は安全面、一般車両通行への影響面を最小限に抑制するため、以下の特性を有する。

○通行規制

- ・狭路やトンネル等是对向車への安全を考慮し、誘導車による部分通行規制により通行。
- ・車両総重量が橋梁耐荷重を超える、もしくは他一般車との通行で超える恐れのある場合は同じく通行規制

<通行規制

- ・規制をかけながらの通行となるため、平均時速は低下し、所要時間を要する。

高速道路 通行

<<高速道路の通行>>

○基本一方通行であり、高速通行を可能とするため幅員、カーブ曲率、高さ空間を大きく確保されている。

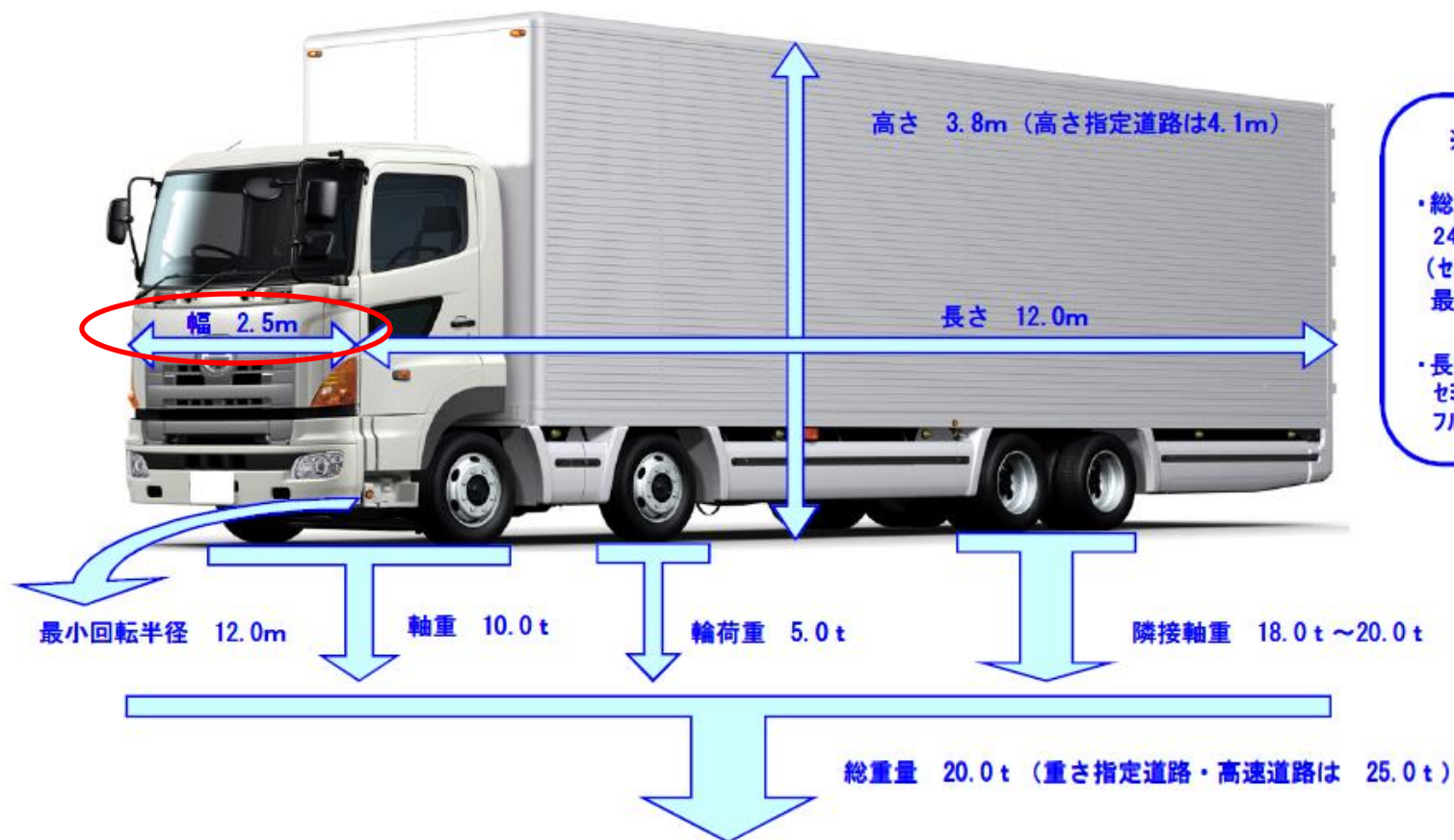
○下記条件に該当する場合、道路管理者が通行許可が必要である。

幅 : 2500mm超
高さ : 4100mm超(高速自動車国道 全線)
長さ : セミトレーラ連結車 16.5メートル、フルトレーラ連結車 18.0メートル 他

○ランプ部の道路幅や曲率、料金所幅を通過できるかどうかで判断・審査(幅3000mm以下の許可実績あり)

(ご参考②) 道路通行許可が必要な車両

道路は一定の構造基準により造られており、道路法では道路の構造を守り、交通の危険を防ぐため、道路を通行する車両の大きさや重さの限度値を以下のとおり定めています。



※限度値の特例※

- ・総重量
24.0t~36.0t
(セミトレー及びフルトレーのみ
最遠軸距に応じ)
- ・長さ
セミトレー 16.5m
フルトレー 18.0m

上記の限度値を超える車両(特殊車両)を通行させる場合、**通行しようとする道路の管理者に申請し、許可を得なければなりません。**許可なく又は許可条件に反して特殊車両を通行させた場合には、現場において**道路管理者が通行の中止等を命じます。**さらに、重大な交通事故を発生させた場合や常習的に違反を繰り返している場合、又は道路管理者の措置命令に違反した場合には、**通行許可を取消したり、告発することになります。**

2 特殊車両通行許可の審査基準を踏まえた設計変更

○特殊車両通行許可の審査基準を踏まえ、橋梁部材を設計変更することで、以下のような改善を図ることができる。

【橋梁部材の寸法(例)】

幅 3100mm

高さ 4150mm



【設計変更】

幅 3000mm以内
(▲100mm)

高さ 4100mm以内
(▲50mm)

- ・高速道路の通行許可を得られない
- ・一般道路(時間帯:21時～6時)に限定
(道路によっては不許可になる可能性あり)

・往路で2泊3日による運行

【高速道路、一般道路ともに24時間通行可能】

- ・高速道路通行の許可を得られる
- ・一般道路の通行時間帯(21時～6時)限定なし

・往路で1泊2日による運行

IV 実証実験①

群馬県

大正橋側道橋 上部工桁製作架設工事における輸送業務

1 実証実験の概要

○ 改善する業務範囲

- ・ 橋梁を積み込み後、到着までの「橋梁の輸送」を対象とする。
- ・ 「河内川橋の橋梁輸送」及び「群馬における橋梁輸送」をも対象とする（平成29年1月実施）。

○ 具体的な改善方策

- ・ パイロット事業では、輸送における拘束時間を削減するために、以下の改善方策を実施する。
- ①橋梁部材を幅3000mm以内、高さ4100mm以内後に設定し、高速道路の道路管理者から通行許可を得る → 24時間通行可能
→運送事業者から意見を聞き、高田機工物流部門と設計部門とが連携し、荷姿を高速道路の通行許可（24時間通行可能）が得られる設計に変更。
- ②一般道路利用中心の運行から、高速道路利用した運行へシフトする。

○ 各事業場での責任担当者、実施担当者等の体制の構築

- ・ 高田機工及び西日本建設物流において改善方策を実施。
- ・ 搬入車両諸元は右表の通りである。

《搬入車両諸元》

車 両	荷 台 長	全 長	全 幅	台 数
中低床トレーラー	11,990 mm	16,500 mm	2,490 mm	27 台
高床トレーラー	11,990 mm	16,500 mm	2,490 mm	
10tonトラック	9,600 mm	11,990 mm	2,490 mm	6 台

