

12. グループLにおける改善検討

12. 1 グループLの事業者構成と検討会等の実施状況

12. 1. 1 グループLの事業者構成

発荷主である製造業L社が中心のグループLは、下記の事業者で構成されている。

【荷主】

製造業L社は、金属製品、機械製品等、様々な製品を製造している。

なお、本検討の対象は、主要品目として大物品（以下、製品 A とする。）と汎用品（以下、製品 B とする。）を選び、その製品を輸送する大型トレーラを中心とした。

【元請運送事業者】

元請運送事業者L-a社は、荷主である製造業L社の物流子会社である。

大型重量単品輸送の分野の実績が豊富である。

トレーラの輸送に限らず、船舶輸送・国際間輸送事業も行っている。

元請運送事業者としての利用運送業務を行っており、車両は保有していない。

【実運送事業者】

元請運送事業者L-a社の下請運送事業者は多数に上るが、検討会に参加する実運送事業者L-b社は、製造業L社から出荷される製品の輸送を、元請運送事業者L-a社の協力会社として取り扱っている。

なお、実運送事業者L-b社は、実運送を担っている製品 A に加え、元請運送事業者として製品 B を実運送事業者L-c社へ委託しており、両者の立場を担う事業者となっている。

実運送事業者L-c社は、実運送事業者L-b社からの委託を受け、製品 B の輸送を取り扱っている。保有車両は大型 24 台、その他 11 台の車両を保有している。

12. 1. 2 検討会・事業者訪問等の実施状況

A. 第1回検討会 平成28年9月14日（水）10時30分～※L社工場内会議室にて開催

第1回検討会では、本事業の趣旨の理解及び自動車運転者の労働時間の改善に対する気運の醸成を図り、自社（元請運送事業者・実運送事業者）におけるトラックドライバーの労働時間に関して自己診断できるチェックリストを配付・説明を行った。

B. 事業者訪問（1回目）平成28年12月2日（金）

※訪問状況：実運送事業者の2者

チェックリスト回答票では、ドライバーの運転時間や拘束時間に課題は見られないが、ドライバーの待機時間が長くなりやすい実運送事業者について、業務内容と現状の課題についてヒアリング調査を行い、課題解決に向けた改善対策立案の方向付けに関する意見交換を行った。

（1）チェックリスト、事業者訪問による輸送の現状と問題点について

チェックリストは、荷主企業、元請運送事業者、実運送事業者の3者から5件回収した。

このチェックリスト回答票をもとに、ドライバーの運転時間や拘束時間に係る現状の課題を中心に、業務内容の確認とヒアリングに基づく改善対策立案の方向付けに関する協議を行った。

とくに、改善対象と想定される品目を輸送している車両については、運転日報を提出してもらい、詳細な分析を行った上で、第2回検討会で対応策について検討することとした。

チェックリスト回答票及び事業場訪問によって得られた内容を下記に示す。

1）輸送の全体概要について

- ・L・b社は、製造業L社製品輸送のうち製品Aの輸送と製品Bの輸送を主に実施しており、L・c社は製品Bの実輸送を行っている。
- ・今回の調査対象となる車両は、製造業L社の製品A輸送用の1台と、L・c社に再委託している製品Bの輸送分である。
- ・製品Bの輸送で、高速道路を使用するのは、時間に間に合わないオーダーの場合に限る。当日朝のオーダーで15時到着のオーダーがある。当日走行があるのは、d方面、e方面、f方面向け。

2）輸送の現状について

①製品Aの輸送

- ・L・a社から昼いちばんにオーダーが出て、翌日の配車組みを行っている。
- ・配車している車両は1台となっている。
- ・大物品を輸送している。受注生産製品なので、定期的に輸送需要があるものではなく、1品ものをその都度、顧客の納期に合わせて輸送している。
- ・工場の積み込み作業場所は、定時での作業となっている。

