資料3

荷主企業と運送事業者の協力による

トラックドライバーの長時間労働の改善に向けた取組事例

厚生労働省委託
トラック運転者労働条件改善事業

はじめに

トラック運転者は、他業種の労働者と比べて長時間労働の実態にあり、労働基準関係法令や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）の違反が高水準で推移しています。また、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い職種となっているなど、その労働条件及び安全衛生の確保・改善を一層推進することが喫緊の課題となっています。

これらの背景として、荷主企業との関係から、運送事業者の自助努力だけでは労働時間の短縮が進まないこと、多重的な請負構造から適切な運行管理がなされていない等の問題があげられています。

そこで、厚生労働省では、平成 24 ～ 26 年度の 3 年間、トラック運転者の労働条件改善事業として、荷主企業、元請運送事業者及びその元請運送事業者の実運送事業者（1 次、2 次下請等を含む）を含めた協議会を設置し、アドバイザーによる個別指導等を通じて、長時間労働を改善する取り組みを行ってきました。

その結果、荷主企業と運送事業者の協力により、トラック運転者の労働時間の短縮に向けた成果を、ここに取組事例集としてとりまとめました。実際の輸送の現場では、労働時間短縮の余地は少なくありません。ぜひこの事例を改善の参考にして下さい。

現在、トラック輸送の現場では、トラック運転者が募集しても集まらず、不足の状況が顕在化しています。その改善には、トラック運転者の労働時間の短縮をはじめとする労働条件の改善が必要となっています。

この事例集を参考に、安全で安定した輸送の実行に向け、荷主企業と運送事業者が、自主的・積極的に、改善への取り組みが行われることを期待いたします。

荷主企業と
運送事業者の協力による
トラックドライバーの
長時間労働の改善に向けた取組事例

はじめに …… 1

目　　次 …… 2

CASE 1　勉強会で改善と協力への機運を醸成

株式会社大村総業（静岡県富士市） …… 3
富島運輸株式会社（横浜市金沢区） …… 3
東芝機械株式会社（静岡県沼津市） …… 4

CASE 2　積み込み作業の管理システム化・倉庫の集約化で時間短縮

レンゴーロジスティクス株式会社　八潮営業所（埼玉県八潮市） …… 5
八潮運輸株式会社（埼玉県八潮市） …… 5
堀切運輸株式会社（埼玉県八潮市） …… 5
レンゴー株式会社　八潮工場（埼玉県八潮市） …… 6

CASE 3　導線と積み込み作業の改善で車両の手待ち時間を短縮

東芝ロジスティクス株式会社　府中ロジセンター（東京都府中市） …… 7
多摩運送株式会社　立川営業所（東京都立川市） …… 7
株式会社東芝 府中事業所（東京都府中市） …… 8

CASE 4　回収物の降ろし作業時間短縮による拘束時間削減

三共貨物自動車株式会社（茨城県筑西市） …… 9
株式会社太陽運送（茨城県桜川市） …… 9
株式会社カスミ（茨城県かすみがうら市） …… 10

CASE 5　荷主企業と共に全車両拘束時間短縮に向けて取り組む

積水ハウス株式会社静岡工場（静岡県掛川市） …… 11
センコー株式会社静岡支店静岡ハウス営業所（静岡県菊川市） …… 11

CASE 6　物流改善プロジェクト等による拘束時間の削減

株式会社バンテックイースト　東松山営業所（埼玉県比企郡滑川町） …… 13
藤川運輸株式会社　関東支店（埼玉県鶴ヶ島市） …… 13
有限会社原留運輸（埼玉県東松山市） …… 13
ボッシュ株式会社　東松山工場（埼玉県東松山市） …… 14

CASE 7　データの活用により場内作業をスムーズに

大宮製紙株式会社（静岡県富士宮市） …… 15
ダイオーロジスティクス株式会社東日本支店（静岡県富士宮市） …… 15

CASE 8　中継輸送の導入と勤務・配送体制の見直しで労働時間の短縮

実運送事業者Ａ社（静岡県） …… 17
実運送事業者Ｂ社（静岡県） …… 17
自動車メーカーＣ社（静岡県） …… 18

CASE 9　朝積みへの変更で拘束時間を短縮

元請運送事業者Ｄ社（神奈川県） …… 19
実運送事業者Ｅ社（神奈川県） …… 19
製造業Ｆ社（神奈川県） …… 20

改善基準告示（トラック運転者関係）の概要 …… 21

おわりに …… 22

CASE 1　勉強会で改善と協力への機運

改善のポイント

❶ 荷主企業に改善基準告示のポイントを理解して貰う
❷ 荷主企業と運送事業者の間で運送条件をしっかりと確認する
❸ 荷主企業と運送事業者が共にお互いの業務内容を見直す

◎ 運送事業者の立場から

株式会社大村総業（静岡県富士市）

静岡県富士市に本社を置く保有車両数 50 台の同社は明治 36 年の創立以来、運搬荷役業・梱包業・トラック輸送・重量物運搬据付・倉庫業・通関業・産業廃棄物収集運搬業など、総合物流会社として幅広い輸送業務を手がけています。

高田 正博 次長

運送事業者の立場から　荷主企業

突発的なサイズ変更がゼロ件に

以前は小口扱いの可能なサイズをオーバーしていることによりチャーター便を仕立て直さなければならないケースが、概ね週１回程度発生していました。

そのようなケースでは、配達を終えて戻ってきたドライバーにもう１度配送させていたため労働時間が伸びていましたが、荷主企業と協力して小口扱いのサイズなどを明記した書面を作成し、関係各所に周知徹底をして頂いたおかげで、翌月から突発的なサイズ変更が０件になり、これにより１カ月あたり推計でドライバー１人あたり約 40 時間程度の労働時間削減効果が生まれ、ドライバーへの負担を軽減することができました。

富島運輸株式会社（横浜市金沢区）

神奈川県横浜市に本社を置く保有車両数 19 台の同社は昭和 23 年に創業し、重量機械、輸出貨物を中心に業態を拡大させ、現在は輸出貨物の国内輸送から、梱包・通関・船積みまでの複合一貫輸送を手掛けています。横浜市には平成 12 年に横浜物流センターを、静岡県には昭和 39 年に営業所を設立、平成 19 年には沼津物流センターを開設し、輸出機械の取扱を中心に業態を広げています。

杉山 貴之 管理グループマネージャー

運送事業者の立場から　荷主企業

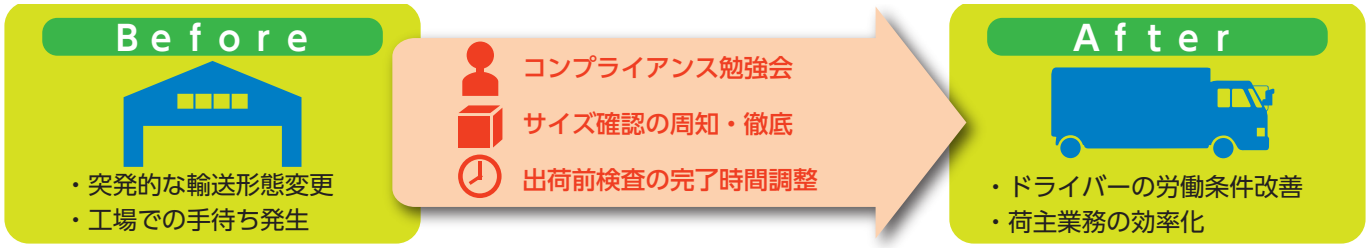
物流を見直すことで荷主企業とWIN-WIN の関係に

荷主企業にて色々とご調整のうえ出荷前検査完了時間を発送日当日午前中までに指定して頂いたことで、ドライバー１人当たり１カ月で概ね１時間半～３時間程度の労働時間削減効果が得られました。

