

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

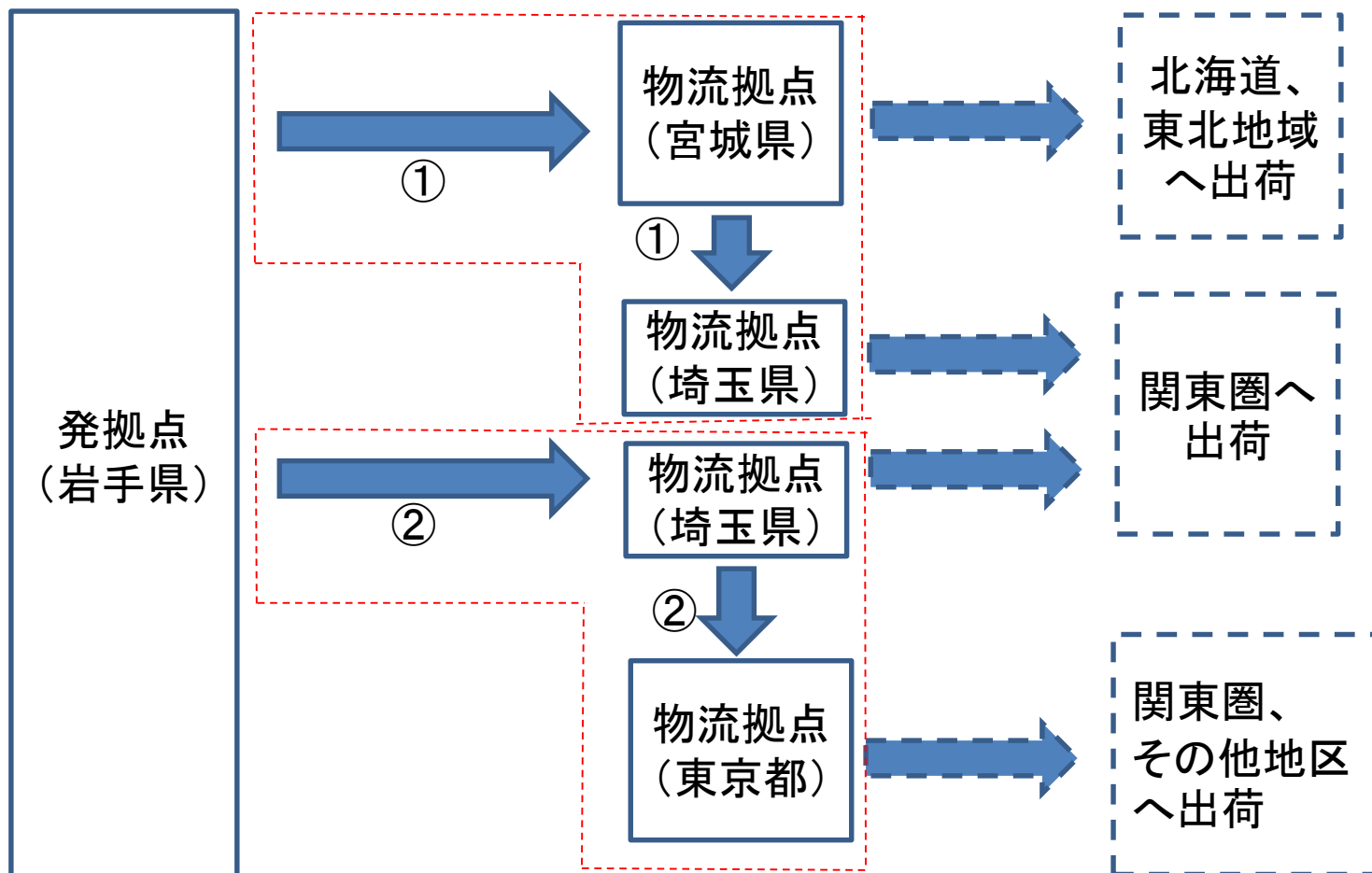
対象集団は、岩手県の発荷主、神奈川県に着荷主並びに宮城県及び岩手県の運送業者3者から構成される。

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		

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(B-1社) 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(B-2社、B-3社) 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)