- ・輸送経路は、行き先によってすべて決めている。朝は下道を走行してもらうなどの決まりがあり、輸送にかかる時間に対して費用を払う。
- ・出発時刻は作業工程を考えて会社で出発時刻を決めている。労使交渉の中で方面別に出発時刻を決めている。トレーラの運行を中心にスケジュールが組まれている。
- ・現在は、16時間で帰ってこられるところしか車を出さないというルールを徹底している。
- ・製品A（重量製品）は、工場内の天井クレーンで荷役を行う。
- ・工場の稼働時間 16：30 までに、積み込み作業が完了するようにする必要がある。（現場 8 時から 16：30 の作業時間）
- ・製品Aの出荷で 20～30 台ぐらい動いているが、1 か所の積み込み場所で見れば、1 日に 2～3 台くらいのボリュームになっている。
- ・受注製品の積み込みは、重さや形状が様々で固定方法などにいろいろな仕様があるので、ドライバーのノウハウが必要で、誰でもできるわけではない。
- ・着側は基本的にすぐ降ろしてくれる。先にまず荷物を降ろしてから工場内などで作業を始める。

②製品Bの輸送

- ・オーダーは午前中の 10 時ごろに、L・b 社から電話で入る。
 - ・車両の空車状況を踏まえて判断し、オーダーを受ける。
 - ・基本的な貨物は製品Bで、今回の行先は e 方面、f 方面、g 方面。製品Bは、水濡れ厳禁の作業となる。
 - ・製品Bの輸送では、1 トンの貨物をフォークリフトによる機械荷役で積み込んで輸送する。
 - ・車両は平ボディー車とウイング車を使用。
 - ・e 方面は毎日（月～金、祭日出庫もあるが融通が利く）出ている。
 - ・e 方面への輸送は、他社の納品時間と調整し、それぞれの車両の荷役時間が重ならないようにダイヤグラムを設定している。その結果、ドライバーの作業における待ち時間が無くなった。
 - ・f 方面は、8 時の到着時間ということになっているが、ある程度の融通が利く。ただし、一方で早い者勝ちの部分があり、6:30 開門で競争になり、10 時くらいからとなる場合もある。
 - ・g 方面は、時間指定がきっちりしているので、基本的に待ち時間がない。荷卸しは屋根つきの建屋で天井クレーン荷役を実施。
-
- ・積み込みは、場所が 1 か所なので、混んでいけば順番待ちをして、積んで、出ていくという流れ。1 台の作業時間が長くなると全体の待ち時間が長くなる。
 - ・当日走行は積み込み作業の順番を優先されるが、その他の場合は早いもの勝ちの順番待ちになる。
 - ・積み込み作業は順番待ち。指定されても困るところもある。フォークリフトは 2 台あるが、動いているのは 1 台のフォークリフト（安全対策として）で、コンテナタイプと平ボディータイプの車両への対応で分けている。荷役作業時間は 8 時から 11:30 までと、13 時から 16：30 まで。

- ・基本的な作業の流れは、宵積み→翌朝出庫→運転（行き）→翌日午前荷下ろし→運転（帰り）→午後積み込み→作業終了
- ・帰り荷があるわけではない。空容器を持って帰ってくるくらいの需要しかない。

（２）待機時間等の現状と要因について

１）チェックリスト等を踏まえた積み込みでの順番待ち・荷待ち、輸送先での待機等の状況

①共通する課題

- ・屋根のあるのは積み込み場所だけなので、雨の日はシート掛けに時間がかかる。従って、１台当たりの作業時間が長くなる。
- ・雨が降っていないときは、積み込み作業が終わったら積み込み場所を移動して、周辺の工場内のスペースでシート掛け作業を行えるため、積み込み場所に駐車している時間が短くて済むが、雨の日は屋根のある積み込み場所でシート掛け作業も行うので、積み込み場所の駐車時間が長くなる。１台ずつの作業時間が長くなるので、待機時間が長くなってしまう。
- ・フォークリフトを多くしても積み込みのための作業スペースがないので、積み込み作業時間を大幅に短縮することは難しい。
- ・安全上、積み込み場所は１か所に限定されている。

②それぞれの輸送に特有の課題

- ・積み込み場所が、工場内の動線上において、車両を縦に並べなければならない場合がある。手前で作業していると、奥で作業することができないなど、制約がある。（製品A）
- ・工場内の天井クレーンは、生産業務との兼用なので、作業状況によって待たされることがある。（製品A）