一方、弊社のドライバーが自主的に出発時間を早めているケースもあったため、ドライバーに対して過度に余裕を取り過ぎないように指導し、出発時間を約１時間程度遅らせるようにしました。

このように荷主企業と運送事業者が共に業務内容を見直すことにより、荷主企業の業務効率化とドライバーの労働条件が改善され、まさに WIN-WIN の関係が築けるのではないかと思います。

を醸成



◎ 荷主企業の立場から

東芝機械株式会社（静岡県沼津市）

静岡県沼津市に本社を置く同社は、静岡県内に２カ所、神奈川県内に１カ所の工場を有する産業機械メーカーで、射出成形機、ダイカストマシン、押出成形機、工作機械、精密加工機、微細転写装置、電子制御装置、ロボット、鋳物等を製造しています。

鈴木 賢一 執行役員

1 コンプライアンスに関する勉強会の実施

私どもの製造、出荷ラインの担当者ベースでは、改善基準告示に関する知識は深いものではありませんでしたので、社内関連部門の出荷担当者を集めて、改善基準告示にかかる荷主企業への指導事例、当社の現状における問題点や改善に向けた方法等について勉強会を開催し、社内の改善事業実施に向けた機運醸成が図れました。

こうしたこともあって、運送事業者とも互いに協力しながらドライバーの労働条件の改善につなげることができました。

2 書面によるサイズ確認の周知・徹底

以前は運送事業者に対して小口扱いの可能なサイズを確認したうえで、社内の各部門に周知させた経緯があったのですが、その当時は書面等を用いたものではなかったため、各部門の担当者が異動していくなかで引き継ぎが徹底されていなかったことで、サイズオーバーによる突発的なチャーター便への変更などが発生、結果的に運送事業者にご迷惑をおかけしていました。

その解消に向けて、運送事業者と協議の場を設け、サイズ確認の手順や小口サイズをオーバーしている場合の集荷依頼手順等についてあらためて書面を作成し、これを社内各部門に周知徹底することで、突発的なチャーター扱いへの輸送形態の変更を解消することができました。

3 機械搬出前の検査完了時間の調整

輸出向けの出荷の多い射出成形機において、お客様の納品前立ち会い検査時点で仕様の変更が発生することがありますが、私どもの製品はお客様工場の製造設備であるため納期の変更は難しく、結果的に運送事業者に手待ちをお願いせざるを得ないケースが発生していました。

したがって、そのような場合でも運送事業者に手待ちをお願いせずに済むよう、射出成形機製造部門に出荷前検査を発送日当日午前中までに完了するような仕組にしたことに加え、足の遅い特殊大型車両への優先的な荷積みを実施することにより、手待ち時間の削減を実現できました。また、これにより私どもの従業員の残業時間の削減にもつながりました。

CASE 2　積み込み作業の管理システム

改善のポイント

❶ 荷役作業時間の短縮のためのトラック車両の導入
❷ トラック積み込み順番管理システムの開発・導入
❸ 6カ所ある外部倉庫を1つに集約

◎ 運送事業者の立場から

レンゴーロジスティクス株式会社　八潮営業所（埼玉県八潮市）

これまで 60 年間板紙・段ボールを全国に配送し続け、現在毎日 2,000 台のトラックを運行しており、これまでに積み上げてきたノウハウと全国 40 拠点のネットワークを生かし、現在引越から一般企業の製品配送も手掛け、保険、倉庫と包装ラインのセットビジネスなど、多岐にわたるビジネスを展開しています。

落合 勇 所長

1 荷主企業の理解と支援が重要

積み込み車両の輻そう、手待ち時間の削減のため、荷主企業のご理解のもと、可能な限り事前の積み置き作業を実施しています。また、高速道路の使用率増によりドライバーの運転時間の短縮を図っており、オーダー商品の配送では、拘束時間が遵守できないおそれがある場合には、荷主企業に相談して到着時間を調整して頂いています。ドライバーの労働時間を削減するためには、荷主企業の理解と支援が重要と考えています。

八潮運輸株式会社（埼玉県八潮市）

今年創業 75 周年を迎え、紙パルプ物流を中心にお客様へ優良な品質・最適なコストの物流サービスを提供することを目指し、保有車両数 62 台で、環境への負荷が小さいトレーラの導入による大量一貫輸送での事業展開を進めております。

田中 勝信 取締役 業務部長

堀切運輸株式会社（埼玉県八潮市）

会社創立 50 周年を迎え、「安全には労使の垣根は無い」を信念に「日本一安全な会社」を目標として、協力会社約 70 社との提携により、保有車両数 35 台で、八潮工場からの地方を主体とした配送業務を実施しています。

柳田 雅喜 常務取締役

1 荷役作業時間の短縮のためのトラック車両の導入

荷は重量が重く、円筒状の製品であり、荷積み・荷降ろし作業では平ボディー車であるとシート掛け、シート外し作業が必要になるため、労働災害の防止、作業時間の短縮のための車種（ジョロダー架装付きウイング式車両等）を設備、配車することにより約 30 分の短縮効果が生まれています。

化・倉庫の集約化で時間短縮

Before

・積み込み車両の手待ち
・工場と外部倉庫での積み込み作業

ジョロダー付車両等の導入
トラック積み込み順番管理システムの開発・導入
６カ所ある外部倉庫を１つに集約

After

・手待ち時間の削減
・１カ月の総拘束時間が約 250 時間削減の見込み

◎ 荷主企業の立場から

永田 勝 部長

レンゴー株式会社 八潮工場（埼玉県八潮市）

八潮工場は、巨大マーケットである首都圏に向けて、中しん･ライナ･紙管原紙･チップボールといった幅広い製品を供給する高効率の都市型工場です。年間約 80 万トンの生産量を誇る日本国内最大の板紙工場で、バイオマス焼却発電設備など省エネルギー設備の導入で CO_2 排出量を大幅に削減するなど、地球環境に優しい工場でもあります。

1 トラック積み込み順番管理システムの開発・導入

システム端末となるパソコンは、積み込み場所、ドライバーの休憩室及び運送事業者の事務所に設置されており、システム端末にドライバーが携帯しているドライバーカードを読取り登録すると、ドライバーはシステム端末の画面で、待機場所への移動指示、積み込み場所への移動指示を確認することができ、自分の積み込み順番も確認できるため、待ち時間も予測できるようになっています。

また、このシステムにドライバーの携帯電話を登録しておくと、システムのパソコン画面で確認しなくても携帯電話に指示連絡を受けることができ、工場構内にタイムリーな入場が可能となり、積み込み車両の輻そう、手待ち時間の削減を図っています。

2 ６カ所ある外部倉庫を１つに集約

配送作業では、工場だけではなく、外部倉庫での積み込みも行われており、その作業が複数の外部倉庫で行うケースも発生しており、複数の積み込み場所による積み込み作業時間と車両移動時間が発生しています。また現在、外部倉庫では 17:00 までの荷役対応時間の制約があり、昼間時間帯の車両集中により、車両の輻そう、手待ち時間が発生しています。このため、現在６カ所ある外部倉庫を１つに集約するため、新倉庫を建設中です。(平成 27 年４月末完成予定)

