

平成29年度
トラック運転者労働条件改善事業
報告書(案)

平成29年 3月13日

目 次

I 本事業の実施概要	・・・ 2
II 対象集団の概要	・・・ 9
III 実証実験の実施内容	・・・ 13

I 事業の実施概要

1 本業務の目的

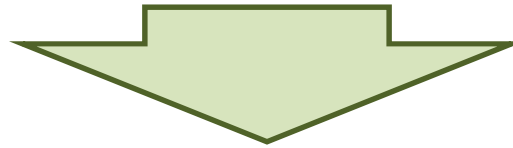
業務の目的

- 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・労働時間改善京都府地方協議会（以下、「地方協議会」という。）」を設置し、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

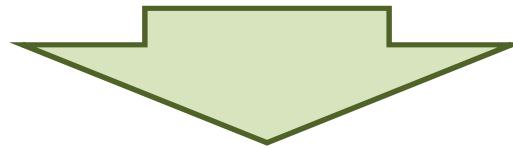
背景

○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

- 附帯作業に伴う拘束時間の削減
- 長時間運転による拘束時間の削減
- 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



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 本業務の作業フロー

○ 本業務の作業フローは以下の通りである。

平成29年6月～12月

平成30年3月頃

事前準備

実態調査、問題の要因分析、改善方策の提起

実証実験

改善成果の取りまとめ

事前
打合せ

第1回検討会

①事業場
訪問

第2回検討会

②事業場
訪問

第3回会議

○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

○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

○改善成果のまとめ
・報告書案について意見交換
・今後の課題の検討

・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

【実証実験】(集団)
・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

・改善成果のとりまとめ
・今後課題や対応策の検討

①事業場訪問

○実態調査
・業務実態ヒアリング調査
・改善方策等に対する意見交換 等

②事業場訪問

○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

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 of 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した結果、どのような成果・失敗があったか、さらにそれらは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

4 検討会、事業場訪問の概要

会議の実施概要

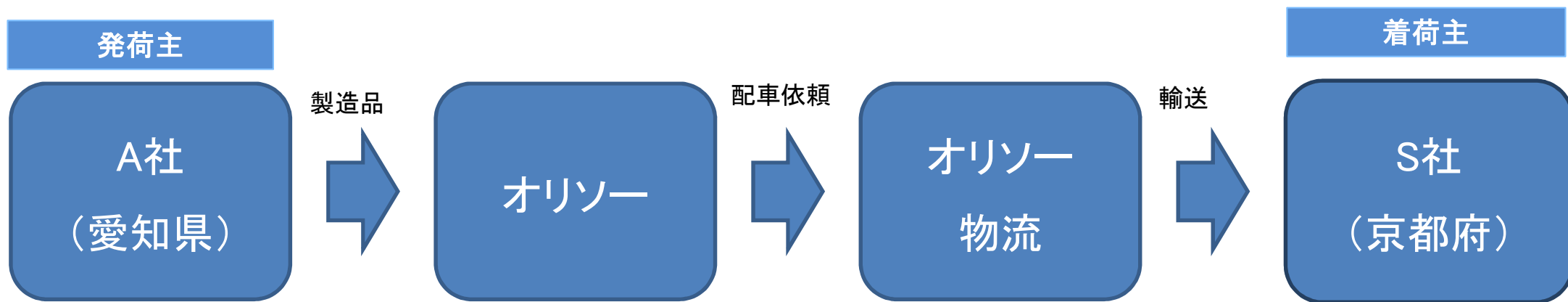
回数	検討内容	留意点
第1回 会 議	1. パイロット事業に関する合意形成 2. パイロット事業についての今後の進め方 3. スケジュール調整5. 質疑応答	○ 第1回事業場訪問における詳細な実態把握に向けて、下地を整えるイメージである。
第2回 会 議	1. 現場実態の共有化 2. 問題・課題の共有化 3. 改善方策の提起と意見交換 4. 改善に向けた取組スケジュール	○ 第1回事業場訪問による実態調査を踏まえ、実態把握、問題・課題を分析し、改善に向けた取組方策を検討する。
第3回 会 議	1. パイロット事業の実施状況の共有化 2. 改善成果の共有化と意見交換 3. 今後の課題	○ パイロット事業の実施状況と、改善成果の共有化を踏まえた意見交換を実施。