出所)高田機工株式会社 作成資料

○ 各事業場におけるスケジュールと進捗管理

- ・ 鳥取 河内川橋における橋梁輸送は、平成28年9～10月に実施。
- ・ 群馬 大正橋側道橋における橋梁輸送は、平成29年1月に実施。

○ 改善方策の評価方法

- ・ 本改善策実施前と、実施後における輸送時間を計測し、拘束時間の改善について評価する。

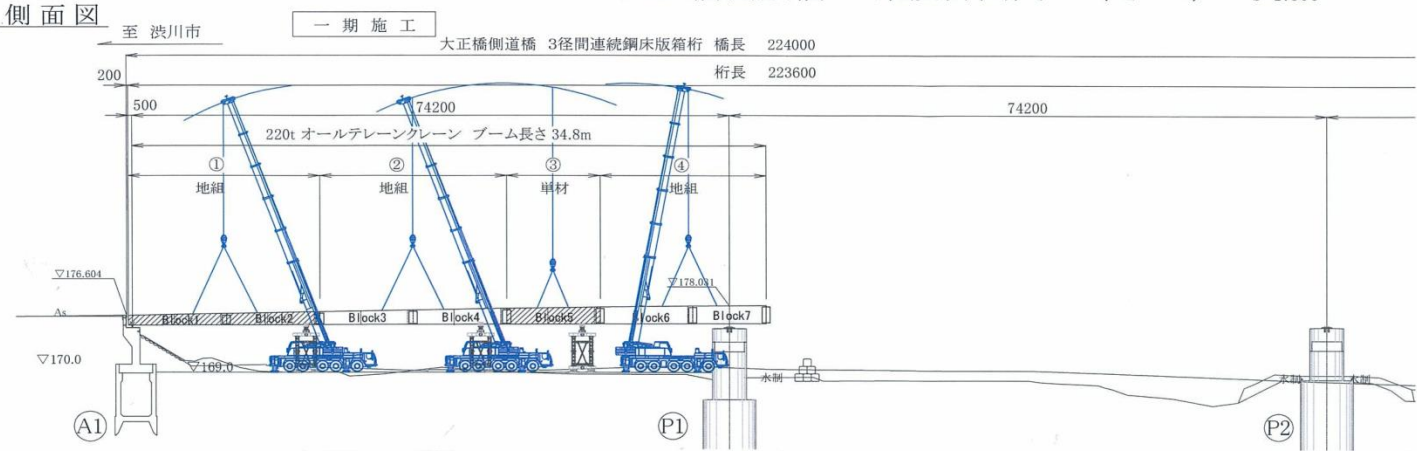
○ ガイドライン作成に向けたポイント

- ・ 重量物輸送における改善方策、実施プロセス、効果を示し、他の事業者における改善でも活用可能な改善方策として一般化する。

2 建設部材(橋梁)の用途

○建設部材（橋梁）を活用した架設計画図は以下の通りである。

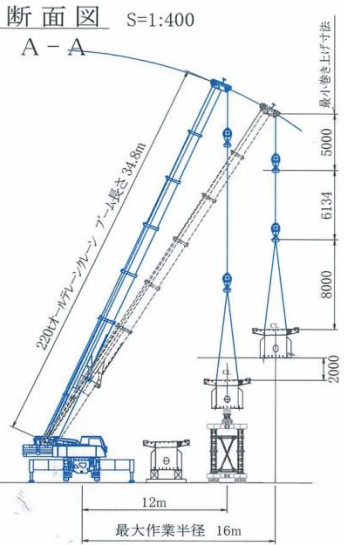
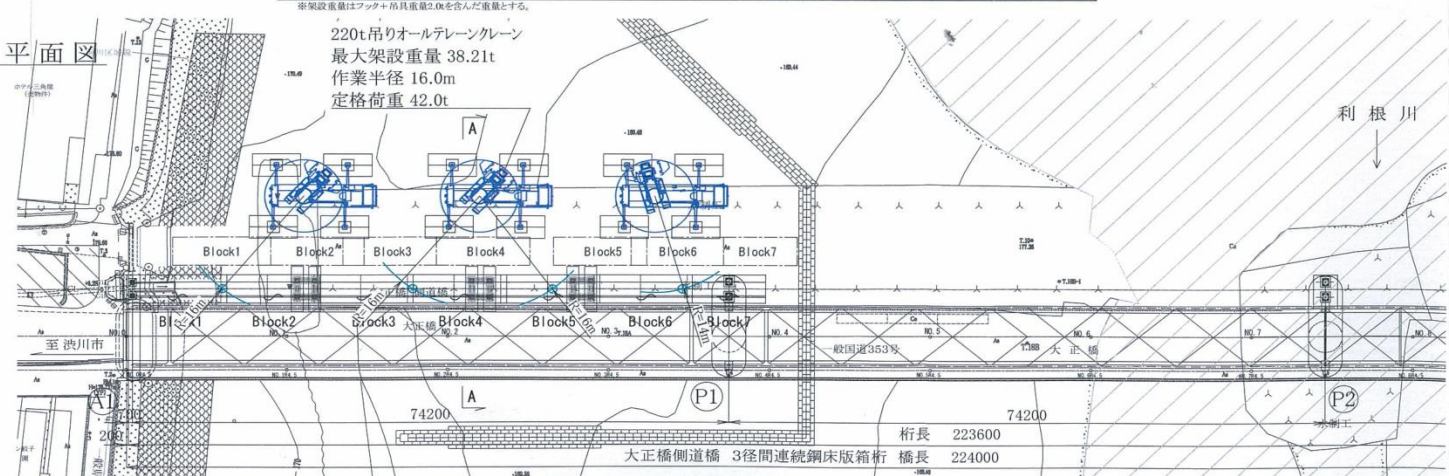
大正橋側道橋 架設計画図 (その1) S=1:600



ブロック重量表 (単位:t)

架設順序		①		②		③		④	
		Block1	J1	Block2	J2	Block3	J3	Block4	J4
D 1	鋼床版(D1)	4.91	0.03	4.35	0.03	4.35	0.03	4.35	0.03
	主桁	7.42	0.51	8.46	0.59	9.00	0.60	8.76	0.57
	フラケット 左	S1 C1 C2		C3 C4		C5 C6		C7 C8	
		0.39 0.29 0.30		0.32 0.33		0.35 0.36		0.37 0.38	
	R(サブ) 左	R1~R6		R7~R12		R13~R18		R19~R24	
		0.86		0.86		0.86		0.86	
	単材重量	14.12	0.54	14.33	0.62	14.92	0.69	14.82	0.60
	鋼床版(D2)	2.03	0.03	1.87	0.03	1.87	0.03	1.87	0.03
	フラケット 右 (SIP,含)	S1 C1 C2		C3 C4		C5 C6		C7 C8	
		0.09 0.09 0.09		0.09 0.09		0.09 0.09		0.09 0.09	
D 2	R(サブ) 右	R1~R6		R7~R12		R13~R18		R19~R24	
		0.53		0.53		0.53		0.53	
	単材重量	2.83	0.03	2.58	0.03	2.58	0.03	2.58	0.03
	総架設重量(D1+D2)	37.13		38.21		38.21		38.21	

※架設重量はフラット吊具重量2.0tを含んだ重量とする。



クレーン定格総荷重表

220t吊りオールテレーンクレーン
LIEBHERR LTM1220NX-2
カウンタウエイト74t

作業半径 (m)	30.5m ブーム	34.8m ブーム	39.1m ブーム
4.5	113.0		
5.0	106.0		
6.0	95.0	89.0	
7.0	86.0	83.0	64.0
8.0	78.0	76.0	61.0
9.0	71.0	69.0	57.0
10.0	65.0	64.0	53.0
11.0	61.0	59.0	50.0
12.0	56.0	55.0	46.5
14.0	49.0	47.5	41.5
16.0	43.0	42.0	36.5
18.0	36.5	36.0	33.5
20.0	31.5	31.0	31.0
22.0	27.7	27.0	27.8
24.0	24.5	25.3	24.6
26.0	21.9	22.6	21.8
28.0	14.9	20.3	19.5
30.0		18.4	17.6
32.0		14.3	15.9
34.0			15.0
36.0			12.2

4 橋梁部品の寸法を変更した設計図(一部抜粋)

○以下は、24時間運行を可能とするため、設計変更（20mmずらし）し、幅縮減した例である。

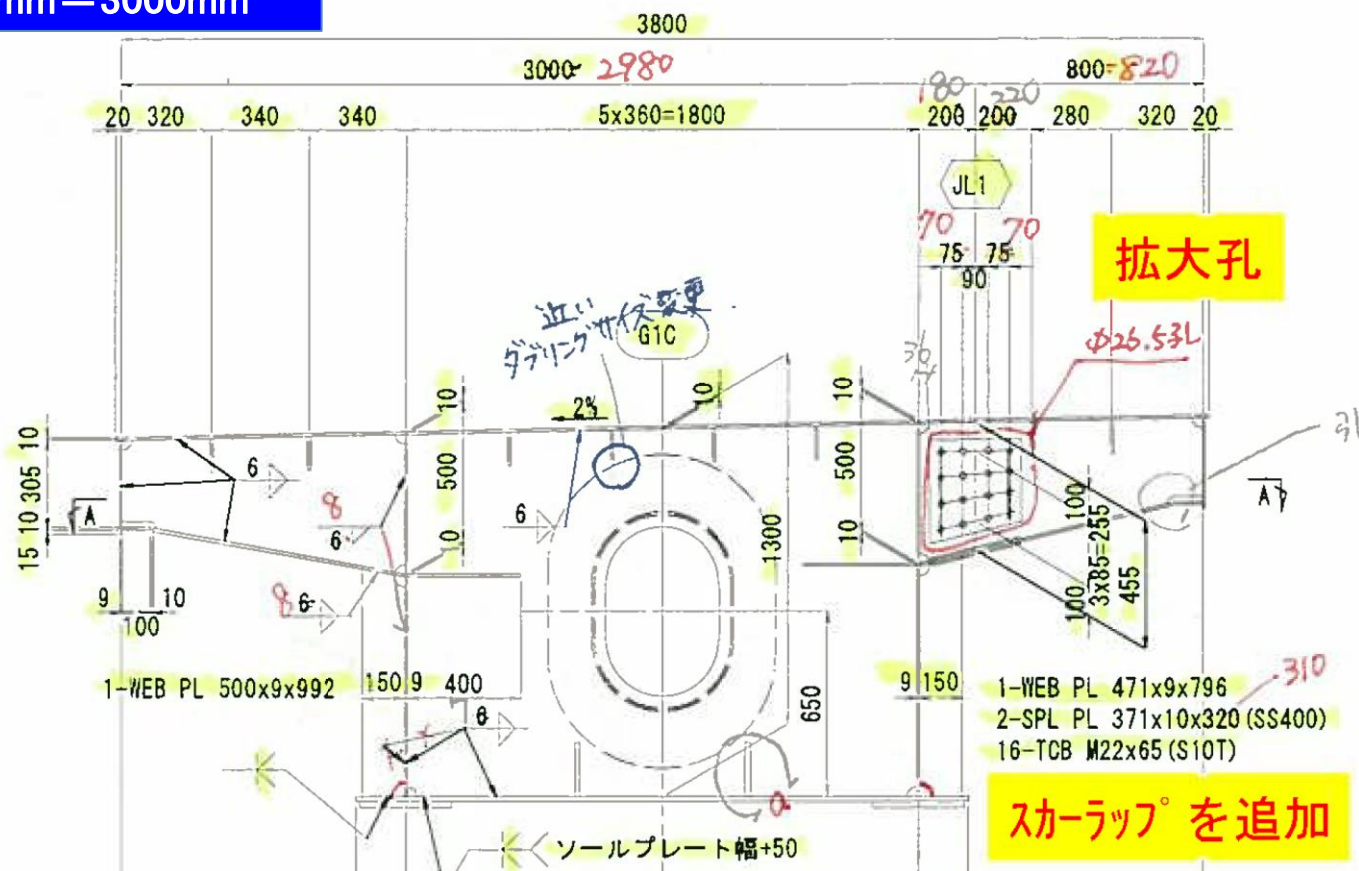
○社内の設計部門と物流部門の各専門の担当者が持つノウハウを融合させ、短期間に設計を変更を実施している。

