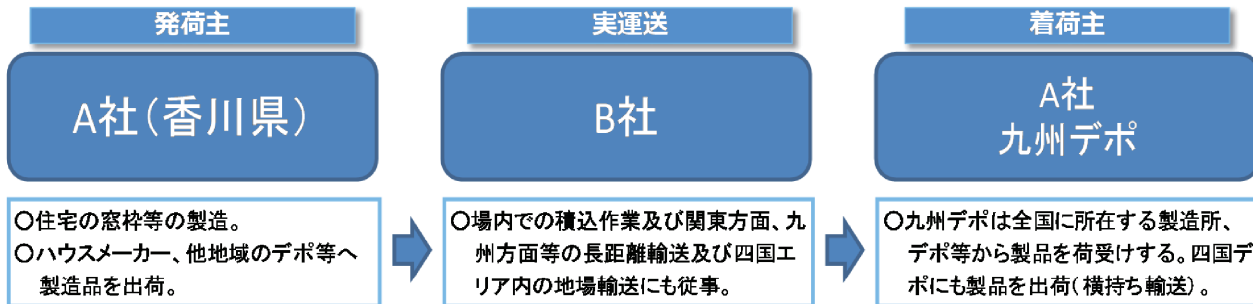


1. 実施者の概要

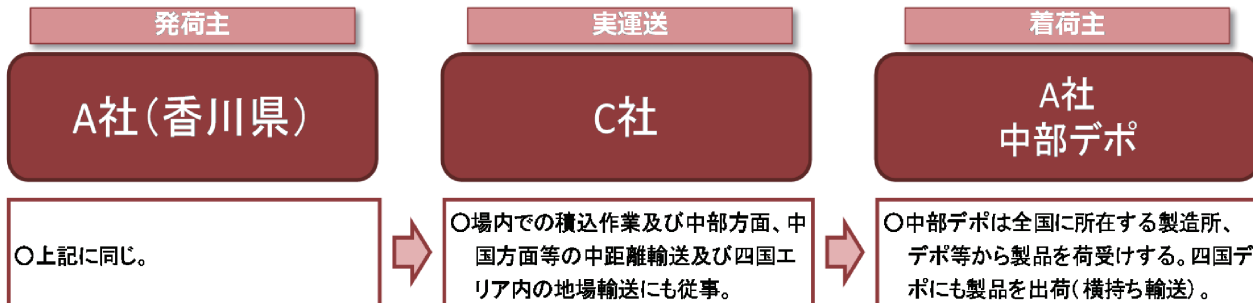
荷種

○主に窓枠、サッシ等の「建設資材」。輸送では貨物数量及び荷姿は多種多様で、架台または直積みにより積載して輸送。

パイロット事業①

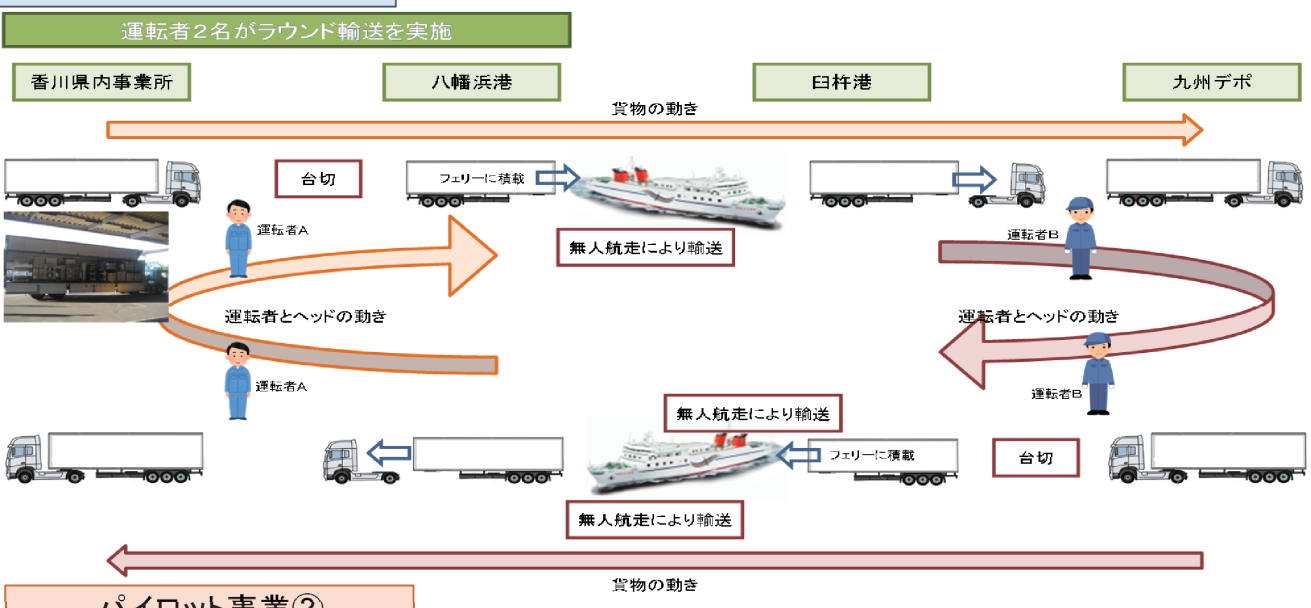


パイロット事業②



2. 事業概要

パイロット事業①



○中部デポでは、取卸作業終了から荷積みまでの間に5時間程度の待機時間が生じているため、途中休息期間が分断されている。現状分割休息で10時間(6時間+4時間)となっているが、連続8時間休息とすることで、運転者の疲労軽減等を図り、なおかつ2時間の休息期間を縮減し、総拘束時間を短縮する。

3. 実態と課題

- 九州デポへの輸送: 1人の運転者が往復すると、2泊3日(九州)となるため、運行時間の縮減が望まれる。
- 中部デポへの輸送: 現状では分割休息(6時間+4時間=10時間)となっているため、運転者の疲労軽減のためにも、連続8時間の休息期間を確保し、休息期間2時間縮減することにより、拘束時間を削減する

4. 事業内容

パイロット事業①

ポイント	事業内容
フェリーを活用	○ 愛媛県八幡浜港から大分県臼杵港の間、約70kmをフェリーにてシャーシを輸送する(無人航走)