事業場訪問の実施概要

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. 運転日報等による情報収集 4. 改善方策等に関する意見交換 5. 取卸作業等の視察 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。
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iership構築状況とその効果	○ 発注データを踏まえた分析結果から、実証実験の取組に向けた打合せを実施する。

Ⅱ 対象集団の概要

1 対象集団の概要



輸送の流れ

- 早朝、オリソー名古屋営業所から着荷主S社へ輸送(中型車)。
- 着荷主S社で荷卸し後、オリソー久御山営業所(倉庫)から名古屋営業所(倉庫)へ横持ち輸送。
- 名古屋営業所から発荷主A社(愛知県)へ移動、製造品を積込、名古屋営業所(倉庫)へ輸送。
- 翌日早朝に着荷主S社及び久御山営業所に向けて運行開始。(前日夕方に積込みを完了しているため、出発前の早朝の時間帯には積込み作業は発生していない)

積込・取卸作業 検品作業 待機時間

- プラスチックフィルム製品には、多様な形状があり、効率的に積載するには運転者に熟練とノウハウが必要とされる。運転者はプラスチックフィルム製品の取扱いに慣れて、熟練したノウハウがないと、積込み・取卸し作業が長時間化する傾向がある。
- 検品作業は短時間で完了する傾向にある。

2 輸送ルート概要

対象集団における輸送には複数の輸送があるが、以下の①②を対象とする。

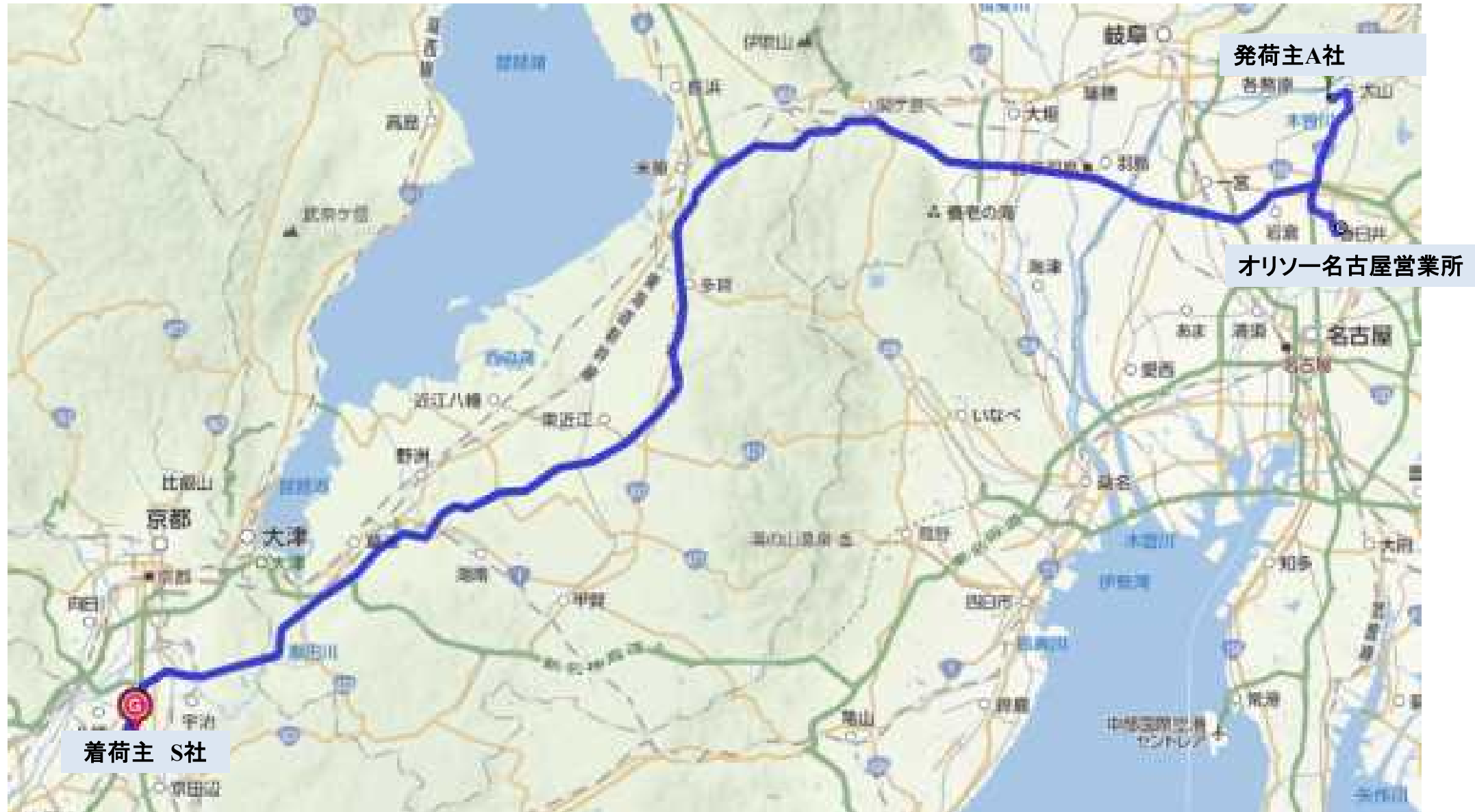
- ①発荷主A社→オリソー名古屋営業所(倉庫へ輸送)
- ②オリソー名古屋営業所→着荷主S社(倉庫から着荷主へ)
- ③発荷主A社の他工場→オリソー久御山営業所→着荷主S社