設計変更

輸送上の寸法を考慮し、JL1を20mmずらします

S1, S2

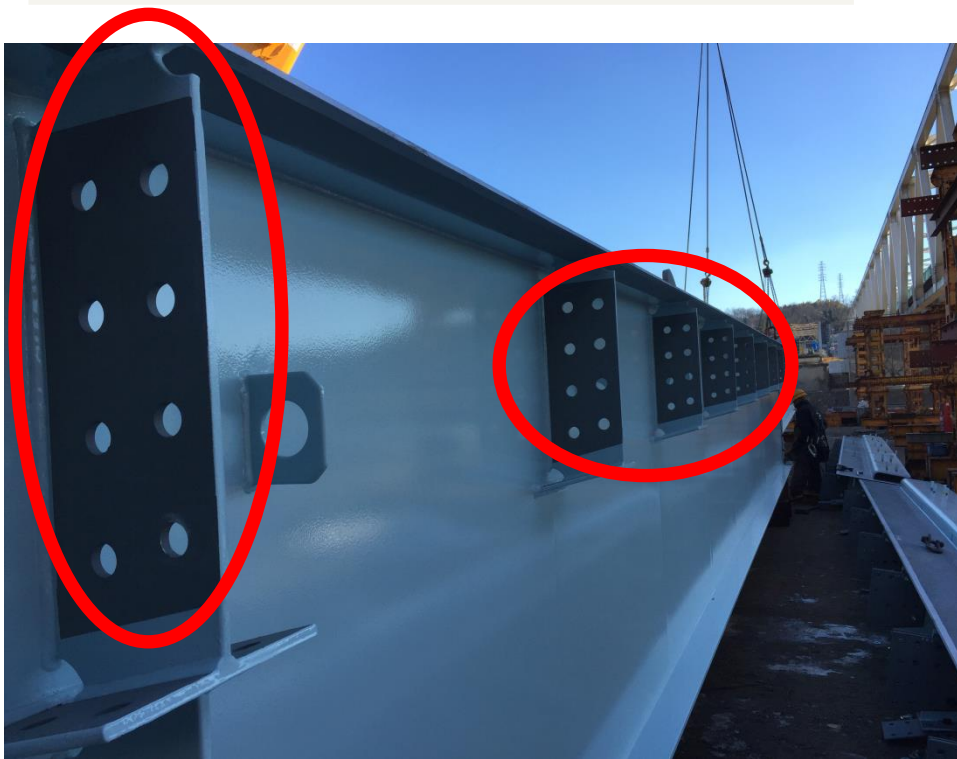
桁本体2980mm + 端部20mm = 3000mm



5 橋梁の建設部材の設計変更写真(参考)

○ 左図は連結部の横幅を縮減したもので、右図は横幅の縮減に即して、部材の連結が確保できるよう設計変更したものである。

横寸法を縮減した例



左図の縮減部分に即して設計変更した箇所

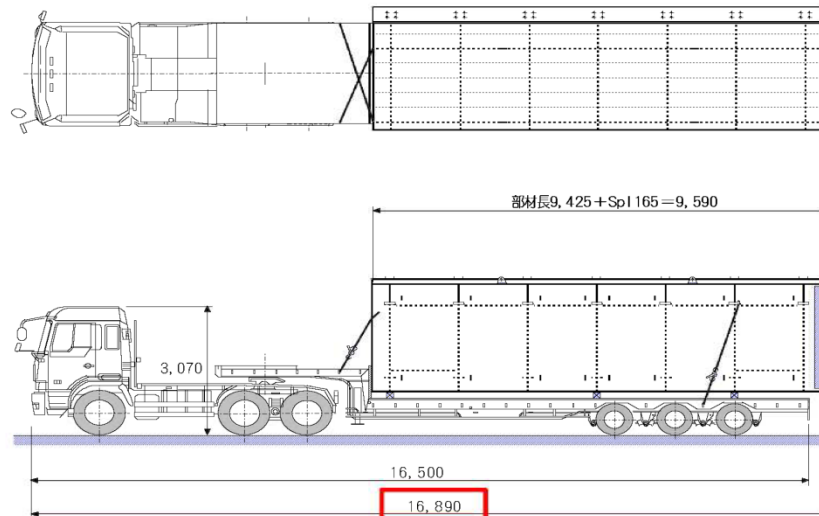


6 トラック・トレーラーへの積載状態(計画)

○横幅3000mm以内、積載後の高さを4100mm以内、長さも一定距離以内とすることで、24時間通行可能な状態となり、労働時間を短縮化することが可能である。

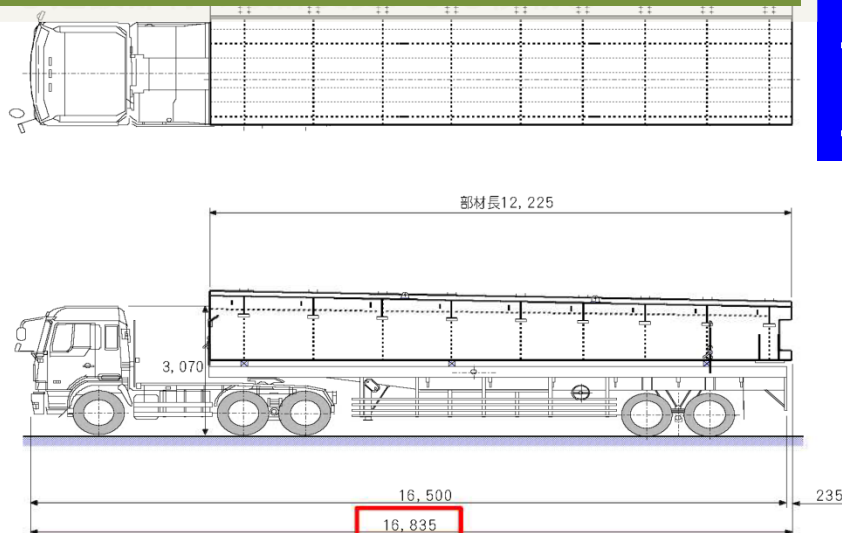
○長さ（基準：セミトレーラ連結車 16.5m、フルトレーラ連結車 18.0m以内）についても考慮する必要がある。

