

トラック運送事業の長時間労働改善に向けた パイロット事業について

トラック輸送における取引環境
・労働時間改善岩手県協議会

1. 平成29年度パイロット事業の対象集団の概要

対象集団は、岩手県の発荷主、神奈川県に着荷主並びに宮城県及び岩手県の運送業者3者から構成される。

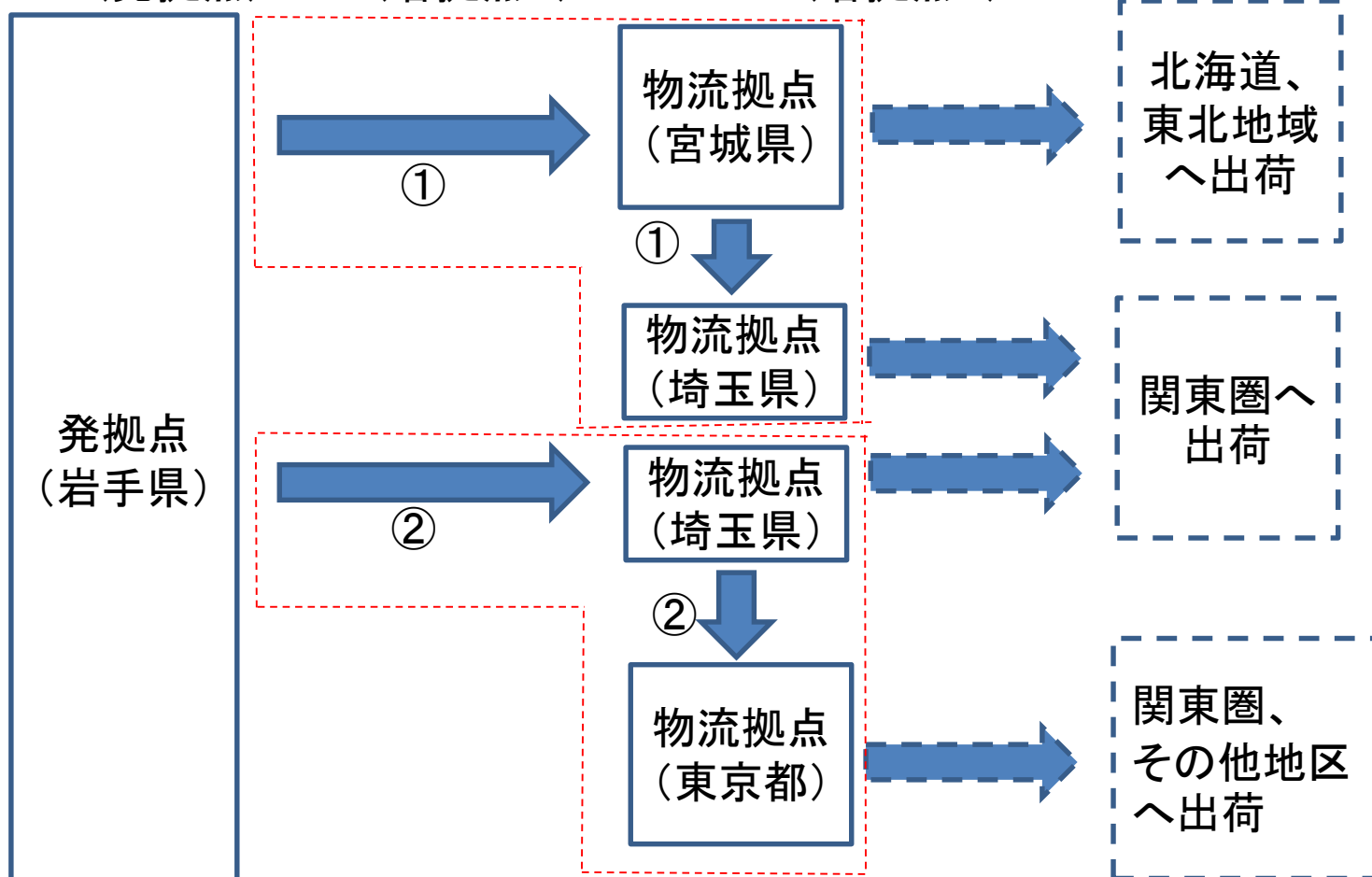
区分	名称	本社所在地	主な荷の種類
発荷主	A社	岩手県	鶏肉・卵・食肉加工品等
運送事業者	B-1社	宮城県	-
	B-2社	宮城県	-
	B-3社	岩手県	-
着荷主	C社	神奈川県	-
選定理由	加工食品を含む雑工業品はドライバーの平均拘束時間が長く、また、加工食品は荷主都合による手待ち時間が長いことが認められるため		

※ 第7回協議会において対象集団に含まれていた、宮城県に本社を置く元請運送事業者及び当該元請運送業者から委託を受けている宮城県に本社を置く実運送業者は、契約の見直し等により対象集団から除外されることとなった。

2. 対象とする運送の概要

対象とする運送は、以下の2系統がある。

- ① 岩手県 ⇒ 宮城県物流拠点
(発拠点1) (着拠点1)
(発拠点2) ⇒ 埼玉県物流拠点
(着拠点2)
- ② 岩手県 ⇒ 埼玉県物流拠点 ⇒ 東京都物流拠点
(発拠点) (着拠点1) (着拠点2)



3. 対象集団へのヒアリングの結果の概要

(1) 発荷主

項目	これまでに取り組んできた対策、現状
運送業者の到着について	・運送業者に荷積みの待機時間が生じないように、各運送業者へ時間差を設けて到着時間を指示
荷積みについて	・荷主側で出荷品をパレットに積み付け、ストレッチフィルムを巻いて荷造りをし、出荷準備をすることで、荷積み時間は大幅に短縮できた ・パレット化により出荷ミス等も大幅に減少し、検数・検品の負担も軽減された
運行ルートについて	・震災を契機に宮城県に物流拠点を選んだことで、運行ルート①の複数拠点積みが解消された