１つに集約することにより、積み込み車両の移動時間の短縮、また、土日 24 時間の荷役対応の体制が採用されることにより、積み込み車両の輻そう、道路が混雑しない早朝・夜間の配送作業が可能となり、ドライバーの労働時間の短縮を期待しています。

3 荷主企業としてのドライバーの労働時間改善への取り組み

委託先の運送事業者のドライバーの労働時間等については、コンプライアンス遵守の観点からとても大切な項目と理解しています。また昨今、ドライバーの不足問題が発生しており、物流を担当している我々にとっても心配な問題です。

基本的には、ドライバーの労働時間等の管理は実運送事業者が行うものですが、我々荷主企業や元請運送事業者も一緒になって改善に取り組むべきと考えています。

CASE 3　導線と積み込み作業の改善で

改善のポイント

❶ 建屋間移送削減による車両の手待ち時間の削減
❷ 出荷建屋内床面改善、出入口拡張による作業集中の分散化
❸ 出荷建屋内外の車両導線と荷役作業の改善

◎ 運送事業者の立場から

東芝ロジスティクス株式会社府中ロジセンター（東京都府中市）

東芝グループ製品のロジスティクスを担当する企業として歴史を積み重ね、国内外に構える拠点を中心とした輸送ネットワークで、ロジスティクスのエンジニアリング・設計から、ロジリソース調達、保管・荷役・輸送などのオペレーションまでを一貫して展開し、東芝グループ会社及び一般荷主に対して競争力あるトータル・ロジソリューションを提供しています。

羽野 和美 センター長

運送事業者の立場から　1　荷主事業者の立場から

出荷建屋内外の車両導線と荷役作業の改善

荷主事業所内の出荷建屋では、梱包資材等入庫用車両と製品出荷用車両が同時接車できず積み降ろし作業が輻そうしていましたが、荷主事業所のご協力により、平成 23 年 10 月から車両用の導線を 1 カ所から 2 カ所に増設しました。その結果、資材等搬入用車両と製品出荷用車両の手待ち時間の削減が実現できました。また、大型貨物の積み降ろしでは、従来、天井クレーンのみで対応しており、クレーンの特性から操作時間が長く車両の手待ち時間が増加する原因にもなっていましたが、荷主事業所のご協力で、フォークリフト走行上の支障となっていた荷役スペース上の勾配段差等の改良工事を行い、これに合わせ当社で大型フォークリフトを導入したことで、天井クレーンとの併用が可能となり荷役時間の削減を図ることができました。

さらなる車両の手待ち時間削減を目指して、平成 26 年度下半期には、出荷建屋内の作業スペースレイアウトを見直し、出荷用接車スペースを拡大、車両 2 台の同時接車を可能としました。

多摩運送株式会社立川営業所（東京都立川市）

元請運送事業者のパートナー企業として、物流業務の委託を受けて荷主事業場の製品保管、輸配送業務を担っています。さまざまな物流業務（輸送・保管・流通加工・包装・荷役・情報システム）の全体を俯瞰し、把握することでコスト低減と効率改善を提案しています。

当事業所の保有車両数は 26 台です。

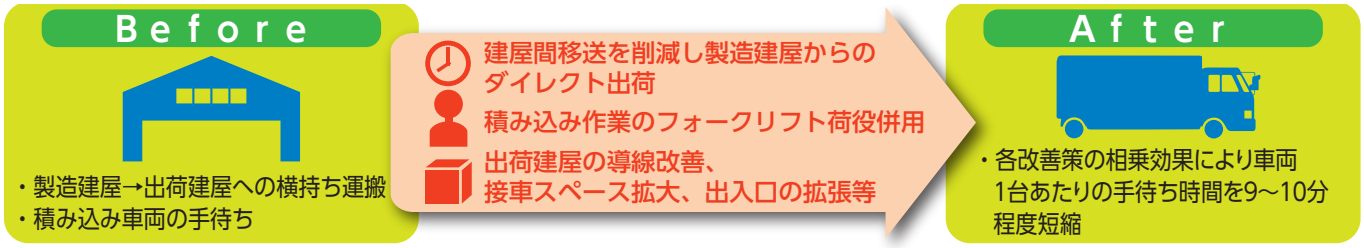
土屋 義輝 所長

運送事業者の立場から　1　荷主事業者の立場から

突発的な配車オーダーにも柔軟な対応

突発的な車両手配要請に対しては、出荷時間や寸法・重量などの手配に必要な情報の早期把握に努めています。また、元請運送事業者から、製品の完成・出荷検査の進捗、梱包作業に係る情報を逐次提供いただき、車両手配への支援を頂いています。自社車両の運行については、特定のドライバーに労働時間が偏らない配慮を行い、月間、年間での運行計画を立案しています。

車両の手待ち時間を短縮



◎ 荷主企業の立場から

株式会社東芝 府中事業所（東京都府中市）

当社は、社会インフラ、デジタルプロダクツ、電子デバイス、家庭電器など、製品の製造からサービスに至るまで多岐にわたる事業展開をしている総合電機メーカーです。その中でも当府中事業所は、社会インフラシステムの複合事業所として事業を展開しています。

馬場 利宏 企画・管理部部長

1 建屋間移送を削減し製造建屋からのダイレクト出荷

当社事業場内の各製造建屋内で完成した製品は、出荷梱包のため、その都度出荷建屋に移送されていました。これにより移送車両が出荷建屋に集中し、出荷現場に車両が輻そうしていました。

10年程前に、出荷建屋から遠距離にあった２つの製造建屋では移送せずにその場で梱包作業を行い、ダイレクトに出荷する対策を講じました。その後は８つの製造建屋からダイレクトに出荷されています。

2 出荷建屋内の作業場床面改善、小口出荷用作業エリアを新設

出荷建屋内外の梱包資材等入庫用車両と製品出荷用車両の導線見直しにあわせて、出荷建屋出入口の拡張工事を行いました。また、出荷建屋の北側に小口出荷用の「車両積み降ろし作業エリア」を新設し、車両集中の分散化を行うと共に、建屋前の歩行者の安全確保のため歩行者の専用通路も設置しました。

これらの改善策の実施による相乗効果として、「改善導入後」の車両１台あたりの手待ち時間は、「改善導入前」よりも９～10分程度短縮される効果が生まれました。

今後も荷主企業の立場から、ドライバーの労働時間削減のため、運送事業者と協力して、取り組みへの支援を継続したいと考えています。

CASE 4　回収物の降ろし作業時間短縮

改善のポイント

❶ 荷主企業と運送事業者で現場の問題点を確認
❷ 荷主企業の協力により、降ろし作業時間の短縮に取り組む
❸ 荷主企業、運送事業者、取引先が一同に介し、継続的に改善を検討

◎ 運送事業者の立場から

三共貨物自動車株式会社（茨城県筑西市）

茨城県筑西市に本社を置く保有車両数 146 台の同社は、低温食品輸送、精密機器輸送、食料品 3PL 事業を主力業務として展開し、お客様に最適なロジスティクスプランを提供しています。

青木 英樹 所長

1 物流センターでの作業時間と手待ち時間が問題

荷主企業の現場では、基本的に車両の運用を 1 日 2 交代制（最大 12 時間）としているため、運送事業者の改善基準は守れていますが、一部のドライバーで拘束時間が 13 時間を超える運行が生じることがあるなど長くなっている実態があります。