○建設部材の設計変更による積載①



- ・当初設計値3020mmを3000mmへ設計変更
- ・幅3000mm以内、高さ4100mm以内とすれば高速利用可能
- ・輸送日数短縮、安全確保が実現

○建設部材の設計変更による積載②

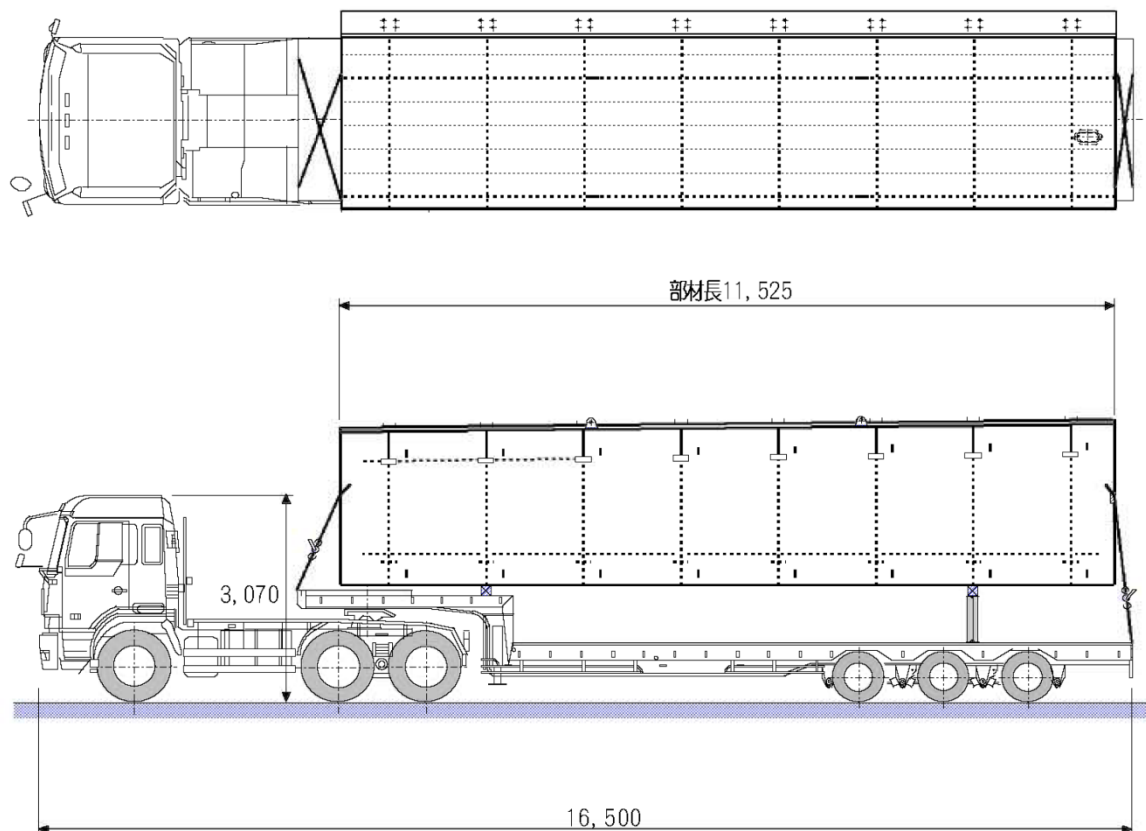


- ・当初設計値3020mmを3000mmへ設計変更
- ・幅3000mm以内、高さ4100mm以内とすれば高速利用可能
- ・輸送日数短縮、安全確保が実現

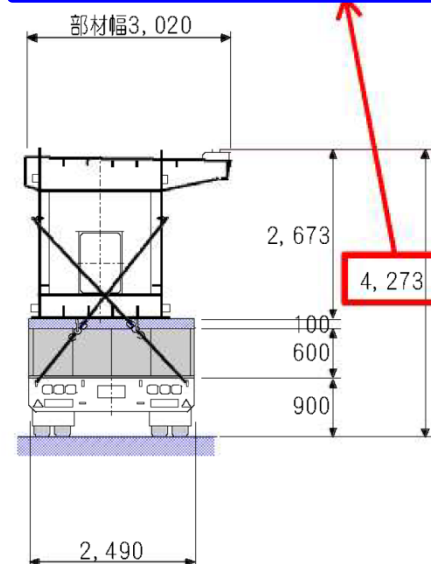
(ご参考)トラック・トレーラーへの積載状態

○横幅3000mm以内であっても、積載後の高さが4100mmを超過する場合には、高速道路の通行許可が得られず、一般道路（主に通行時間帯21時～6時）通行による輸送となる。

○高さ4100mmを超過するケース



部材長が長いので積付高が
4,100を超え→一般道通行に。



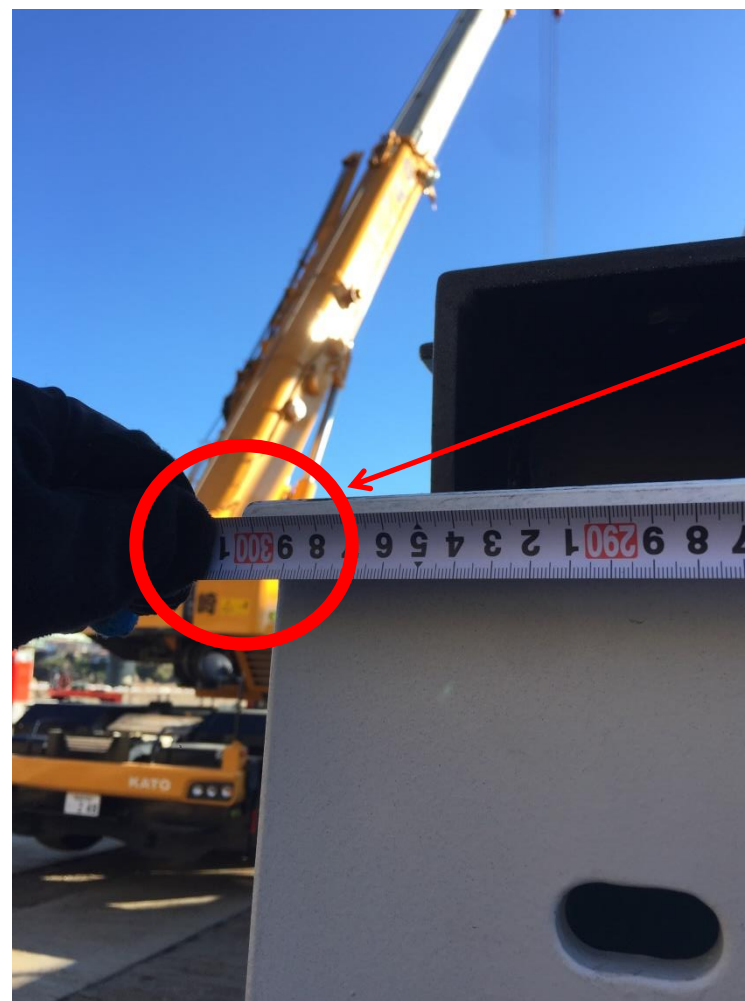
7 トラック・トレーラーへの積載状態(実際)①

○設計変更した建設部材の実際の積載状況は、以下の通りである。

設計変更した建設部材の実際の積載状況



設計変更した建設部材の寸法



3000mm以内
に設計

7 トラック・トレーラーへの積載状態(実際)②

○設計変更した橋梁の建設部材の積載の状況は、以下の通りである。

トレーラーの積載状況①



トレーラーの積載状況②



8 建設部材の設計変更状況

○製品の特性により幅3000mm又は高さ4100mmを超える部材（以下、赤枠部分）があるが、21種類のうち5種類に抑えられ、16種類は設計変更し、長時間労働を抑制した輸送に配慮されている。