3 主な走行距離、所要時間

○オリソー名古屋営業所(倉庫)から着荷主S社までの輸送では、有料高速道路が利用されている。

○オリソー名古屋営業所～着荷主S社: 走行距離は約160km、所要時間2時間30分程度。



Ⅲ 実証実験の実施内容

1 輸送等の実態の整理

○輸送、積込み・取卸し作業、待機等の実態について以下の通り整理する。

業務ポイント

【発荷主A社(愛知県)】
積込作業



実態の整理

○発荷主A社での積込作業時間は、約2時間を要している。工場では12時から13時の1時間は昼休みとなるため、運転者は実質約1時間積込み作業に従事している。工場の製造ラインから製造され、直後に積込みするケースもあるが、積込み作業時間は継続して短縮化に向けて取組がなされている。なお、積込みにあたっての待機時間は30分以上要するケースはほとんどない。
○貨物量の状況により、積込み作業時間は増減する傾向にある。

【オリソ一名古屋営業所】
倉庫での積替え作業



○発荷主A社から輸送されてきた貨物をオリソ一名古屋営業所(倉庫)にて積替え作業を実施している。午後に入荷し、その後、方面別に仕分後、夕方に翌日輸送分の積込み作業を実施している。
○オリソ一名古屋営業所(倉庫)から関西方面へ輸送されている。

【輸送】
輸送業務



○オリソ一名古屋営業所(倉庫)から着荷主S社に輸送されているが、全線有料高速道路が利用されており、輸送に要する時間は約2時間30分程度である。労働時間の長時間化の原因となっていない。
○5時に出発し、10時から11時の待機時間が短い時間帯に入門し、荷下し作業を実施。

【着荷主S社(京都府)】
取卸作業



○着荷主に到着、入門手続を経て、待機した後、取卸作業、検品が完了後、出門手続を実施し、出発となる。
○着荷主の輸送品質への要求水準が高く、運転者にも相応の対応力が求められることから、こうしたことが運転者のレベルアップにもつながっている。

2 実態を踏まえた問題・課題の整理

○輸送、積込み・取卸し作業、待機等の問題・課題について以下の通り整理する。

業務ポイント

【発荷主A社(愛知県)】
積込作業

問題・課題の整理

○午前11時頃から13時の間に積込み作業を実施しており、約2時間程度となっているが、うち、12時から13時まで休憩時間となるため、正味約1時間の積込み作業を実施している。
○積込みスペースが狭隘のため、生産ラインから製品が出てくるのを待機するケースがある。
○2時間の積込み時間を短縮化する場合、積込みスペースの拡張、生産と荷積みのタイミングの調整など、短期間で対応することが困難であるため、パイロット事業の対象としない。

【オリソ一名古屋営業所】
倉庫での積替え作業

○翌日早朝に出発するため、翌日輸送分の積込作業は前日の夕方に実施する必要がある。
○着荷主における取卸作業を考慮した車両への積載をする必要がある。4箇所卸しとなるため、着荷主に輸送する順序を踏まえた積載が必要である。
○着荷主S社では、荷卸し順番があるため、取卸作業を考慮した積み方の工夫が必要である。
○積込み時には取卸作業を考慮した積込みノウハウがあるため、それらを運転者に教育し、現場で活用することが必要である。

【輸送】
輸送業務

○着荷主S社を含め4箇所に荷卸しするため、想定外の待機時間が発生し円滑な輸送に影響がないように、運行計画が組まれている。
○出発時間、到着時間、輸送時間は現状最適に設計され、問題となっていない。