運転者2名がラウンド輸送	以下の拠点を運転者はそれぞれラウンド輸送する。ヘッド+シャーシの組合せとし、フェリー港にて台切りする。 ○ 愛媛県八幡浜港 ⇄ A社香川県内事業所 ○ 大分県臼杵港 ⇄ A社九州デポ
日帰り運行 労働時間の縮減	○ 運転者は休息期間を車内等で取得せず、自宅にて取得 ○ 運転者2名の労働時間は取組前と比較して、縮減することが見込まれる

パイロット事業②

ポイント	パイロット事業の内容
取卸作業の 時間見直し	○ 6時台の取卸作業時間を9~10時台に3~4時間ずらす → 中部デポにおける荷役作業の効率もあるため、対応可能かどうか中部デポ側の担当者とも十分の協議の上、検討を実施
休息期間8時間 連続確保	○ 6時間+4時間の分割休息となっているが、取卸作業時間を見直すことで、8時間の休息期間となり、2時間の縮減が可能
拘束時間の縮減	○ 休息期間を連続8時間取得とすることにより、休息期間2時間を縮減可能

5. 結果

パイロット事業①	○ 輸送形態 : 2泊3日 ○ 労働時間 : 30時間15分 (休息期間除外)	○ 輸送形態 : (当日)日帰り ○ 労働時間 : 25時間(休息期間除外) 運転者2名×約12.5時間 (▲5時間15分縮減)
パイロット事業②	○ 休息期間 : 10時間(分割合計) (分割休息6時間+4時間)	○ 休息期間 : 連続8時間 (▲2時間縮減) ○ 拘束時間 : ▲2~3時間

6. 結果に結びついたポイント

- 発着荷主における高いコンプライアンス意識、運転者の労働時間への配慮と理解、さらに組織としての協力体制が充実していたこと。