高さ4100mm超又は幅3000mm超のため、高速道路通行許可を得られず、一般道路(21～6時)を通行し、輸送

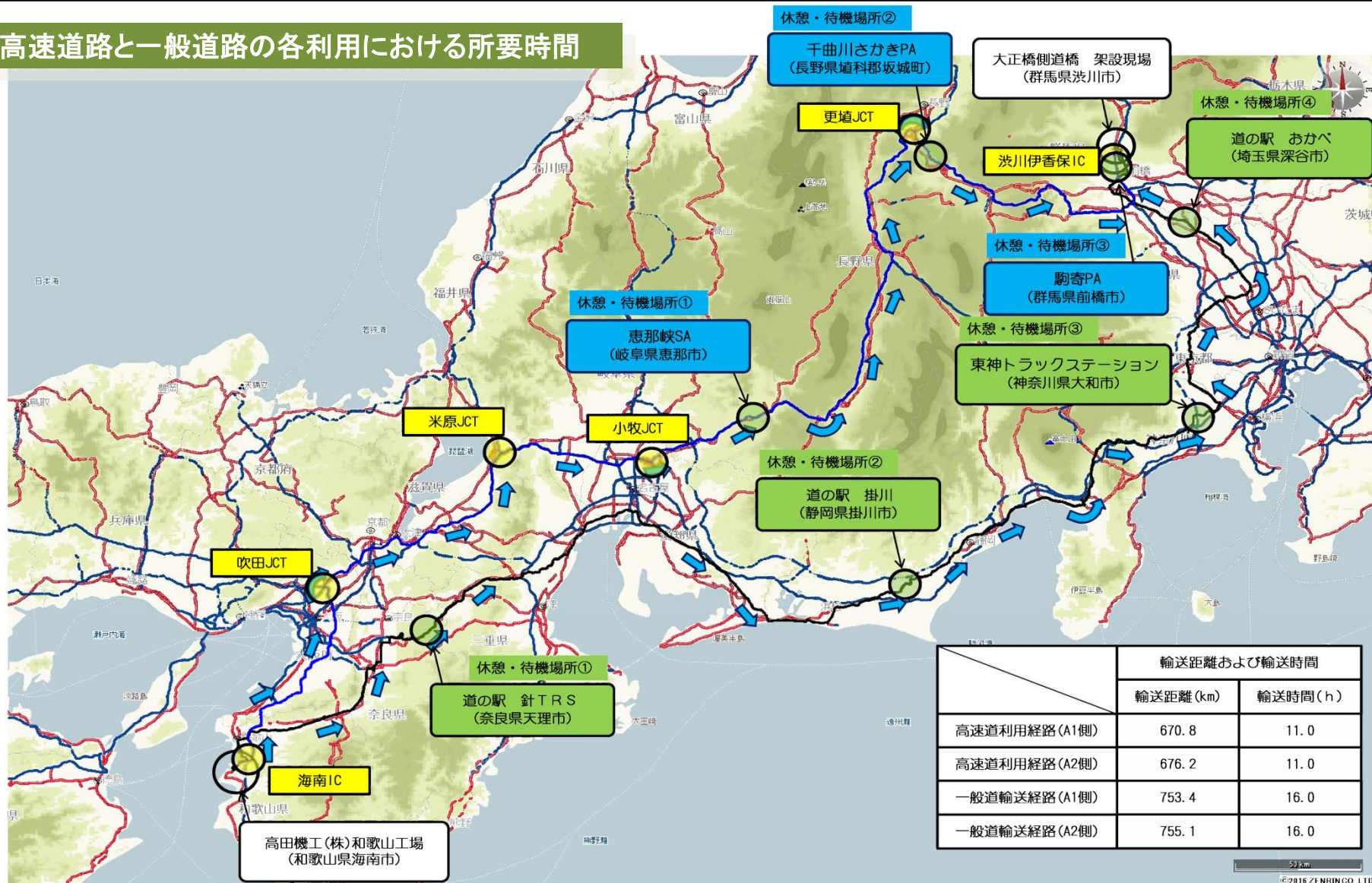
桁通り	ブロック	部材寸法及び想定車種				積付寸法及び想定車種			想定ルート
		幅	高さ	長さ	車種	幅	高さ	長さ	
G1桁	S1～J1	3000	1816.9	12225	高床	3000	3516.9	16,735	高速
	J1～J2	3000	2033.8	11600	高床	3000	3733.8	16,500	高速
	J2～J3	3000	2240.7	11600	高床	3000	3940.7	16,500	高速
	J3～J4	3000	2415.7	11600	中低床	3000	4015.7	16,500	高速
	J4～J5	3000	2555.7	11600	中低床	3000	4155.7	16,500	高速
	J5～J6	3000	2673	11525	中低床	3000	4273	16,500	高速
	J6～J7(P1)	3200	2775.1	9100	中低床	3200	3775.1	16,500	一般
	J7～J8	3000	2802.7	8987.5	中低床	3000	3802.7	16,500	高速
	J8～J9	3000	2842.4	9425	中低床	3000	3842.4	16,500	高速
	J9～J10	3000	2862.9	9425	中低床	3000	3862.9	16,500	高速
	J10～J11	3000	2862.9	9425	中低床	3000	3862.9	16,500	高速
	J11～J12	3000	2842.4	9425	中低床	3000	3842.4	16,500	高速
	J12～J13	3000	2802.7	9425	中低床	3000	3802.7	16,500	高速
	J13～J14	3000	2747.1	8987.5	中低床	3000	3747.1	16,500	高速
	J14～J15(P2)	3200	2701	9100	中低床	3200	3701	16,500	一般
	J15～J16	3000	2553.7	11525	中低床	3000	4153.7	16,500	高速
	J16～J17	3000	2406.7	11600	中低床	3000	4006.7	16,500	高速
	J17～J18	3000	2415.7	11600	中低床	3000	4015.7	16,500	高速
	J18～J19	3000	2240.7	11600	高床	3000	3940.7	16,500	高速
	J19～J20	3000	2033.8	11600	高床	3000	3733.8	16,500	高速
	J20～S2	3000	1791	11725	高床	3000	3491	16,500	高速

9 高速道路、一般道路における輸送ルート

○高速道路利用ルートは中央高速道路等の青ラインで表記されている。走行距離約670km、輸送時間11.0時間。

○一般道路利用ルートは国道1号線等の黒ラインで表記されている。走行距離約753km、輸送時間16.0時間。

○高速道路と一般道路の各利用における所要時間

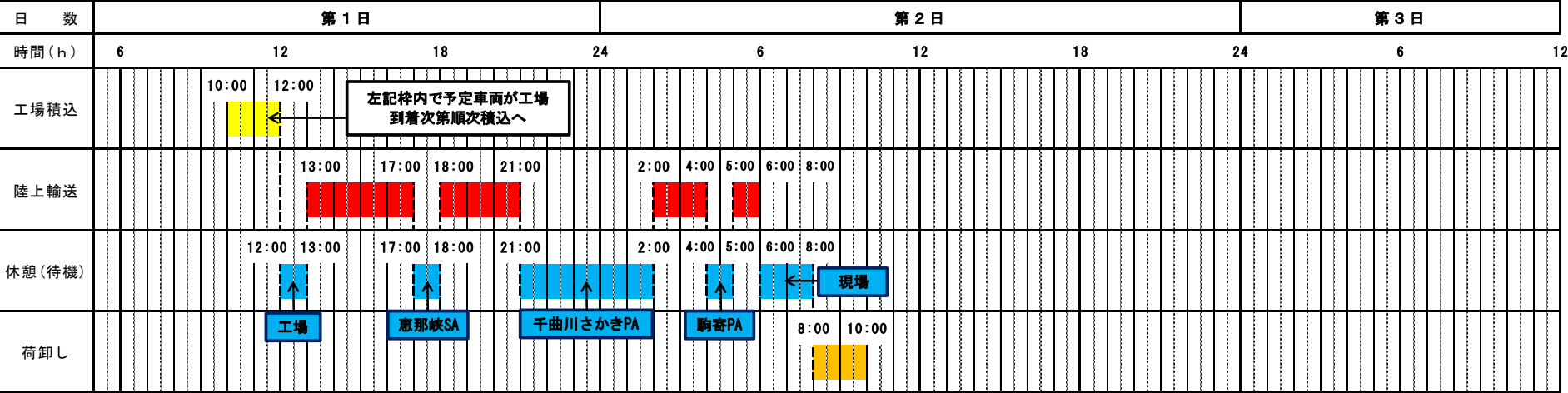


10 輸送時間(計画と実績)

- 「0時から24時までの時間帯」で通行可能な橋梁部材を積載した車両は、高速道路利用の通行（上段）
- 主に「21時から6時まで時間帯」の通行に限られる橋梁部材を積載した車両は、一般道路利用の輸送（下段）

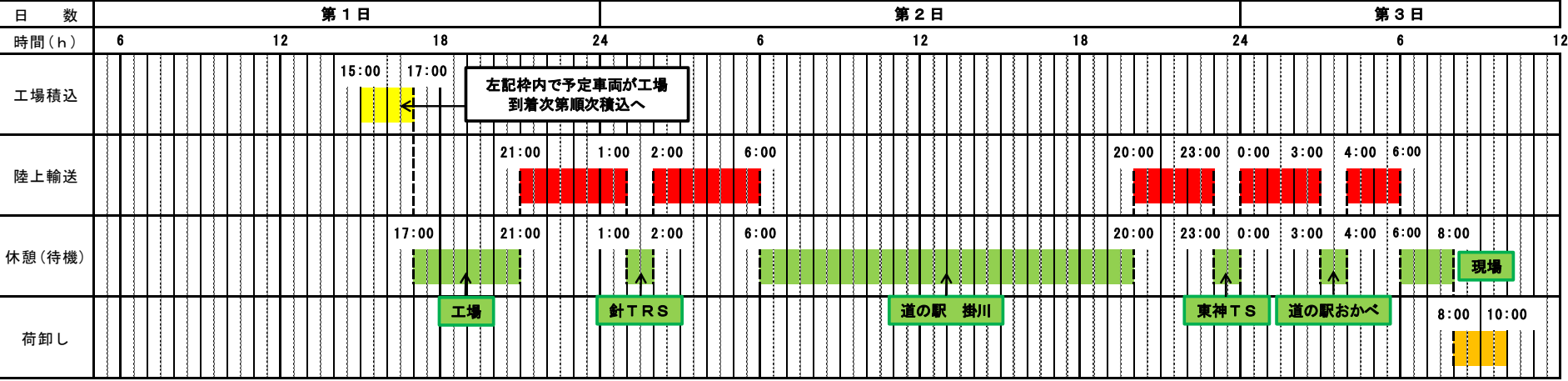
○高速道路と一般道路の各利用における労働時間

1. 高速道路利用経路の場合



(1目盛：30分)

2. 一般道利用経路の場合



(1目盛：30分)