２）ドライバーの作業時間短縮に係る現在までの取組状況

①荷主企業

- ・将来の出荷量拡大に備え効率の良い出荷体制を確立する為に、平準化した出荷計画の策定、生産能力、及び製品置場の拡大、荷役に使用するフォークリフトの増設を実施し、荷役の短縮化に寄与する体制をとっている。
- ・客先(着荷主)指定場所の地域毎に、トラックでの相積みを計画し、トラック台数の削減に努めている。
- ・客先の指定時間を考慮し、同地域への搬入において「午前／午後」の搬入を実施している。
- ・小口出荷品については、客先(着荷主)納期に余裕を持って、チャーター便（トラック）を出来るだけ減らし、混載便を使用している。

②元受運送事業者

○荷主から客先へ受入工程の調整を依頼し荷卸時間の統一改善を図った。

（具体例）

- ・荷卸時間が不明確で、現地工場の受付時に荷卸し時間が判明する。
⇒事前工程調整の依頼をし、入場時間を確定させ工場へ入場させる。
- 工場出荷時間帯の事前配車情報を作成し事前情報を入手する事により積み込み手待ちの少な

い環境作りを行った。

(具体例)

- ・各工場担当者から追加オーダーなど依頼により、配車手配で遅れが発生、トラック積込み待ちが発生していた。

⇒輸送前日に各工場担当者から出荷情報を取りまとめ、事前情報を入手することで適正配車ができ、工場積込時の待ち時間が短縮された。

③実運送事業者

- ・輸送時間の余裕を適正に見極め、出発時間を見直して、労働時間の短縮を図っている。
- ・発荷主が製品出荷の集中時には積込み要員を増員して積込み時間の短縮に努力して頂いている。
- ・発荷主が出荷計画日に合わせた生産計画で製品を生産して頂いて、積込み待ち時間がなくなっている。
- ・製品B工場で製品上の埃をエアーで飛ばす作業とロット番号と伝表番号が合っているかという作業をドライバーがしていたが現在は荷主側でもらうことで、作業時間が短くなっている。
- ・客先工場の構内が狭い為、他社からの製品と、製造業L社の製品の到着時間が異なる時間で設定され、ドライバーの手待ち時間が減った。
- ・製品B工場にて積込み集中時は、積込み要員を増員して積込み時間の短縮に努力して頂いている

〇まとめ表（既存の取組状況）

	出荷	輸送	着荷
	出庫～検品・検収～積込み		取卸し～検品・検収～入庫
発荷主	・平準化した出荷計画 ・製品置き場の拡大 ・積込み作業の集中時に積込み要員の増強	製品A：トラックでの相積みによる台数削減	・客先の指定時間を考慮した搬入時間のスケジュール化 (他社からの製品は朝 8 時から、L 社の製品は 10 時以降)
元請運送事業者	・工場出荷時間の事前情報の入手による適正配車の実現 ・出荷情報の事前入手によりドライバーの検品作業をなくす		・事前工程の調整依頼による荷卸し入場時間の確定
実運送事業者	・製品B：工場で製品上の埃をエアーで飛ばす作業をドライバーから工場側の作業者に移行	・出発時間の見直しによる稼働時間の適正化	

(3) ドライバーの乗務状況例

①製品Aの輸送

- ・2016年9月の輸送におけるドライバーの稼働状況は下記の通り。拘束時間や連続運転時間は全く問題のない実態となっている。
- ・気象庁の天候と照らし合わせると、降雨中に積込み作業を行っているのは、平均積込み作業時間の欄を赤字で示した日であり、平均積込み作業時間は52分33秒となっている。これは、この4日を除く日の平均積込み作業時間である27分42秒の1.90倍となっている。

