

作業時間の制限による拘束時間の削減 奈良県

1. 実施集団の概要

- 荷主企業：
発荷主N-a社は近畿一円を中心に供給される建設資材の生産を担っている。
着荷主N-c社は、大阪市淀川区に立地し、発荷主であるN-a社の建設資材の近畿一円での販売を担う販売会社である。
- 運送事業者：
運送事業者N-b社は、大阪に本社を持つ運送事業者の奈良における事業会社である。
- 荷種
建設資材

2. 事業概要

●輸送リーダーを途中でスイッチする

作業開始前の安全ミーティングから据付作業完了までの全行程を「輸送リーダー」と呼ばれる担当者が統括しているが、輸送リーダーはドライバーも兼任しているため拘束時間の長大化が問題であった。

据付作業の開始から終了まで一人の輸送リーダーで進めるのではなく、遠方やユニット数の多い据付現場については途中で輸送リーダーを交替させることとした。

●据付作業の9時開始を厳守する

据付現場で作業開始前に実施する安全ミーティングが長引いたりなどの要因により作業開始が9時より遅れることが頻発、輸送リーダーをはじめとするドライバーの拘束時間オーバーに繋がるケースがあった。

集合場所と据付現場のそれぞれで実施していた安全ミーティングを1回に集約するとともに、開始時間の厳守を徹底させることとした。

●現場への行き、帰りで必要に応じて高速道路を利用する

高速道路の利用に関しては輸送距離など、利用に際して一定のルールを設定していた。

拘束時間が長くなりそうなケースでは、距離に関わらず必要に応じて高速道路の利用を推奨することとした。

3. 課題

- ① 現場の状況により横持ちの有無、回数、距離などが変わることによって拘束時間が長くなることもある。
- ② 天候により、作業時間が長くなることもある。
- ③ 作業の指揮をとるリーダー(ドライバーを兼任)の拘束時間が長い。

4. 事業内容

- ① 長時間拘束が想定される現場では、あらかじめリーダーの現場離脱時間を決め代替要員を確保することで拘束時間を短縮する。
- ② 従前は集合場所と据付場所で個々に実施していた安全ミーティングを集約するなどして簡素化、作業の9時スタートを徹底する。
- ③ 拘束時間が長くなりそうなケースでは、距離に関わらず必要に応じて高速道路の利用を推奨し、拘束時間を短縮する。

5. 結果

- ① 事業実施前後の1ヶ月間の実績で比較すると、拘束時間が16時間を越える運行が約3分の1の水準にまで低減した。
- ② 同様に事業実施前後の1ヶ月間の実績で比較すると、作業開始時間が9時を越えるケースが約65%から約49%にまで低減した。

	1月	基準値越えの割合		2月	基準値越えの割合	
		(b/a)	(c/a)		(b/a)	(c/a)
据付棟数(a)	71	8.5%	64.8%	102	2.9%	49.0%
16時間越え件数(b)	6			3		
作業開始9時以降件数(c)	46			50		
稼働日(参考)	20			24		

6. 荷主企業のメリット

- ① ドライバー不足、待機問題等に関して発荷主と着荷主との間で問題点を共有化できた。
- ② 運送事業者が改善基準告示の遵守が困難な運行を行わざるを得なくなるリスクが低減した。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 発荷主、着荷主と運送事業者で現場の問題点を確認できたこと。
- ② 発荷主もドライバー不足等の物流問題へ認識が高く、連携して取り組めたこと。
- ③ 着荷主と問題意識を共有化できたこと。