【着荷主S社(京都府)】
取卸作業

○着荷主S社では限られた作業員により効率的に取卸、倉庫格納作業がなされている。
○運転者が現場を熟知し、適時適切な取卸作業のサポートをすることが取卸作業時間の短縮化に直結するためには、作業員と運転者の連携・サポートの確立、プラスチックフィルム製品の扱いの熟練度を上げるなど、運転者教育が構内滞留時間の削減に寄与する。

3 問題・課題を踏まえたパイロット事業の検討

○荷役・検品作業における問題・課題を踏まえた方向性を整理する。

問題・課題

【元請（倉庫）】
効率的な取卸作業を
踏まえた積込



パイロット事業の内容

①効率的な取卸作業を考慮した積込みを実施

- 約4箇所の着荷主を巡回して取卸作業を行うため、荷卸し順番を考慮した積込みをする必要がある。
- 着荷主S社での取卸作業では、製品ごとに順番、作法があるため、それらを考慮した積込みを実施。運転者も工業用フィルム製品の扱いに慣れ、ノウハウを有している。
- 発荷主の作業員から、製品扱いのノウハウを学び、社内に徹底し、運転者が扱いのノウハウ熟知する。

【着荷主】
待機時間の削減



②最も待機時間が短い時間帯を調査し、運行計画を立案

- 受付時間帯別により、待機時間に長短があるため、最も短い待機時間となる受付時間帯を調査し、運行計画を立案する。
- 着荷主の作業員等から情報を得て、運行計画に反映する。

【着荷主】
取卸作業の効率化



現場ノウハウ共有化



③着荷主S社の作業員を運転者がサポートすることで、取卸作業を短縮化

- 現場作業を熟知し、ノウハウのある運転者を配置し、作業員をサポートすることで、取卸作業を短縮化する。



④現場情報、取卸作業に関するノウハウを営業所の全ての運転者と共有化し、誰もが実施できる体制を整備

- 現場情報、取卸作業に関するノウハウを営業所の運転者全員が共有化（誰でも対応できる体制を整備）する。
- 現場作業員から効率的方法を学び、全ての運転者に展開し、徹底する。

4 パイロット事業:①最も待機時間が短い時間帯を調査し、運行計画を立案する取組

取組前

取組前

○受付時間帯別の待機時間の長短を考慮せずに、
運行計画が立案されてきた

○受付開始前から車両が待機しているため、10時までの時間帯は待機時間が長時間化する傾向があった。

取組後

取組前

9時までの時間帯に入門した場合

○待機時間： 20分～

(繁忙時期、通常期では待機時間に相違あり)

取組後

○待機時間が最小化される受付時間帯を調査し、
運行計画を立案

・受付時間帯別の待機時間を調査し、待機時間が最小となる受付時間帯を特定した。着荷主S社だけでなく、他の荷下先も同様に調査を実施した。

・月末、期末などの繁忙時期と通常期では待機時間が相違するため、物量の相違などを踏まえ、待機時間を把握。着荷主の作業員から待機時間情報を得て、運行計画に反映。

10時30分以降に入門した場合

○短縮化効果： 約▲30%

5 パイロット事業:②取卸作業時間の縮減に向けた取組

取組前

取組前

○プラスチックフィルム製品の扱いに慣れない運転者が対応する

(特に他社は僱車先の運転者が対応するなどノウハウを持たない場合、作業員をサポートできないため長時間する傾向がある)



取組後

- 効率的な取卸作業を考慮した積込みを実施
- 着荷主S社の作業員と運転者が連携、サポートすることで、取卸作業を短縮化
- 現場を着荷主作業員から得て、取卸作業に関するノウハウを営業所の全ての運転者と共有化し、誰もが実施できる体制を整備

取組後

取組前

○取卸作業時間 : 約15分～60分
(貨物量貨物の種類に応じて相違)



取組後

- 取卸作業時間 : 約7分～30分程度
- 短縮化効果 : ▲50%の縮減

6 運転者の拘束時間の変化

○運転者の拘束時間は以下のように11時間30分から10時間15分へ縮減された。

取組前

区分	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	時間
点検・移動																			0:30
待機																			1:45
積込																			1:00
運転																			5:45
取卸																			2:30
合計時間																			11:30

取組後

区分	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	時間
点検																			0:30
待機時間																			1:00
積込																			1:00
運転																			5:45
取卸																			2:00
合計時間																			10:15