出社	退社	稼働時間						休憩時間	合計時間	降雨時間		積込み回数	平均積込み作業時間
		運転	積込み	荷卸し	休憩	その他	稼働時間計			始め	終わり		
2016/9/1 4:24	2016/9/1 12:18	3:04	0:57	0:20	2:49	0:47	7:57	0:00	7:57			2	0:28:30
2016/9/2 2:44	2016/9/2 17:51	6:51	1:23	0:38	4:57	1:17	15:06	0:00	15:06			2	0:41:30
2016/9/5 3:25	2016/9/6 7:40	8:10	1:16	1:58	4:30	1:18	17:12	11:01	28:13	18:00	24:00	2	0:38:00
2016/9/6 7:53	2016/9/6 15:04	3:10	1:08	0:47	1:30	0:36	7:11	0:00	7:11			2	0:34:00
2016/9/7 5:23	2016/9/7 14:25	3:46	1:14	2:11	2:11	1:14	10:36	0:00	10:36			3	0:24:40
2016/9/8 5:22	2016/9/8 12:05	2:16	0:46	0:18	2:39	0:44	6:43	0:00	6:43	6:00	12:00	1	0:46:00
2016/9/9 2:15	2016/9/9 18:07	8:41	1:25	0:32	3:35	1:39	15:52	0:00	15:52			3	0:28:20
2016/9/12 3:54	2016/9/13 3:55	4:52	1:00	0:53	3:02	1:14	11:01	12:59	24:00	12:00	15:00	2	0:30:00
2016/9/13 3:59	2016/9/13 15:55	6:21	1:08	0:53	2:47	0:45	11:54	0:00	11:54			2	0:34:00
2016/9/14 5:23	2016/9/14 14:41	3:49	0:44	1:41	1:38	1:25	9:17	0:00	9:17			3	0:14:40
2016/9/15 2:33	2016/9/15 16:35	7:16	1:05	0:37	4:01	1:01	14:00	0:00	14:00			3	0:21:40
2016/9/16 5:27	2016/9/16 16:50	4:55	1:06	0:55	3:03	1:23	11:22	0:00	11:22			3	0:22:00
2016/9/20 4:25	2016/9/20 15:56	3:22	2:36	1:00	3:52	0:39	11:29	0:00	11:29	6:00	15:00	2	1:18:00
2016/9/21 5:20	2016/9/21 16:43	5:17	1:04	1:05	2:32	1:24	11:22	0:00	11:22	18:00	21:00	3	0:21:20
2016/9/22 2:25	2016/9/22 16:50	8:09	1:39	0:27	2:59	1:09	14:23	0:00	14:23	12:00	21:00	2	0:49:30
2016/9/23 3:58	2016/9/23 17:19	7:31	1:04	0:42	2:57	1:06	13:20	0:00	13:20			3	0:21:20
2016/9/26 2:26	2016/9/26 16:33	8:40	1:06	0:47	2:33	0:59	14:05	0:00	14:05	0:00	6:00	3	0:22:00
2016/9/27 2:00	2016/9/27 17:53	9:33	0:23	0:57	3:45	1:15	15:53	0:00	15:53			2	0:11:30
2016/9/28 4:27	2016/9/28 17:34	5:07	1:45	1:54	2:42	1:38	13:06	0:00	13:06	0:00	9:00	3	0:35:00
2016/9/29 5:24	2016/9/29 18:07	5:15	1:50	1:25	2:31	1:42	12:43	0:00	12:43	0:00	18:00	3	0:36:40
2016/9/30 4:24	2016/9/30 16:54	3:47	2:07	0:49	4:46	1:01	12:30	0:00	12:30			3	0:42:20

②製品Bの輸送

- ・2016年9月下旬の輸送におけるドライバーの稼働状況は下記の通り。休息時間が連続8時間を確保できていない場合がみられるが、拘束時間や連続運転時間については、問題のない実態となっている。
- ・①と同様に、気象庁の天候と照らし合わせると、降雨中に積込み作業を行っているのは、平均積込み作業時間の欄を赤字で示した1日であり、積込み作業時間は49分2秒となっている。これは、この日を除く5日の平均積込み作業時間である27分43秒の1.77倍となっている。