その要因として、配送した店舗から回収したロールボックスやリサイクル品、オリコン・クレートなどの通い容器などを、帰社した物流センターで降ろす作業時間と、降ろすための順番待ちの手待ち時間が発生しています。

例えば、物流センターから店舗向け配送を 2 回転行っている「6 トン車」のドライバーのケースでは、1 店舗目の回収物を降ろす時間が平均 51 分、2 店舗目の分が、平均 1 時間 01 分かかっています。別のドライバーでも、店舗向け配送を 2 回転行っている早朝出社のケースで、それぞれ平均 25 分と平均 1 時間 32 分、夜間出社のケースで、それぞれ平均 22 分と平均 2 時間 06 分かかっています。

2 店舗に仕分けの徹底を依頼

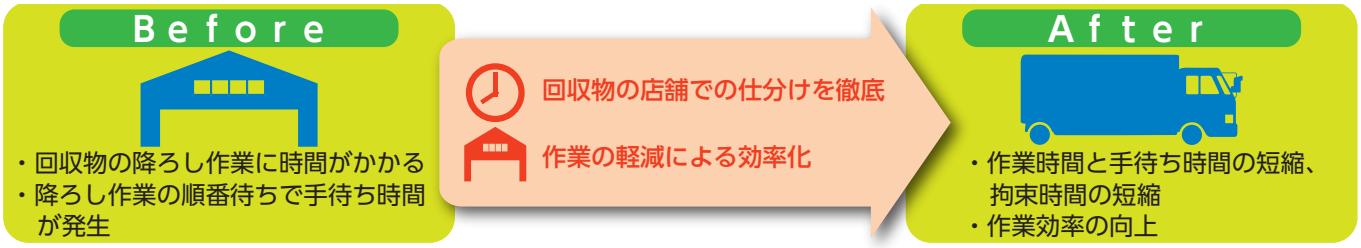
この回収物の降ろし時間の短縮には、荷主企業のご協力のもと、店舗での仕分けを徹底してもらうことで1日 30 ～ 45 分の時間短縮ができる見込みです。それは直接、拘束時間の短縮に結びつくものと期待しています。

株式会社太陽運送（茨城県桜川市）

茨城県桜川市に本社を置く保有車両数 32 台の同社は、元請運送事業者のパートナーの一企業として、輸送業務の委託を受けて荷主の製品の保管、配送業務を実施しています。

細谷 利生 業務課長

による拘束時間削減



◎ 荷主企業の立場から

株式会社カスミ（茨城県かすみがうら市）

茨城県に本社を置く食品スーパー。茨城県はじめ北関東に 160 店舗を展開し、県内２カ所の物流センターから各店舗への配送と包装容器などの回収を行っています。

齋藤 雅之 物流部担当マネジャー

1 回収物の降ろし作業に時間がかかる

当社の物流センターから店舗への配送では、ほぼ毎日、店舗からロールボックスやリサイクル品、オリコン・クレートなどの通い容器などを回収し、物流センターに帰車した際に、それぞれの種類毎に仕分けて指定場所へ降ろしています。しかし、店舗から回収物が種類毎に整理されていないケースがあるため、ドライバーが降ろす際に仕分け作業を行わざるを得ず、その作業時間が平均１～２時間かかっています。

また、センターへの帰車時間が集中し、回収物の降ろし作業に時間がかかり、なおかつ、センターに車両が待機するスペースが不足しているため、降ろすための順番待ちの手待ち時間が発生しています。

2 回収物の店舗での仕分けを徹底

そこで、回収物の回収効率を高めるため、店舗での仕分けを徹底することとしました。これまでも各店舗に指導してきましたが、回収物の店舗での仕分け（源流）が、回収工程の効率化・合理化の決め手と考え、これによって、配送・回収車の店舗滞留時間及び配送センターでの降ろし作業時間、順番待ちの手待ち時間の短縮につなげる計画です。既に、配送のドライバーから、店舗での仕分け状況の聞き取り調査を行い、具体的な指導や対応を検討しています。

3 継続的な改善への取り組み

当社では、10 年以上前から、物流部だけでなく、店舗・商品部・IT システム部等の関係部門と物流事業者、取引先等が一体となって、小集団活動による現場物流改善活動を展開しています。今回も、改善活動のテーマとして、店舗・物流部・運送事業者一体となって、取り組みました。

CASE 5　荷主企業と共に全車両拘束時

改善のポイント

❶ 荷主企業と運送事業者が互いの現場を理解し情報を共有化
❷ 作業集中の分散化
❸ 車両台数の削減

◎荷主企業

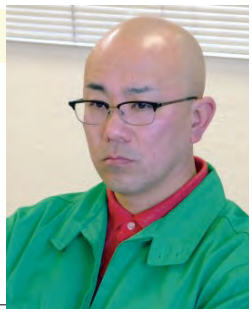
積水ハウス株式会社静岡工場（静岡県掛川市）

大阪府大阪市に本社を置く住宅メーカーである同社は、国内では、宮城・茨城・静岡・兵庫・山口県の５つの工場で生産を行っており、静岡工場からは、静岡県内および愛知県の東部エリアへの現場輸送、茨木・栗東・弥富・上田・伊那・新潟への中継拠点には１０ｔ・トレーラーでの幹線輸送を行っています。

大久保 栄二 物流グループ長

◎運送事業者

センコー株式会社静岡支店静岡ハウス営業所（静岡県菊川市）



大阪府大阪市に本社を置く保有車両数 3,352 台の同社は、住宅物流、石化・樹脂物流など全国的に展開しています。自動車運送事業、鉄道利用運送事業、海上運送事業、倉庫業等の各種許認可の取得、輸送体制の充実ならびに拠点の拡充を図る流通情報企業です。

東 良剛 所長

1 運送事業者の立場から 荷主企業の立場から

ドライバーの拘束時間短縮に向けた連絡会の開催

ドライバーの労働条件の改善に向け、荷主企業と運送事業者が一体となって取り組み、その体制を共に構築していく必要があるという認識を持っていました。そこで両者で定期的に連絡会を開催し、日頃から以下のような観点で協議を行っています。

1．拘束時間短縮による過労運転防止
2．手待ち時間の短縮による物流の効率化
3．アイドリング時間短縮による環境配慮
4．交通事故減少による輸送品質保全
5．ドライバー不足に歯止めをかける

そうした協議の中、車両帰着＝積み込み作業が昼過ぎから 15 時頃までに集中し、積み込み開始までドライバーを待たせていることを再確認しました。

ドライバーの労働条件改善を急務とし、荷主企業と運送事業者が協力して、作業集中（車両集中）の改善に向けた活動を進めることに重点を置きました。

間短縮に向けて取り組む

Before

・積み込み作業の集中
・手待ち時間の発生
・拘束時間の長時間化

荷主企業と運送事業者による定期的な連絡会の開催
脱着式車両の活用と専用駐車スペース設置
施工現場情報収集
積み込み資材の改良や車両の大型化による積載効率向上

After

・各改善策の相乗効果により車両1台あたりの手待ち時間を平均約30分短縮

2 作業体制の見直しと脱着式車両の有効活用

作業集中の分散化に向けては、昼過ぎから15時頃までの積み込み作業（車両集中）を分散させることが必須であると認識しました。当営業所所有の脱着車8両を有効に使い、車両帰着（工場入場）の少ない午前中に脱着車両への積み込み作業を行うことを荷主企業に提案しました。荷主企業もこの提案は有効と判断し、出荷拠点の空スペースを整地し脱着し易い環境を作りました。これで脱着車の一時保管スペースが出来、実施後トラック1台当たりの滞留時間は平均30分短縮されています。