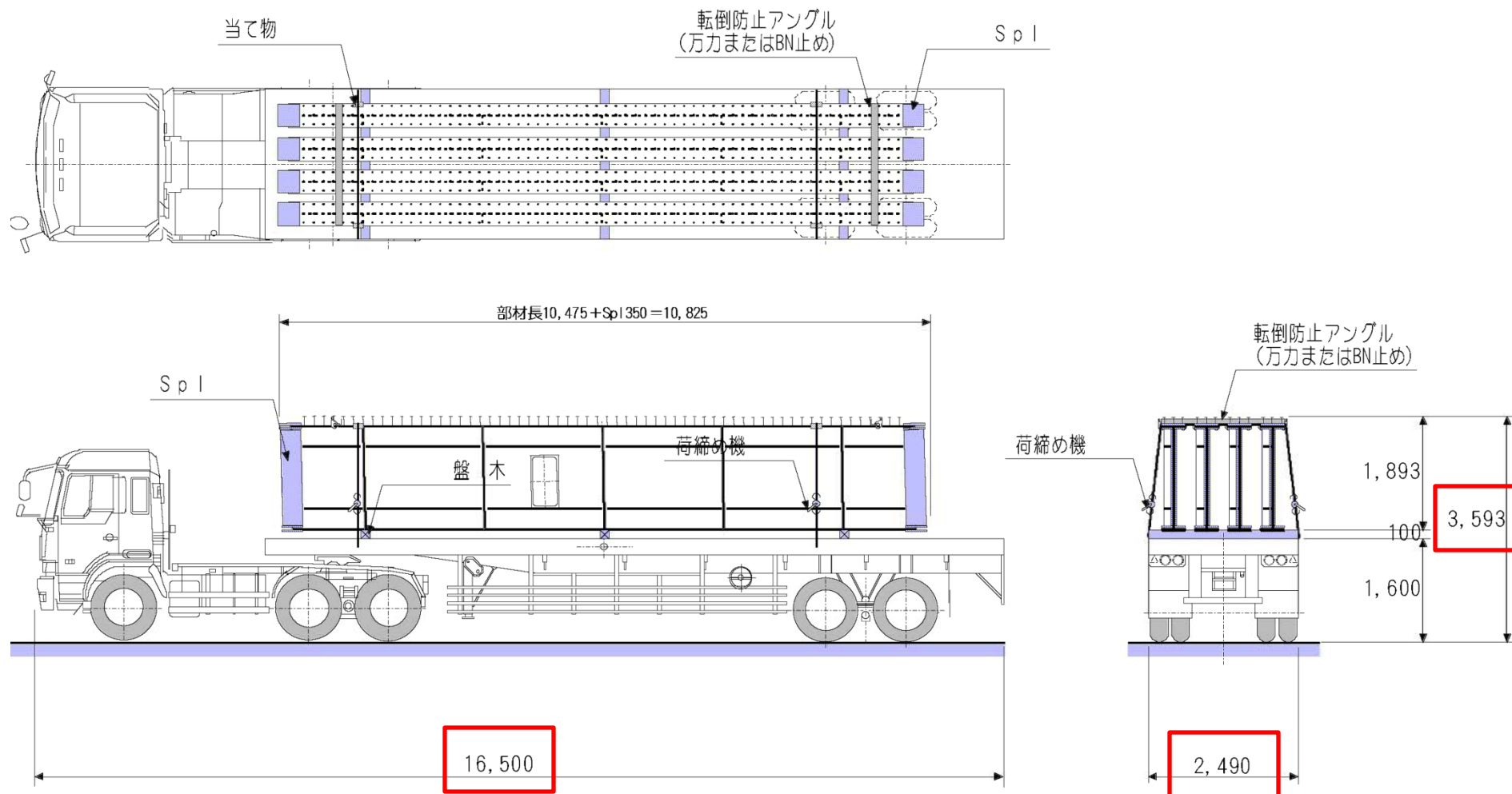
V 実証実験の概要

**国土交通省中国地方整備局鳥取河川国道事務所
鳥取西道路 河内川橋鋼上部工事における輸送業務**

1 トラック・トレーラーへの積載状態(計画)①

○橋梁部材を横幅2500mm以内、積載後の高さを4100mm以内とすることで、高速道路及び一般道路において24時間通行可能となる。

トラック・トレーラーへの積載状態(計画)

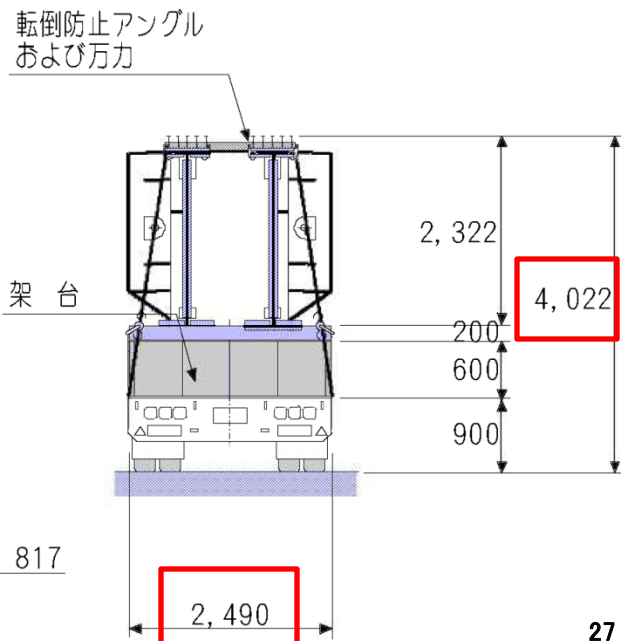
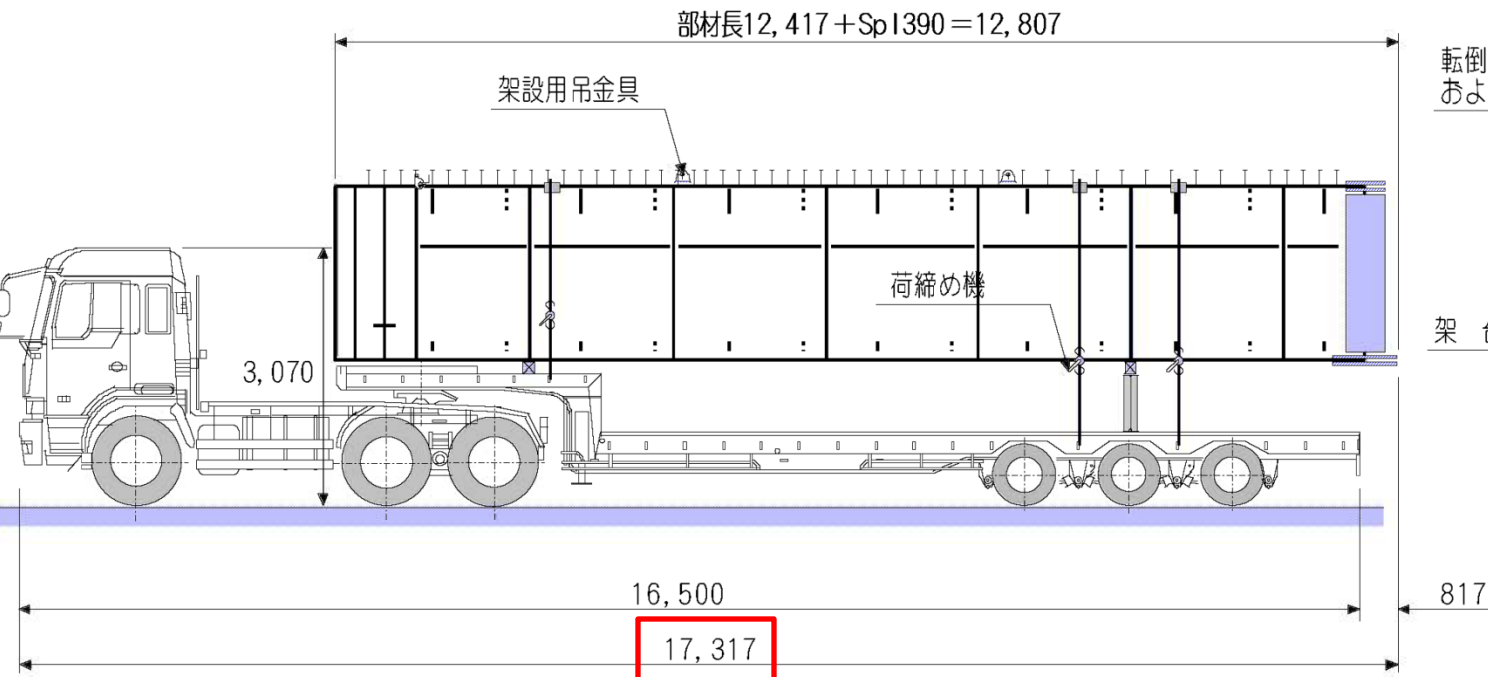
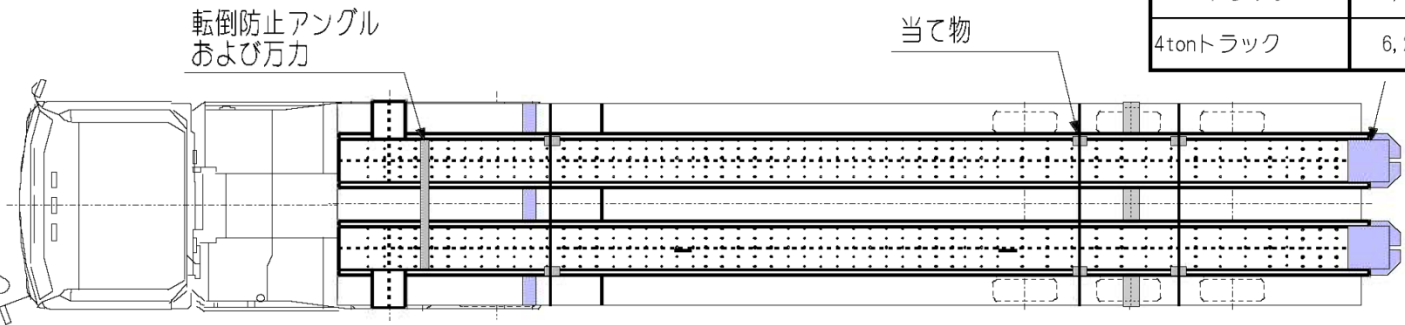