日付	出荷先	出庫時刻	入庫時刻	稼働時間						休息時間	合計時間	降雨時間		平均積込み作業時間
				運転	積込み	荷卸し	休憩	その他	稼働時間計			始め	終わり	
9月20日	f方面	7:17	17:26	4:55	0:49	0:56	1:48	1:39	10:08		10:08	6:00	15:00	0:49:02
9月26日	f方面	6:18	14:49	5:05	0:32	0:40	0:46	1:26	8:30		8:30	0:00	6:00	0:32:45
9月26日	g方面	18:45	13:39	9:12	0:26	0:38	0:45	0:35	11:38	7:15	18:53			0:26:28
9月27日	e方面	13:45	18:52	4:01	0:23	0:31	0:10	0:00	5:06		5:06			0:23:21
9月28日	e方面	8:00	14:13	4:09	0:24	0:23	0:45	0:32	6:13		6:13	0:00	9:00	0:24:54
9月29日	g方面	1:23	15:17	10:32	0:32	0:31	2:04	0:14	13:54		13:54	0:00	18:00	※0:32:42

※：前日宵積みのため降雨の影響はなかったと推測される

（４）ドライバーの労働環境改善への取り組みに向けた方向性について

①実運送事業者の要望

- ・発着の物流施設の拡充をしてほしい。
- ・雨の日用に、屋根の付いた荷作り場所の確保をしてほしい。
- ・何時になっても受け入れ可能ということになったらドライバーは楽になる。ただし、到着時刻の余裕が効率化につながるかどうかはわからない。

②現在の取り組み状況を踏まえた今後の方向性について

- ・現状の取り組み状況を前述の5ページに整理したように、あらゆる場面、関係者において、様々な取り組みを実施しており、考えられる対策は少なくなっている。その中で現在考えられる対策としては、下記が考えられるのではないかな。

○雨の日のシート掛け作業を行う場所を確保すること

○製品Bについては、荷受けスケジュールの徹底（ダイヤグラムの作成などの対策の可能性が残されているのではないかな）。

（５）今後の改善に向けた方向性

１）現状の課題の整理

①雨の日に作業時間が長くなる

- ・実運送事業者の稼働時間による確認において、雨の日の積込み作業時間が長くなる傾向は明らかとなっており、２倍弱の作業時間の延長が見込まれる。
- ・ただし、現実的に降雨が荷役作業に影響を与える日数の割合は２割に満たないと考えられ、建屋を設備するまでもない可能性が予測される（降雨のあった日は２０１６年９月と１０月では、それぞれ９日と８日であり、さらに１日中振っているわけではないので、実際に影響があるのは多くても２割程度ではないかと推測される）

②発着の荷役作業スペースが狭い

- ・安全性の観点から、荷役するスペースは数多く設置しておらず、重なった時は待ち時間が生じている。

２）改善の方向性について

◎課題①に対して

①天気予報を踏まえた荷役作業時間の拡大

- ・天気予報と宵積みや早朝積みなどをうまく組み合わせて降雨下での荷役作業を極力削減する。
- ・複数の車両が屋根つきの建屋で荷役作業ができるように施設を建設する。

◎課題②に対して

②精密なダイヤグラムの作成

- ・工場内に荷役用にスペースを新たに確保することは困難なので、生産工程や顧客の荷受けスケジュールなどをさらに精緻に把握し、荷役作業の精密なダイヤグラムを作成する。

（６）第２回検討会に向けて

①雨の日用の荷役作業を実施しやすくするための対策の費用対効果の検証

- ・現状では、雨濡れしないように必要となる建屋を増築することは難しいと考えられ、その効果と投資費用について検証しておくことが必要と考えられる。

②荷受け先（顧客）との調整の可能性の検証する

- ・荷受け先で納品車両のさらなる分散の可能性について、当該顧客へヒアリング調査などを実施して検証を行うことなどが考えられる。

C. 第2回検討会 平成28年12月2日（金）※製造業L工場内会議室にて開催

第2回検討会では、チェックリスト・事業場訪問の結果を踏まえて、輸送の現状と問題点の確認と、今後の方向性について検討を行った。主な検討内容は以下のとおり。

（1）検討内容

①雨の日の荷役作業を実施しやすくするための対策の費用対効果の検証

- ・雨の日に作業時間が長くなることは、大きな問題となるのか？ との意見をいただいた。
- ・それに対し、事務局としては、トータル時間がオーバーしているのであれば20～30分の削減は非常に重要だが、全体として問題が生じていない貴社については、時間短縮可能な部分を探ったところ、雨天時の作業時間に着目することとなったことを伝えた。
- ・実運送事業者の通常の作業は、積込みを待っている間にシートをめくっているが、雨天は荷積場所でシートをめくるのでその分、積込みに時間がかかる。
- ・発荷主としては、雨対策はひとつの切り口として良いと思う。屋根付き建屋の計画については、机上検討はできる。なお、見積試算はできるが実行に移すかは別問題である。