3 荷主企業と共に現場情報を収集・有効利用

荷主企業の配送先は個人住宅の建築現場です。住宅地の事前情報はあるものの、現場での予期せぬ情報不足が帰着時間の遅れに繋がることもあります。今までドライバーのみが得ていた情報を共有化することが必要です。そこで荷主企業と共に事前の現地調査を行います。これが出来ない場合、ドライブレコーダーを利用し、進入路の映像を確認することにしました。こうした情報を共有化することで、運送事業者の配送効率のみならず、荷主企業の業務効率の向上にも繋げました。

4 荷主企業と共に車両台数の削減とスムーズな運行計画

積み込み資材（架台）の改良による積載効率向上、現場搬入車両の大型化を行い、トラック台数の削減にも取り組んでいます。また、出荷製品の積み込み検証作業のスムーズ化・配送先部材搬入順番の見直し等を実施することにより、車両の回転が良くなりました。ドライバーの拘束時間短縮や、ドライバーの定着効果も期待されます。

今後もドライバーの労働条件の改善に向けて、荷主企業と運送事業者が協力し継続的に協議し、さまざまな施策に対し不断に取り組んでいきたいと思っています。

CASE 6　物流改善プロジェクト等によ

改善のポイント

❶ 工場の出荷場及び物流センターのシステムの改善
❷ 長距離便の集荷を別の車両・ドライバーで実施
❸ パレット小分け体制の見直しの検討

◎ 運送事業者の立場から

株式会社バンテックイースト　東松山営業所（埼玉県比企郡滑川町）

埼玉県比企郡嵐山町に本社を置く同社は、大手総合物流事業者のグループ企業。メーカーや卸からの引き取り、倉庫での保管、物流センター内での仕分、小売業への配送等を一貫して行う流通サポートサービスを提供しています（東松山営業所の保有車両数は 23 台）。

谷口 利公 所長

1 荷主企業の理解と支援が重要

当社が担当している中央物流センター（総合出荷場）では、多数の集約車両・出荷車両が集中する午後～夕刻にかけて手待ち時間が発生しています。現在、ボッシュグループ内で「物流改善プロジェクト」が進行しており、荷主企業のご理解とご支援による取り組みの実施により、手待ち時間の圧縮等による拘束時間の削減効果を期待しています。当社としても、一緒に改善に取り組んでいこうと考えています。

藤川運輸株式会社　関東支店（埼玉県鶴ヶ島市）

広島県に本社を置く中堅運送事業者の関東支店（保有車両数は 23 台）。関東から広島の自動車メーカーへの部品納入業務を、元請運送事業者のパートナーの一企業として実施しています。

鈴木 真隆 取締役支店長

1 長距離便の集荷を別の車両・ドライバーで実施

自動車メーカー向けの広島便（1 日 1 便）について、複数工場への巡回集荷（ミルクラン）を、埼玉～広島間の長距離輸送から分離することで、現行の運行ダイヤからは、1 運行あたり 2 ～ 3 時間程度の拘束時間の削減が可能とみています。平成 27 年度には、テスト運行を実施し、その成果を検証する予定としています。

有限会社原留運輸（埼玉県東松山市）

埼玉県東松山市に本社を置く中堅運送事業者（保有車両数は 45 台）で、関東圏内の自動車メーカーへの部品納入業務を、元請運送事業者のパートナーの一企業として実施しています。

今後は、荷主企業、元請運送事業者のご協力のもと、パレット荷役の仕組みの改善を検討し、1 回 10 分程度の積み込み時間の短縮による拘束時間の削減を期待しています。

瀧澤 良一 社長

る拘束時間の削減

Before

・長距離輸送の拘束時間が長時間
・積み込み時の手待ち時間発生

工場の出荷場及び物流センターのシステムの改善

長距離輸送の集荷の分離

After

・長距離輸送の拘束時間 2 ～ 3 時間の短縮の見込み
・手待ち時間の短縮
・出荷積み込み時間の 10 分程度の削減の見込み

◎ 荷主企業の立場から

ボッシュ株式会社　東松山工場（埼玉県東松山市）

欧州に本社を置くグローバルな自動車部品メーカーで、日本法人が埼玉県・群馬県などの自社工場・協力工場で部品を製造し、全国の各自動車メーカーに供給しています。今回の事業の対象としたのは、そのうち、埼玉県に所在する東松山工場です。

杉田 佳則 物流管理部部長

1 工場の出荷場及び物流センターのシステムの改善

当社の中央物流センター（総合出荷場）には、各工場から集約される製品のハブ・センター機能があり、午後～夕刻にかけて多数の集約車両・出荷車両が集中し、積み込みの手待ち時間が生じるときもあります。当社及び総合出荷場の作業を担当する元請運送事業者バンテックイースト社と共に、出荷バースにおける手待ち時間の削減等、改善に着手しているところです。

さらに、当社グループ全体でも「物流改善プロジェクト」が進行しており、今回対象とした運送事業者以外にも、手待ち時間の圧縮等による拘束時間の削減を図ることを目指しています。

2 長距離便の集荷を別の車両・ドライバーで分離することを検討

埼玉～広島間の長距離輸送は、複数工場への巡回集荷（ミルクラン）を分離することなどを検討し、そこで生じる課題や対応について、元請運送事業者、実運送事業者との間で引き続き調整を進めていく予定としています。

3 パレット小分け体制の見直しの検討

一部の納品先メーカー向け輸送は、出荷の際にパレットが小分けされ、パレット枚数が増えています。そのため、車両に取りまとめて積み込む作業が生じ、積み込み時間が増え、納入時間に間に合わせるには、往復とも高速道路を利用せざるを得ないという問題が生じています。今後は、この仕組みの改善を検討し、1 回 10 分程度の出荷積み込み時間の短縮 = 拘束時間の削減につなげていきたいと考えています。

CASE 7 データの活用により場内作業

改善のポイント

❶ 入庫から出庫までの目標時間を明確にする
❷ 受付管理システムの有効活用とバースの確保
❸ 元請運送事業者と場内作業者の緊密な連携

◎ 荷主企業

大宮製紙株式会社（静岡県富士宮市）

静岡県富士宮市に本社を置く製紙会社である同社は、大王製紙グループの生産子会社として首都圏を中心とするエリアの商品の生産を行っています。元請運送事業者であるダイオーロジスティクス株式会社と共にドライバーの労働時間短縮という課題に共同で取り組んでいます。

◎ 運送事業者

ダイオーロジスティクス株式会社東日本支店（静岡県富士宮市）

横田　浩之 東日本 H&PC 物流部部長

同社は、愛媛県四国中央市に本社を置く大王製紙グループの物流子会社で、同社の東日本支店は、静岡県富士宮市にあり、荷主企業である大宮製紙株式会社の製品の仕分、保管、配送を行っており、実運送事業者を含めた輸送部門を統括しています。

運送事業者の立場から 1

入庫から出庫まで2時間（手待ち時間 30 分）を目標に

当社では、入庫から出庫まで 2 時間（手待ち時間 30 分以内）を目標とし、その目標に向けて取り組んでいます。

荷主企業、場内作業者もその趣旨を理解し、元請運送事業者の目標達成のために全面的にバックアップを行っています。

具体的な取り組み内容

① 受付管理システムの導入による計画的な配車と積み込み場所の指定

② 場内作業者との協働による場内の整理とバースの確保

③ 商品を各倉庫に共有化（8割程度）することで弾力的な配車と積み込み場所の減少を実現

をスムーズに

従前の施策	追加の施策	施策の成果
・受付管理システム ・場内整理とバースの確保 ・商品の共有化	・受付管理システムのデータ化 ・場内作業員の増員 ・指図書の入手場所の複数化	Ⅰ 目標の実現 Ⅱ 手待ち時間の削減による労働時間短縮