1 トラック・トレーラーへの積載状態(計画)②

《搬入車両諸元》

車 両	荷 台 長	全 長	全 幅	台 数	備 考
中低床式トレーラー	11,990 mm	16,500 mm	2,490 mm	27 台	主桁(正規積み)
高床式トレーラー	11,990 mm	16,500 mm	2,490 mm	7 台	横桁(C37~S2)
10tonトラック	9,600 mm	11,990 mm	2,490 mm	32 台	横桁、検査路、排水
4tonトラック	6,200 mm	7,850 mm	2,190 mm	3 台	下部工検査路

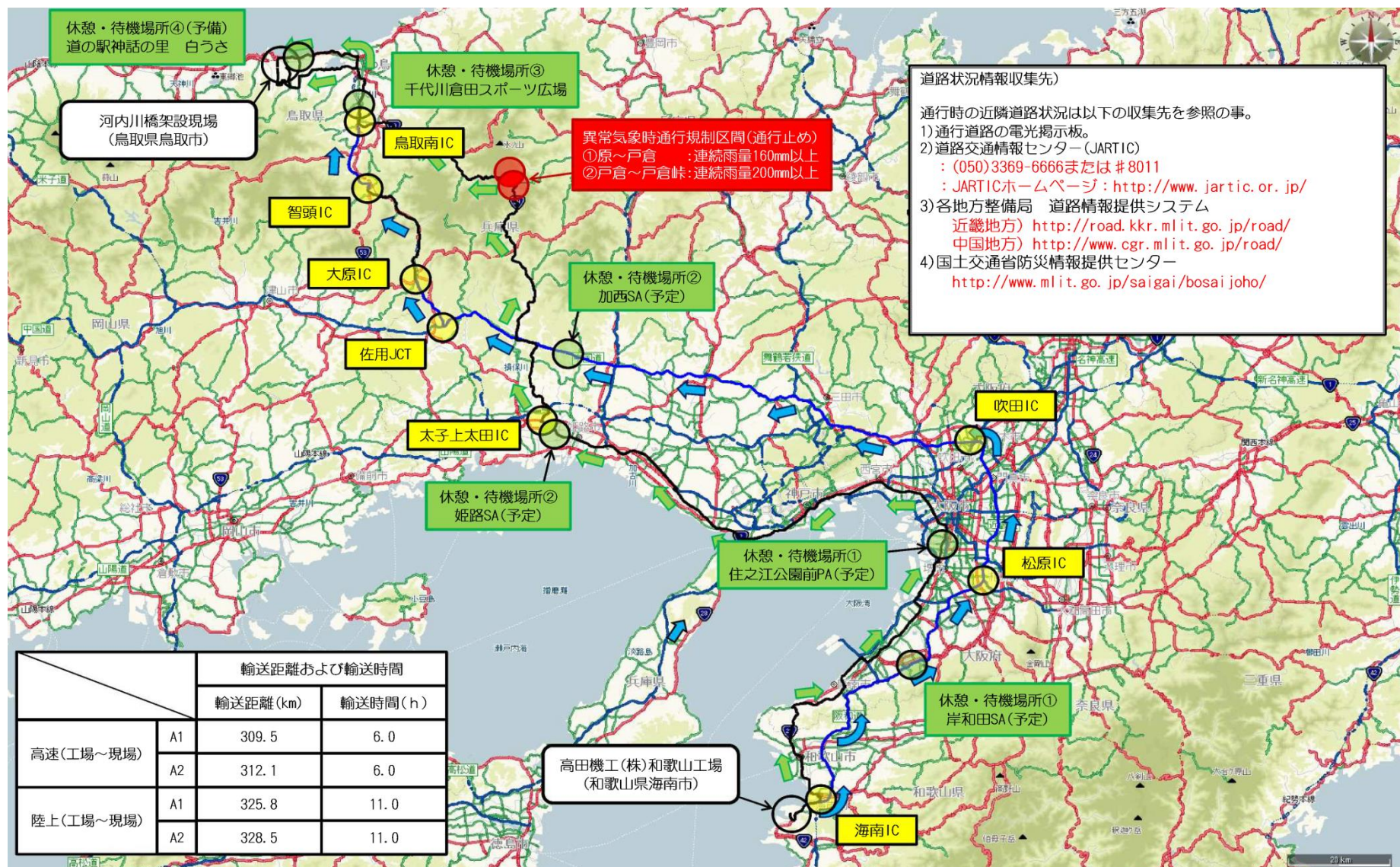
トラック・トレーラーへの積載状態(計画)



2 高速道路、一般道路における輸送ルート

○高速道路利用ルートは中央高速道路等の青ラインで表記されている。走行距離約309km、輸送時間6.0時間。

○一般道路利用ルートは国道1号線等の黒ラインで表記されている。走行距離約325km、輸送時間11.0時間。



3 トラック、平車における積載状況とクレーンによる取卸し作業

○トラック、平車における積載状況とクレーンによる取卸し作業は、以下の通りである。

トレーラーの積載状況



平車の積載状況



クレーンによる取卸し作業



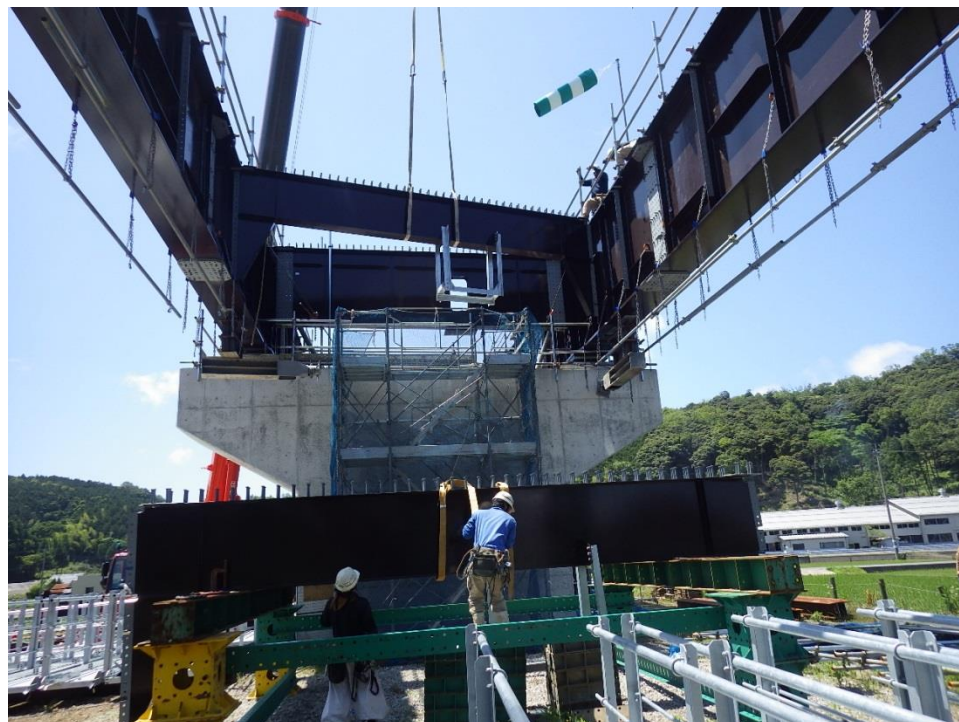
4 輸送後、橋梁部材を橋桁に組む工事状況

○トラック輸送後、橋梁部材を橋桁に組む工事状況は、以下の通りである。

橋梁部材を使った工事状況①



橋梁部材を使った工事状況②

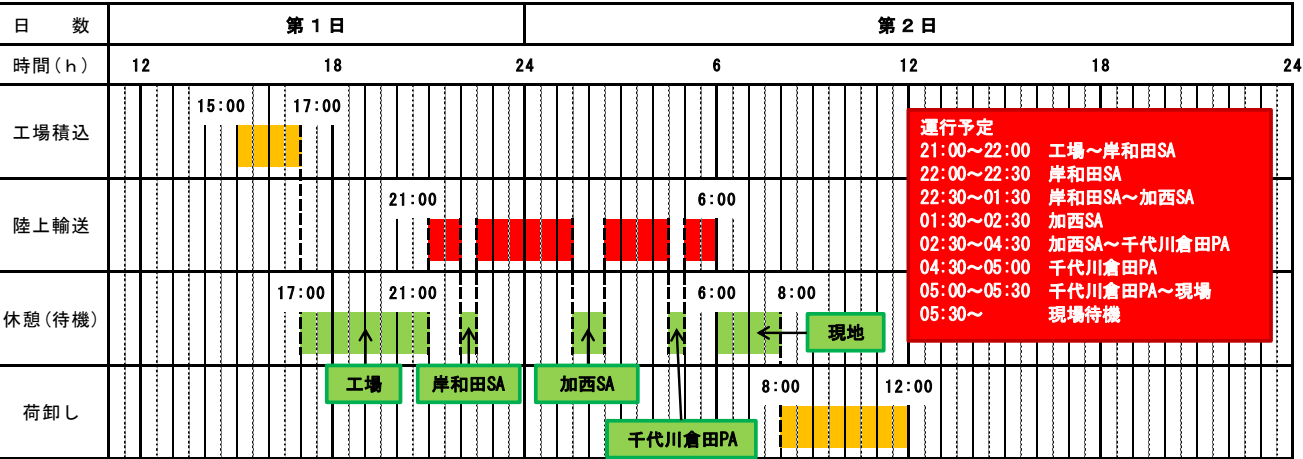


5 輸送時間(計画と実績)