②荷受け先（顧客）との調整の可能性の検証

- ・発荷主としては、顧客の荷受け時間のダイアグラムについては、顧客との調整が必要で、現状難しいところである。
- ・実運送事業者の立場としては、あまりタイトにダイヤを組まれても現実的には困る。お互いに融通をきかせている部分があり、メリットとなっている。

（2）第3回検討会に向けた方向性

1）検証の方向性

①雨の日用の荷役作業を実施しやすくするための対策の費用対効果の検証

- ・雨天時の宵積みを朝積みに変えてみる（短期視点）
- ・屋根付き建屋の検討をすすめる（長期視点）

②荷受け先（顧客）との調整の可能性の検証

- ・検証してみるという方向で考えてみる

2）検証に向けた課題等の整理

- ・基本となる作業スケジュールは宵積みである。全部の納品先で朝積みはできない。
- ・実際に宵積みを朝積みに変える場合、朝一納品の客先は積込みを当日していたのでは間に合わない。
- ・現状、朝積みになっている場合は、10時以降便と3時以降便の2回納品の場合、宵積みすると残業になるので、3時以降便については朝積みをしている。
- ・宵積みから朝積みに変更したことによる後工程への影響を考えた検討を行う必要がある。

D. 事業所訪問（2回目） 平成 29 年 2 月 28 日（火）※製造業 L 工場内会議室にて

事業所訪問（2回目）では、第2回検討会で提議した課題と改善の方向性について、その後の精査・検討結果について裏付けの収集を行った。

（1）効果検証の考え方について

●対策：雨天時の宵積みを朝積みに変えてみる

- ・天候を管理することはできないので、本検討の実証期間で宵積み当日の天候と翌日朝の天候を考慮して積込み作業を変更することは、実現できなかった。
- ・そこで、翌日の輸送スケジュールから、朝積み作業が可能な作業について、朝の積込み作業を実施し、その日の運行データ（タコグラフ）から作業時間を確認し、1 回目の事業所訪問時に確認した雨天時の平均的な作業時間の 50 分と比較することで仮想となる効果を示すこととする。

（2）効果検証結果（仮想）について

- ・2 月に当日朝に積込み作業を実施した日の運行データをもとに積込み作業時間を確認した。
- ・2 日分の実績を見ると、下記のとおりとなり、2/13：20 分、2/16：40 分の作業時間となっている。2 日を平均すると 30 分となり、雨天時の平均的な作業時間の 50 分と比較する、一定の効果は期待できるといえる。
- ・ただし、顧客への納品時間を踏まえると、朝積みが可能な作業日の割合は、2/6～2/17 の 2 週間で 3 日だけであり、さらに雨が降る確率を考えると、朝積み・宵積みの運用で削減対象となる日はかなり少ないことが予測される。
- ・従って、すべての雨天時に対応できる建屋での対応がより現実的な対応ではないかと考えられる。

○2月13日、9時の天候：晴れ

作業	場所	日時(開始)	日時(終了)	所要・作業時間	走行距離
車庫発			13/ 08:27	8:27	
運転		13/ 08:27	13/ 08:51	0:24	2
荷積み	工場	13/ 08:51	13/ 09:11	0:20	
運転		13/ 09:11	13/ 10:50	1:39	76
荷下ろし	e 方面	13/ 10:50	13/ 11:36	0:46	
荷積み	e 方面	13/ 11:36	13/ 12:05	0:29	
運転		13/ 12:05	13/ 12:40	0:35	41
休憩		13/ 12:40	13/ 13:20	0:40	
運転		13/ 13:20	13/ 14:11	0:51	27
荷下ろし		13/ 14:11	13/ 14:30	0:19	
運転		13/ 14:30	13/ 14:55	0:25	3
車庫着		13/ 14:55	13/ 14:55	0:00	
				拘束時間	6:28
				走行距離 (km)	149
				運転時間	3:02