2 さらなる改善に向けて

前項の内容を実施することにより、ドライバーの労働時間短縮に一定の成果をあげてきましたが、取り扱いアイテムの多様化や発送の集中日、繁忙月等の理由により、目標を達成できない状況が散見されています。

そこで、更なる改善に向けた取り組みとして次の施策を実施しました。

3 受付管理システムのデータ化と活用

従来から使用していた受付管理システムを活用して下記項目をデータ化しました。

① 積み込み車両の入庫時間帯

② 日別の入庫車両数

③ 曜日別の入庫車両数と平均手待ち時間

これらの項目をデータ化したことで、トラックの待機時間が長くなっている時間帯などが明らかになり、改善点を絞ることができました。また、元請運送事業者と構内作業を担当する実運送事業者の入出庫担当者がデータを共有することで、構内作業の円滑化の対策を立てることができました。

4 場内作業者との連携によるバースの確保

上記データを分析したところ、構内作業をスムーズに行うために構内作業員の増員の必要性が明らかになりました。そこで、元請運送事業者から構内作業を請け負っている実運送事業者へ、構内作業員の１名増員を依頼しました。その結果、構内の貨物の滞留の減少や、出荷作業の円滑化につながり、活用できるバースが増え、車両の入出庫がスムーズになり、トラックの手待ち時間が減少しました。

5 指図書の入手方法の変更

作業内容を記した「指図書」は、これまで２カ所の事業場でしか入手できませんでしたが、県内４カ所すべての事業場で入手できるようにしました。これにより、ドライバーが指図書を受け取りに行く必要がなくなり、無駄な移動時間を削減することができました。

CASE 8 中継輸送の導入と勤務・配送

改善のポイント

❶ 荷主企業・元請運送事業者・実運送事業者が協力してお互いの業務内容を見直す
❷ 中継輸送への取り組み
❸ 早出番・遅出番の活用、２人１車化への取り組み

◎ 運送事業者の立場から

実運送事業者 A 社（静岡県）

埼玉県に本社を置く大手物流会社のグループ会社である同社は、保有車両数 160 台の約 8 割がカーキャリアであり、関東エリアから東海エリアを中心として主に完成自動車の輸送業務を行っています。

1 荷主企業の理解でドライバー不足に対応

千葉県に位置する荷主企業のセンターまで配送があるのですが、静岡県からだと長距離輸送となってしまうことに加え、空車率低減のために積み込み・配達先を増やすことで拘束時間や運転時間の長大化を招いていましたが、中継輸送等の施策への取り組みにより拘束時間を 13 時間以内に収めることが出来るようになりました。

カーキャリアのドライバーは一般のトラックとは異なる技量が必要であり、最低でも 3 カ月程度の訓練期間が必要となるため、ドライバーを確保するのが一般のトラック以上に難しいのですが、そうした状況をきちんと荷主企業に伝え、荷主企業もこれを理解したうえで元請運送事業者と共に中継輸送など様々な施策に取り組んでくれるため、当社としても課題解消に取り組みやすい環境を作って頂いています。

実運送事業者 B 社（静岡県）

静岡県に本社を置く同社は昭和 51 年に創立し、カーキャリア、ウイング車、平ボディー車などの大型トラックを中心に 162 台の車両を有し、中部から東北にかけて取引先の各工場間を結び、四輪車、二輪車、部品など全製品を運ぶほか、大阪、東京、仙台方面に完成車を輸送するなど、自動車関連を中心とした輸送を手がけています。

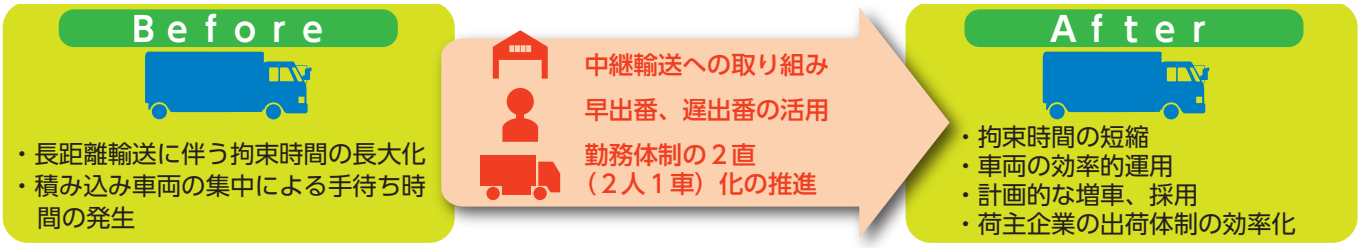
1 荷主企業、元請運送事業者と一体となった勤務体制の見直し

輸送需要や実態に対応して柔軟にドライバーや車両を増やせれば良いのですが、カーキャリアはドライバーの確保が難しいことに加え、現在カーキャリアの国内生産能力はフル稼働体制であり、同業各社が増車に動いている今の状況下では、個々の実運送事業者だけでは車両を増やすこともままなりません。

元請運送事業者が荷主企業の物流子会社であるということもありますが、こうしたなかで荷主企業、元請運送事業者、実運送事業者が一体となって改善に取り組む体制が出来ているため、人員配置や車両配置に際しても荷主企業や元請運送事業者と相談しながら体制の見直しを進めることが出来ています。

また、カーキャリアの増車に際しても元請運送事業者のご協力を得ながら、計画的に一定台数のカーキャリアを確保することが出来ているため、ドライバー募集に際しても増車計画を考慮しながら、長いスパンで採用計画を考えることが出来ています。

体制の見直しで労働時間の短縮



◎ 荷主企業の立場から

自動車メーカーＣ社（静岡県）

静岡県に本社を置く同社は、四輪車及び二輪車を中心として、その他周辺事業までを手がける輸送機械メーカーです。グループ企業傘下には物流子会社を有しており、元請運送事業者として物流全体をコントロールしています。

1 中継輸送への取り組み

東海～関東 300km の中間地点
(150km 付近) に中継用地を確保

私どもの６カ所の製造拠点はすべて東海エリアに立地しており、関東以北向けの出荷拠点である千葉県に立地するセンターまでカーキャリアで横持ちしていました。

しかし、東海エリアから千葉県までではやはり輸送距離が長すぎることに加え、私ども自動車メーカーの間では、業界ぐるみでの共同輸送の動きの進展などもあって、元請運送事業者である当社の物流子会社、実運送を担う実運送事業者を含む同業他社との間で調整、製品の積み合わせを進めてきました。

そうしたなかで、取り組みをさらに進めるために静岡県内で１カ所、神奈川県内で１カ所、元請運送事業者が用地を確保し、これを活用した中継輸送の取り組みを進めることで、ドライバーの労働時間だけではなく荷主である当社の出荷体制の効率化も進展しました。

2 早出番、遅出番の活用

商品車の出荷からディーラーへの納品のスケジュールのなかで、午前中の引き取りなら手待ち時間は発生しないのですが、午後になるとどうしても積み込み車両の集中により順番待ちが生じ、ドライバーの手待ち時間が発生する状態でした。