- 「0時から24時までの時間帯」で通行可能な橋梁部材を積載した車両は、高速道路利用の通行（上段）
- 主に「21時から6時まで時間帯」の通行に限られる橋梁部材を積載した車両は、一般道路利用の輸送（下段）

○高速道路と一般道路の各利用における労働時間

1. 高速道利用の場合



一般道運行予定

21:00~00:00 工場~住之江公園PA

00:00~01:00 住之江公園PA

01:00~04:30 住之江公園PA~姫路SA

04:30~00:30 姫路SA

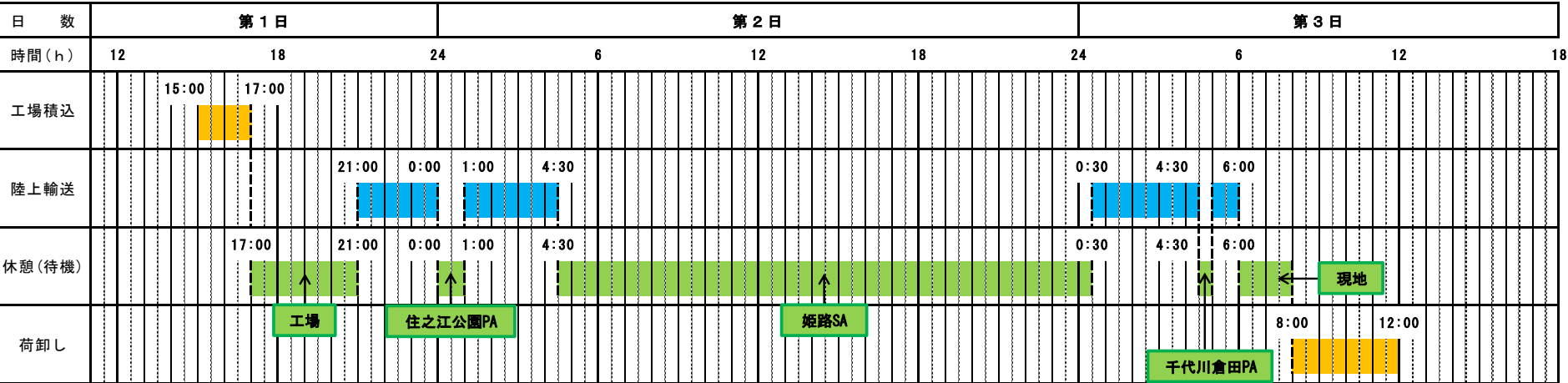
00:30~04:30 姫路SA~千代川倉田PA

04:30~05:00 千代川倉田PA

05:00~06:00 千代川倉田PA~現場

06:00~ 現場待機

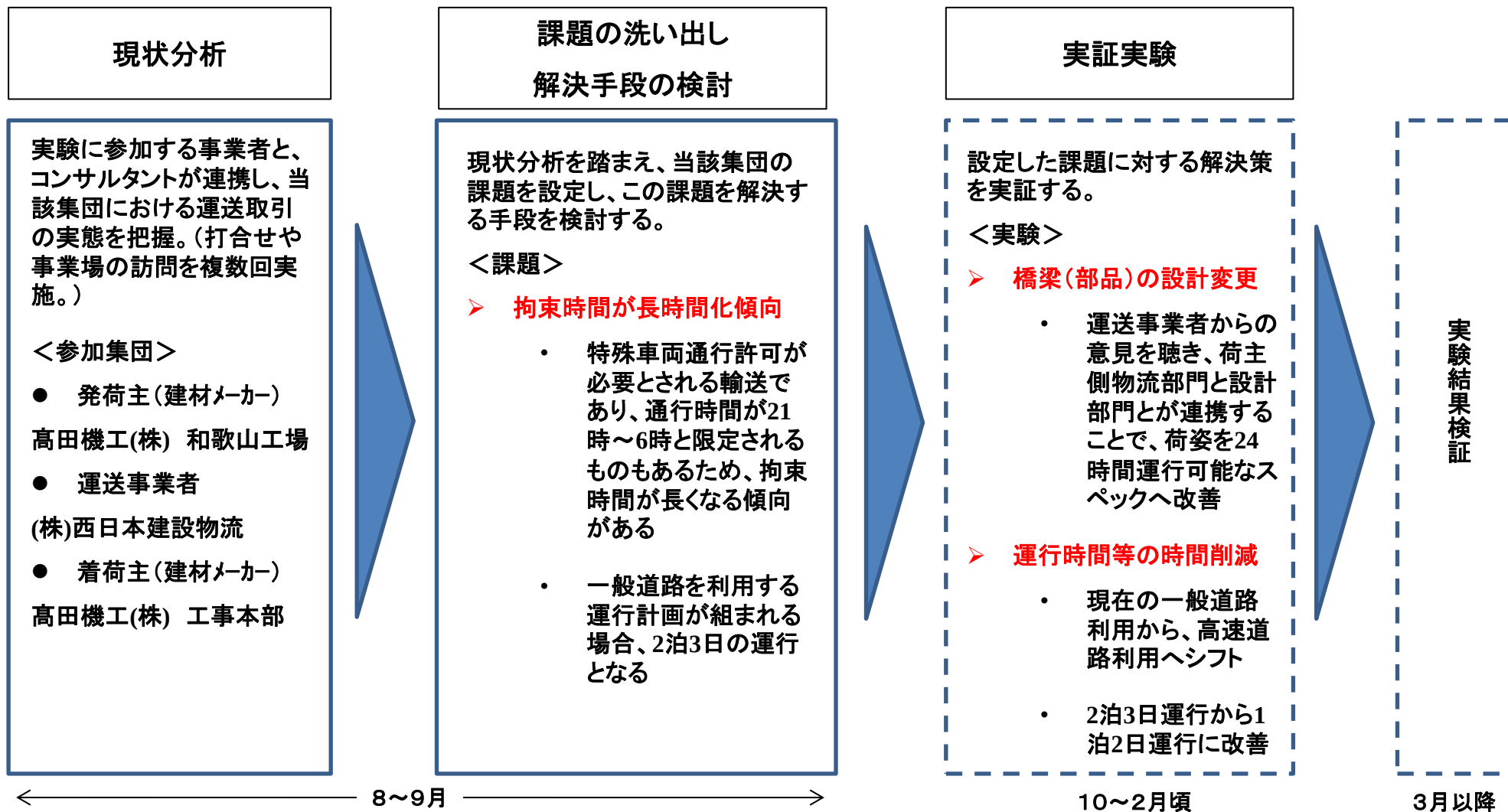
2. 一般道利用の場合



VI 実証実験のまとめ

1 パイロット事業の実施概要

○和歌山県地方協議会における実証実験は、橋梁(部品)の設計変更により高速道路を通行可能とすることで、24時間運行ができるようになり、結果的に拘束時間の削減に寄与したものである。



2 パイロット事業の成果

○ 本実証実験の実施概要は以下の通りである。

建設部材の設計変更

運行計画の見直しが可能

運行距離及び時間の短縮効果(A1・A2の平均)

群馬

大正橋
橋梁輸送

○高田機工における設計担当者と物流担当者が連携して、橋梁の建設部材の設計変更を実施。

○高田機工においては、プロジェクト(工事)ごとに社内インターフェース会議が実施され、各専門の担当者から意見を集約し、物流に最適な設計変更についても検討がなされている(主に、設計変更可能なプロジェクト工事)

○建設部材は、横幅3000mm以内、積載後の高さを4100mm以内、長さも一定の長さ以内とすることで、高速道路及び一般道路で24時間通行可能となった。

○上記により、労働時間を短縮化することが可能である。

走行距離短縮
▲80.75km

輸送時間短縮
▲5時間
積込から取卸し
までの時間
▲19時間25分

鳥取

河内川橋
橋梁輸送

走行距離短縮
▲16.35km

輸送時間短縮
▲5時間
積込から取卸し
までの時間
▲24時間

3 本事業の成功ポイント:人材とパートナーシップ

- 本パイロット事業の成功要因として、物流に精通した優れた人材とパートナーシップ構築の2つがあげられる。
- 人材として、高田機工 物流担当責任者においては安全輸送への理解が深く、輸送現場の実態を自ら足を運び、仔細に確認し、安全運行が確保されるための取組を実施している。さらに、運送会社の管理者、運転者と日頃から意見交換し、実運送事業者の安全運行に向けた意見を随時収集し、それを輸送計画に反映している。
- 実運送会社においても、高田機工と安全運行、高い輸送品質を実現することにベクトルを合わせ、率直に意見交換し、長時間労働を抑制に向けた取組を実施している。
- 安全運行、長時間労働抑制等に向けたパートナーシップとして、形式化された会議ではなく、日頃からの直接的な会話を重視し、改善に向けた本音を引き出し、改善活動に役立てている。