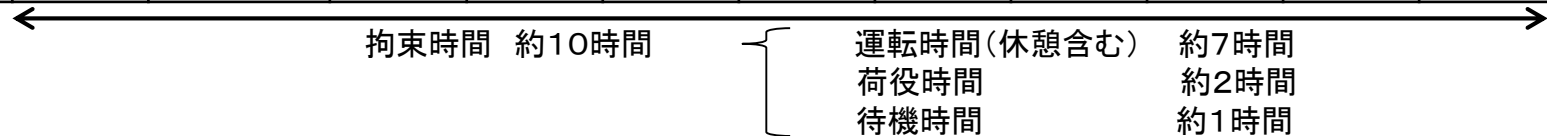


3. 運送業者の運行スケジュール等

(1) 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

(2) 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	20分	1:20

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) 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	20分	1:50

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. パイロット事業の実施内容

	パイロット事業
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
B-2社	2箇所の着拠点での荷卸しを1箇所(埼玉)に集約する
B-3社	

5. パイロット事業の実施結果

(1) 営業所出発時間の後倒し(B-1社)

	営業所発	走行・休憩		発荷主着
			(発荷主近隣で待機)	
通常運行	13:50	185分	100分	16:55
パイロット事業	14:50	60分	-	15:50

拘束時間が125分削減

◇荷主近隣での待機時間は、ドライバーにとって有意義な休憩時間と認識されていると考えられるが、一方で拘束時間を長くする要因となるもので、ドライバーと十分な意見交換を行い、運送会社、ドライバー双方が納得するよう位置づけを明確にする必要があると思われる。

(2) 2箇所の着拠点をも1箇所に集約化(B-2社、B-3社)

◇着拠点の集約化について、4月下旬から集約を実施する方向で準備を進めているが、集約に必要な設備の確保や費用負担の問題、品質・安全性の担保など十分に準備が整わず、現時点で事業を実施することは難しかった。

なお、拠点集約を行なった場合、これまでのサービスレベルを維持するためには、配送車の増車や配送距離の延長などに伴って物流コストが増加するが、喫緊の課題は岩手からの幹線（長距離輸送）ドライバーの労働環境改善（拘束時間短縮）であり、そのためにはコスト増を伴ったとしても首都圏センターの集約が不可欠と判断され、拠点集約化の方向が決定されている。この取組により、運送業者も拘束時間が短縮されると期待している。

◇着拠点の集約化を実現できた場合の効果見込み

	着拠点1 での荷卸し	走行	着拠点2 での荷卸し	合計
通常運行	約20分	約40分	約20分	約80分
パイロット事業	約30分	-	-	約30分

拘束時間が50分程度削減

6. パイロット事業まとめ

(1) これまでに取り組んできた主な事項について

○手待ち時間関係

- ・発荷主側

各運送業者へ時間差を設けて到着時間を指示し、運送業者に荷積みの待機時間が生じないようにした

- ・着荷主側

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

 荷役時間の指定、荷役場所の確保により手待ち時間の縮減が可能

○荷役時間関係

- ・発荷主側

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

宮城県に物流拠点設けたことで、運行ルート①の複数拠点積みが解消された

- ・着荷主側

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

 パレット荷役、ジョロダによる荷卸し等を行うことにより、荷役作業時間の縮減が可能

(2) 今年度のパイロット事業について

①営業所出発時間を後倒しし、待機時間を縮減

パイロット事業では、125分の拘束時間縮減の効果が見られた。



荷役前に待機時間が生じている場合は、営業所等からの出発時間を遅らせることで当該待機時間の短縮が可能。

＜課題＞

ドライバーにとっては荷役前に休憩時間をとることで、その後の運転業務が楽に行えるというメリットを感じているため習慣化しているものと思われるが、拘束時間・労働時間を短縮する視点にたち、現状習慣化している行動についても必要に応じて見直していく必要がある。

②着拠点の集約化により、走行時間を縮減

実証実験として実施できなかったものの、4月下旬には集約を実施する予定。
見込みでは約50分の拘束時間縮減の効果が期待できる。



複数拠点での荷卸しを行っている場合は、拠点を集約化することにより走行時間等の拘束時間の短縮が可能。

＜対策の実施の背景＞

サービスレベルを維持するには、配送車の増車や配送距離の延長など物流コストの増加を伴うが、岩手からの幹線（長距離輸送）ドライバーの労働環境改善（拘束時間短縮）が喫緊の課題と判断された。