○2月16日、9時の天候：快晴

作業	場所	日時(開始)	日時(終了)	所要・作業時間	走行距離
車庫発			16/ 07:46	7:46	
運転		16/ 07:46	16/ 08:00	0:14	2
荷積み	工場	16/ 08:00	16/ 08:40	0:40	
運転		16/ 08:40	16/ 10:25	1:45	72
休憩		16/ 10:25	16/ 10:35	0:10	
荷下ろし	e方面	16/ 10:35	16/ 11:15	0:40	
運転		16/ 11:15	16/ 13:05	1:50	69
車庫着		16/ 13:05	16/ 13:05	0:00	
				拘束時間	5:19
				走行距離 (km)	143
				運転時間	3:49

参考：製品Bの積み込み作業の状況

写真1：積み込み車両の待機状況

写真2：建屋付きの積み込み場所



写真3：積み込みスペース

写真4：積み込み作業の状況



写真5：屋外シート掛けの状況



写真6： 建屋増設候補地



E. 第3回検討会 平成29年3月22日（水）※製造業L社工場内会議室にて開催

第3回検討会では、本改善事業における検討結果の報告・今後の課題などを議論した。

また、グループLに参加した事業者に対し、本検討会が労働時間の削減、改善基準告示の遵守等のために参考となったかどうかを確認するためのアンケートを配布し、その回収の協力を依頼した。

なお、検討会で得られた意見を反映し、グループLの検討結果のまとめを次項に整理して示す。

12.2 まとめ

(1) 今回の事業について

今回、本パイロット事業の対象とした輸送では、連続運転時間や長時間の拘束時間などの課題は発生しておらず、また発地・着地双方での荷積み・荷下ろしでの長時間の待機等の問題は生じていない。現在の状況に至った要因として、荷主・元受運送事業者・実運送事業者それぞれが作業時間短縮や、ドライバーの労働条件改善に向けた取り組みを継続的に実践してきていることがあげられ、これからも三者で継続的な改善の取り組みを推進することを期待する。

(2) 今後の改善に向けた取り組み

1) 雨の日の荷役作業を実施しやすくするための対策

- ・ 今回のパイロット事業で、実運送事業者の希望があり、実践できそうな取り組みとして、雨の日のシート掛け作業を行いやすくするための運用による工夫や、建屋の増設があげられる。
- ・ 車両待機スペースは確保されているので、このスペースの活用を図り、設備投資額を踏まえながら、建屋の増設の検討について継続した取り組みを行う。

2) 働き方改革に向けて

- ・ 荷主である製造業L社の製品の特性として、定期的に輸送需要があるものではなく、1品ものをその都度、顧客の納期に合わせて調整して輸送している製品が多い。従って、ドライバーの拘束時間についても、事前に調整が可能となっていることから、ドライバーの労務管理が徹底できている状況にある。
- ・ 一方、近年の労働力不足等の要因から、ドライバー一人あたりの労働時間の長期化などにより、ドライバーへの負担が大きくなり、ヤマト運輸の取扱個数制限などの実態に繋がってきていると考えられ、運賃の値上げ交渉へとつながっているものと推測できる。
- ・ さらに、平成31年4月から、月60時間以上の残業手当の割増率の中小企業の猶予（25⇒50%へ）がなくなることから、トラック運送事業の99%を中小事業者が担っている構造を踏まえると、近い将来にドライバーのコスト増が生じる。
- ・ このような社会的な背景も踏まえつつ、ドライバーの労務管理が徹底できている強みを活かしながら、さらに先進的な3者の連携した取り組みとして、ドライバーの働き方改革を目指すことが考えられる。作業スケジュールを効率化してドライバーの拘束時間は短くし、かつ、輸送費用は変えないことで、ドライバーの時間単価を高め、荷主側は長時間労働に対する割増賃金の負担を回避し、ドライバーは今までの労働時間を短くして、今までと同程度の収入を確保できる仕組みづくりを目指す。

以上