そこで、私どもと元請運送事業者、実運送事業者で配送体制を見直すなかで、ドライバーによって早出番を好む者、遅出番を好む者があることを把握、配車に当たってこれを上手く組み合わせることで車両の集中を分散、手待ち時間の短縮とこれによる拘束時間の削減につなげることができました。

3 勤務体制の２直（２人１車）化の推進

同様に、各ドライバーによる勤務特性などを考えるなかで、早出番・遅出番からさらに踏み込んで、２人１車による勤務体制の２直化にも取り組んでいます。１台のカーキャリアを２人のドライバーで運用することにより、車両が有効活用されることでいま以上の業務効率化が期待されます。

CASE 9 朝積みへの変更で拘束時間を

改善のポイント

❶ 荷主企業と運送事業者で現場の問題点を確認
❷ ドライバーとは別の作業員が積み込みを実施
❸ 積み込み作業の一部を夕方から朝積みに変更

◎ 運送事業者の立場から

元請運送事業者 D 社（神奈川県）

神奈川県に本社を置く同社は、保有車両数 28 台で、大手総合物流事業者のグループ企業。メーカーや卸からの引き取り、倉庫での保管、物流センター内での仕分、小売業への配送等を一貫して行う流通サポートサービスを提供しています。

1 ドライバーとは別に作業員が積み込みを

荷主企業の部品センターから首都圏向けの積み込みは、17 時以降がメインになっているため、15 ～ 16 時に前の運行を終えたドライバーは、17 時までの 1 ～ 2 時間の手待ち時間が生じ、その後の積み込みは、ドライバー自身が行い、時間もかかるため、拘束時間が長い状況にありました。

当社では、まず自社内での改善により、ドライバーではない積み込み班が夕方から積み込み作業を行い、翌日の運行は違うドライバーが行うように見直し、拘束時間の短縮を図りました。

2 一部朝積みの実施により拘束時間が短縮

また、荷主企業のご協力のもと、首都圏配送の 17 時以降の積み込みの一部について、早朝 5 時からの積み込みに変更しました。

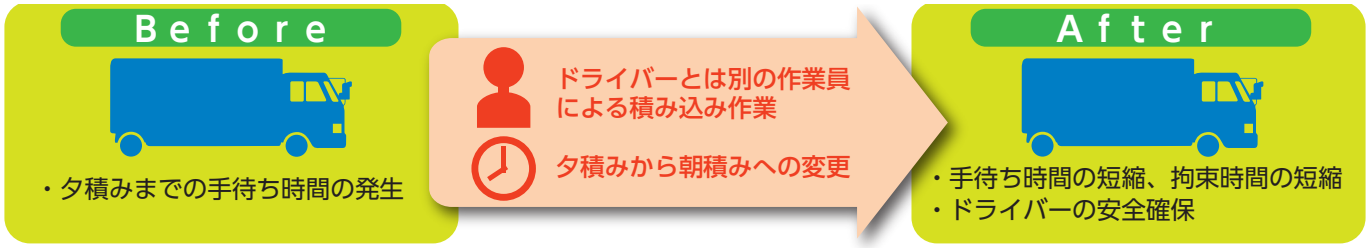
その結果、それまでは手待ち時間を含めて平均 5.5 時間要していた積み込み時間が、改善後は朝の 30 分で終了し、約 5 時間の短縮となりました。これにより、前後の作業等を差し引くと、一部のドライバーの拘束時間が 2 ～ 3 時間短縮できました。

実運送事業者 E 社（神奈川県）

神奈川県に本社を置く同社は、中型トラックを中心に保有車両数 27 台で、一般貨物運送事業を手掛けています。

1 拘束時間の短縮と安全運行の確保

荷主企業の部品センターでの積み込みは、以前は夕積みでしたが、一部が朝積みに変更され、バーコードで積み込みチェックを行うため、積み込み時間は約 30 分で完了し、拘束時間が 2 時間程度短縮できました。



◎ 荷主企業の立場から

製造業 F 社（神奈川県）

神奈川県に本社を置く輸送機械製造メーカー。今回の改善対象は同県内にある部品センターでの出荷業務です。

1 積み込み作業の一部を夕方から朝積みに変更

当社の部品センターでは、これまでにも、ドライバーのための休憩所や待機所（駐車場）を設置し、休息・休憩時間の確保への対応や、食堂、洗面所、シャワーの利用などにも取り組んできました。

また、５～６年前に、配送先が遠い順に優先して積み込むようにスケジュールを変更しました。しかし、近場の東京や神奈川の首都圏配送は、順番として最後の積み込みになってしまうため、ドライバーの手待ち時間が発生していました。

そこで、首都圏配送の一部について、通常 17 時以降の積み込みは、前日に作業員がトラック毎に積載物をセットし、それを翌日の早朝５時に積み込む方式に変更しました。

2 朝積みコースの追加を検討

部品センターのスペースに制約があるため、現在、朝積み方式は、７コースでの実施ですが、今後は、残りの 11 の運行コースも、順次朝積み込みへの改善を行うよう調整を進めています。具体的には、平成 27 年度の下期から準備を進め、10 月後半を目途に追加する予定としています。

これが実施されれば、担当するドライバーは、過去の実態から拘束時間が１日当たり２～３時間短縮できると見込まれます。

3 ドライバーの安全確保への取り組み

荷主企業の立場として、安全輸送とコンプライアンスの面から、決まった時間に出荷できる体制をしっかり整えることが大事だと思っています。拘束時間が長くなることで、ドライバーが焦ったり負担にならないような運行にしていきたいと考えています。

改善基準告示（トラック運転者関係）の概要

自動車運転者の労働時間等の労働条件については、労働省告示である「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（略称「改善基準告示」）があります。日々の運行では、これを遵守することが必要です。

改善基準告示等の概要は、以下のとおりです。

平成 13 年 1 月 6 日施行

項目		改善基準告示等の概要
拘束時間		1カ月　293 時間　労使協定があるときは、1年のうち6カ月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲において320時間まで延長可 1日　原則　13 時間 最大　16 時間（15 時間超えは 1 週 2 回以内）
休息期間		継続 8 時間以上 運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること。
拘束時間・休息期間の特例	休息期間の特例	業務の必要上やむを得ない場合に限り、当分の間 1 回 4 時間以上の分割休息で合計 10 時間以上でも可（一定期間における全勤務回数の 1 ／ 2 が限度）。
	2 人乗務の特例	1 日　20 時間以内 同時に 1 台の自動車に 2 人以上乗務（ベッド付（ただし、車両に身体を伸ばして休息することができる設備がある場合に限る。））の場合、最大拘束時間は 1 日 20 時間まで延長でき、休息期間は 4 時間まで短縮できる。
	隔日勤務の特例	2 暦日　21 時間以内（拘束時間） 2 週間で 3 回までは 24 時間が可能（夜間 4 時間以上の仮眠が必要）。 ただし、2 週間で総拘束時間は 126 時間まで。 勤務終了後、継続 20 時間以上の休息期間が必要。
	フェリーに乗船する場合の特例	乗船中の 2 時間は拘束時間として取り扱い、それ以外は休息期間。減算後の休息期間は、フェリー下船から勤務終了時までの 1 ／ 2 を下回ってはならない。
運転時間		2 日平均で 1 日当たり 9 時間以内 2 週平均で 1 週間当たり 44 時間以内
連続運転時間		4 時間以内（運転の中断には、1 回連続 10 分以上、かつ、合計 30 分以上の運転離脱が必要）
時間外労働		改善基準告示の範囲内で 1 日、2 週間、1 カ月以上 3 カ月以内、1 年の上限時間を労使協定で締結。
休日労働		2 週間に 1 回以内、かつ、1 カ月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内。
労働時間の取り扱い		労働時間は拘束時間から休憩時間（仮眠時間を含む）を差し引いたもの。事業場以外の休憩時間は仮眠時間を除き 3 時間以内。
休日の取り扱い		休日は休息期間に 24 時間を加算した時間。 いかなる場合であっても 30 時間を下回ってはならない。
適用除外		緊急輸送・危険物輸送等の業務については厚生労働省労働基準局長の定めにより適用除外。