(2) 着荷主

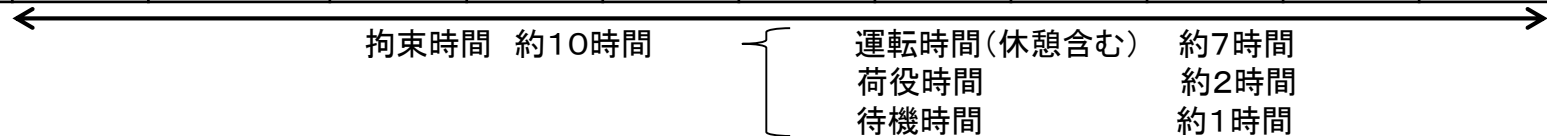
項目	これまでに取り組んできた対策、現状
運送業者の到着について	・到着バースは運送業者ごとに固定しており、到着車両の待機時間はほとんどない
荷卸しについて	・ドライバーが荷台上でジョロダによりパレットを荷台後方まで引き出し、着荷主がフォークリフトで荷を卸すことにより、荷卸し時間は大幅に短縮できた ・荷卸しに要する時間は、パレット4枚であれば10分程度、パレット15枚程度であれば、30分～40分程度

3. 対象集団へのヒアリングの結果の概要

(3) 運送業者 B-1

① 代表的な運行スケジュール

	到着	待機時間・荷役	出発	走行・休憩	到着	荷役	出発	走行・休憩	到着	荷役	出発
岩手県(発拠点)	15:30	90分	17:00								
				180分							
宮城県(中継拠点)					20:00	60分	21:00				
								270分			
埼玉県(着拠点)									1:00	30分	1:30



② 手待ち時間等について

項目	これまでに取り組んできた対策、現状
発拠点への到着について	・運送業者の営業所を早めに出発し、 <u>発拠点の近隣で待機し時間調整を行う運行が常態化</u> している(発荷主から早期到着を指示されているものではない)
荷積み・荷卸しについて	・ドライバーが荷揃えやパレットへの積み込み、荷替えを行うことはほとんどない

3. 対象集団へのヒアリングの結果の概要

(4) 運送業者 B-2

① 代表的な運行スケジュール

	到着	荷役	出発	走行・休憩	到着	荷役	出発	走行・休憩	到着	荷役	出発
岩手県(発拠点)	15:30	30分	16:00								
				480分							
埼玉県(着拠点1)					0:00	20分	0:20				
								40分			
東京都(着拠点2)									1:00	10分	1:10

② 手待ち時間等について

項目	これまでに取り組んできた対策、現状
運行ルートについて	・荷卸しを2箇所で行っており、 <u>1箇所に集約できれば拘束時間及び運転時間の短縮が期待される</u>
荷積み・荷卸しについて	・ドライバーが荷揃えやパレットへの積み込み、荷替えを行うことはほとんどない

3. 対象集団へのヒアリングの結果の概要

(5) 運送業者 B-3

① 代表的な運行スケジュール

	到着	荷役	出発	走行・休憩	到着	荷役	出発	走行・休憩	到着	荷役	出発
岩手県(発拠点)	17:00	30分	17:30								
				420分							
埼玉県(着拠点1)					0:30	20分	0:50				
								40分			
東京都(着拠点2)									1:30	10分	1:40

② 手待ち時間等について

項目	これまでに取り組んできた対策、現状
運行ルートについて	・荷卸しを2箇所で行っており、 <u>1箇所に集約できれば拘束時間及び運転時間の短縮が期待される</u>
荷積み・荷卸しについて	・ドライバーが荷揃えやパレットへの積み込み、荷替えを行うことはほとんどない

4. 対象集団の課題

◇荷役・手待ち時間について

- ・ これまでもパレット荷役の推進により、荷役作業時間は短縮されてきており、ドライバーの作業負荷も軽減することができている。
- ・ 発拠点への到着時間を時間差で指示し、待機時間が生じないように配慮されている。ただし、一部において、指示されている到着時間前に発拠点の近隣に到着し待機している実態がある。

◇運行時間について

- ・ 運行ルート①については、宮城県の物流拠点を設け、複数拠点積みの解消が可能となったが、「発拠点（岩手）⇒物流拠点（宮城）」の運行と、「物流拠点（宮城）⇒物流拠点（埼玉）」の運行との分離することができれば、労働時間の短縮が可能。



コスト面、ドライバー確保の面で実現困難

- ・ 運行ルート②については、荷卸し場所を1拠点に集約できれば、労働時間の短縮が可能。

5. パイロット事業について

	パイロット事業	期待される効果等
B-1社	営業所出発時間を後倒しし、荷主近隣での待機時間を削減する	1時間程度の拘束時間の削減が見込まれる。 ※ドライバーにとっては、荷主近隣で休憩(仮眠等)することでその後の運転業務が楽に行えるという現実的なメリットがあり習慣化していると考えられるが、ドライバーと運行管理者が話しあい、ドライバーの労働条件について適宜見直しを行う等の取組が必要であると推察される。
B-2社 B-3社	2箇所の着拠点での荷卸しを1箇所(埼玉)に集約する	50分程度の運転時間及び荷役時間の短縮が見込まれる。 ・埼玉物流拠点⇒東京物流拠点の移動時間 約40分 ・東京物流拠点での荷役時間 約10分

6. 今後のスケジュール(案)