おわりに

トラック輸送の労務管理や運行管理は、運送事業者の基本的な責務ですが、今回の事業の現場でも、積み込みや荷降ろしの際に順番待ち等による手待ち時間が生じたり、急な輸送条件の変更等により、改善基準告示をオーバーするケースがみられました。

ドライバーの長時間労働の改善は、安全で安定した輸送の提供に必要不可欠です。さらに、不規則で長時間な労働が、ドライバー不足の大きな要因となっていることも否めません。

今回紹介の事例を参考にすると、その改善への取り組みでのポイントは、以下のように考えられます。

①荷主企業と運送事業者の双方で、ドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設けること。
②労働時間、特に手待ち時間の実態を把握すること。
③手待ち時間の発生等、長時間労働になっている原因を検討、把握すること。
④荷主企業、運送事業者の双方で、業務内容を見直し改善に取り組むこと。

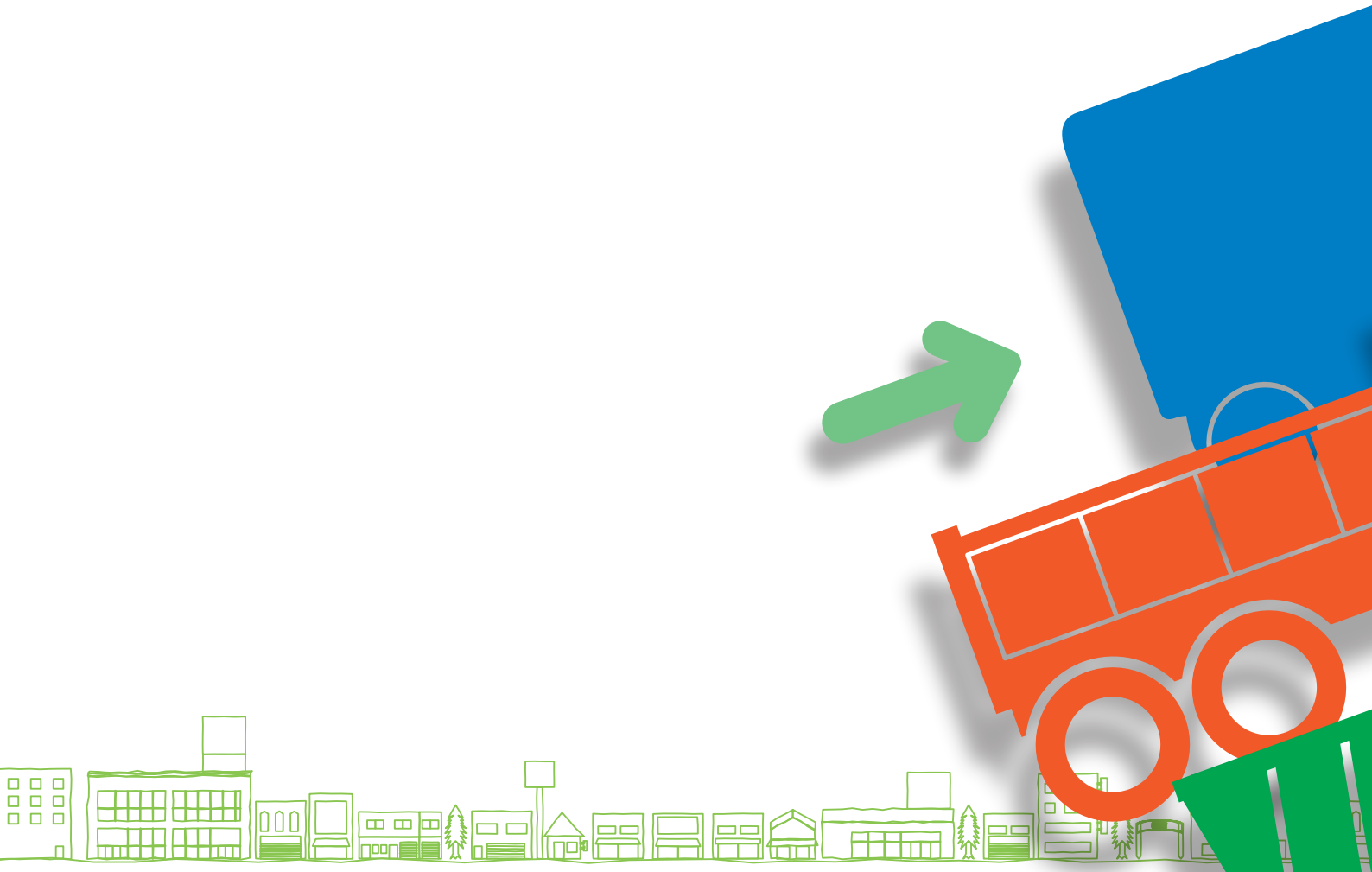
特に、運送事業者においては、実際の労働時間を正確に把握することは必須です。例えば手待ち時間が問題とするならば、それが、どの場所で、どの位の時間、どの位の頻度で発生しているか、平均何分で、最長、最短は何分かをしっかりと把握することが必要です。実態が解らなければ、改善の検討ができないからです。そして、それを荷主企業に示して情報を共有化し、荷主企業の理解と改善への協力を得るよう、コミュニケーションをとっていくことが重要です。

荷主企業においては、まず、ドライバーの長時間労働に対する改善の必要性について、理解を深めることが望まれます。また、改善基準告示といったルールについても、馴染みがないかもしれませんが、内容を正確に理解していくことも必要です。

実際の改善は、施設等のハード面によるものだけではなく、作業の体制の見直し等現場での工夫といったソフト面によるものでも、十分効果を出すことができます。そして何より、長時間労働の改善は、運送事業者のみならず荷主企業の皆さまにとっても、自社の業務改善や物流の効率化、輸送品質の保全、対顧客に対する信頼性の向上、さらにコンプライアンス遵守の面においても、メリットにつながるものであることが、今回の事例の中からも確認できました。

事例の中の荷主企業と運送事業者の多くが、同じテーブルで検討を行うことの意義と、それをきっかけとして今後も継続的に改善を進めていく意向を示しています。荷主企業と運送事業者の協力のもと、労働時間短縮への取り組みが実施されることが期待されます。

本冊子の作成に当たっては、平成 24 ～ 26 年度の 3 年間、トラック運転者労働条件改善事業にご参画いただいた荷主企業及び運送事業者の皆さまに、大変ご協力をいただきました。ここに厚く御礼申し上げます。



荷主企業と運送事業者の協力による
トラックドライバーの長時間労働の改善に向けた取組事例

平成 27 年 3 月

トラック運転者労働条件改善事業

事務局：株式会社日通総合研究所　経済研究部

〒 105-8322　東京都港区東新橋 1-9-3　電話 03-6251-6442