

山本労働局長と唐牛秋田運輸支局長が ベストプラクティス企業を訪問しました

秋田労働局（局長 山本博之）では、毎年 11 月を「過労死等防止啓発月間」と定め、過重労働解消キャンペーンを実施しています。その取組の 1 つとして、長時間労働削減等に積極的に取り組んでいる県内企業を「ベストプラクティス企業」として選定の上、労働局長が直接企業を訪問して取組内容を確認し、意見交換を行っています。

本年はこの「ベストプラクティス企業」として、AI を運行管理や労働時間管理に活用するなど非常にユニークな取組を行っている、大館市で貨物自動車運送事業を営む有限会社石田運輸商会様を選定し、11 月 20 日に唐牛俊明秋田運輸支局長様と合同で訪問しました。

当日は、日頃より、両局と協力してトラックドライバーの労働条件確保等に取り組んでいる秋田県トラック協会様にも同席いただきながら、有限会社石田運輸商会代表取締役 石田 義光 様からトラックドライバーの長時間労働削減等に向けた積極的な取組事例を伺い、参加者間で意見交換を行いました（以下敬称略）。

訪問先 有限会社石田運輸商会 物流センター

訪問日 令和 7 年 11 月 20 日（木）

【会社概要】

所在地 大館市釈迦内字下大留 84

創業 1975 年

代表取締役 石田 義光

従業員数 33 人（うちドライバー 28 人）

業種 一般貨物自動車運送事業

設備等 トラック 34 台（うち大型車 19 台）

低温物流センター

主な事業内容 県北の集荷所から農産物（野菜、果物、食肉等）を集荷し、温度管理された大型トラックを使用して、首都圏の市場やスーパーの配送センターまで輸送する。また、県内の医療施設、社会福祉施設へ食材を配送する。

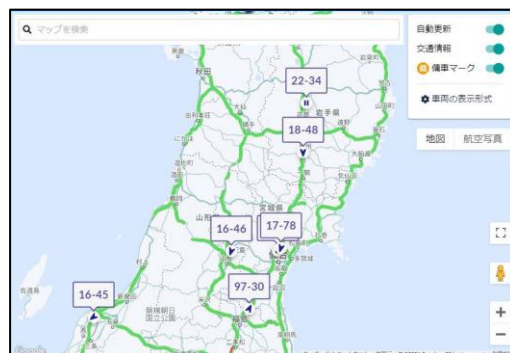


初めに石田社長から長時間労働削減のための取組事例についてご説明いただきました。労働時間削減等の取組は主に3つです。

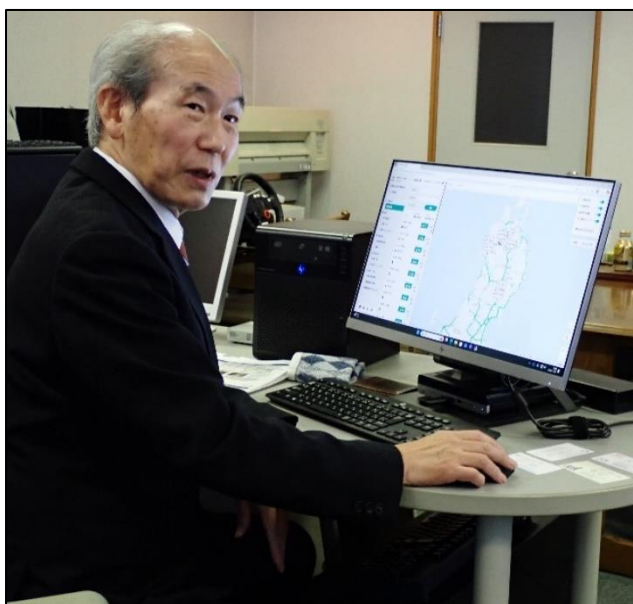
1 GPS 動態管理システムの活用によるバックオフィスの効率化

ドライバーの労働環境を改善するためには運行状況の正確な把握が不可欠であることから、石田社長はGPSによる動態管理システムを導入し、自社の物流を可視化しました。

これにより、運行管理の業務負担が30%ほど減少しました。また、トラックの位置情報をリアルタイムに把握することができるため、荷主からの問合せ等に対して、休憩中のドライバーへ電話連絡せずとも、状況を把握することが可能になり、ドライバーへの業務連絡の頻度を減らし、負担を軽減することができました。



左：動態管理システム用の車載カメラ
右：動態管理システムによるトラックの位置情報



石田義光社長



山本労働局長（秋田労働局：中央）
唐牛運輸支局長（秋田運輸支局：右端）
奥田部長（秋田県トラック協会：左から2番目）
松原首席運輸企画専門官
（秋田運輸支局：右から2番目）
中島監督課長（秋田労働局：左端）

2 RPA と AI の連携による運行レポートの作成、AI によるデータ分析と改善提案

RPA※と AI を連携させることにより、動態管理システムのデータから AI に運行レポートを作成させることが可能となりました。

運行レポートでは、AI がデータをもとに運行状況の要約を行い、拘束時間や運転時間などが改善基準告示などの法令やガイドラインに違反していないかどうか5段階評価を行います。

また、効率的な運行や安全性向上のための提案も行います。AI が作成するドライバーへ向けたコメントは、「お疲れさまでした！」から始まる Yes,But 方式を取り入れており、石田社長が目指す「人にやさしい運行管理」が実践されています。

これらの AI が作成した運行レポートや改善提案を参考に、石田社長や担当社員がドライバー各自に助言や指導を行うことで、関係法令を遵守し、ドライバーの安全と健康を守る仕組みを構築しました。

※Robotic Process Automation：コンピュータ上での業務プロセスを自動化する技術

[RPA&AI]連携による運行レポート

[運行要約]

2024年11月8日（金）から11月10日（日）にかけて、わんこ社長ドライバーは「一般貨物」の長距離輸送を担当しました。出発地は石田運輸商会本社営業所。作業地点A～Fを経由し、南関東・神奈川方面への配送後、帰路で平泉を経由して帰着。総走行距離は1,602km、行程時間は50時間07分の3日行程でした。厚木PAおよび道の駅平泉で長時間休息を確保しており、連続運転や深夜労働のバランスは適切でしたが、2日目の拘束時間が14時間48分と長めとなり、**週2回までの努力義務範囲（△）**に該当しています。

[総合評価]

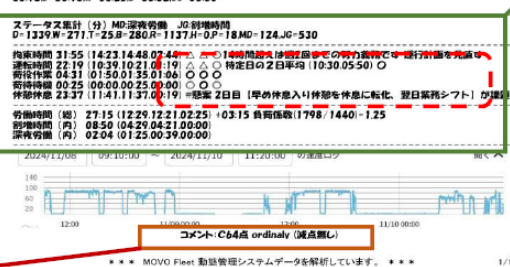
ロボGの解析点は 64点（Cランク）。安全確保・長距離安定性は評価でき、法令違反はありませんが、拘束・運転時間が連続して限界値に近い構成です。Gチーム裁量加点+6点（休息確保・構成努力）を付与し、最終評価：70点（Bランク）とします。長距離運行としては安定運行ですが、今後は拘束時間の削減が鍵

<AIがデータを文書化>

*** 配送作業日報 *** (有)石田運輸商会 作成日時: 2025/10/30-11:03

時刻	内容	時間
1 (14:55 09:12 18:16M)	石田運輸商会 本社営業所	0:44
2 (09:56 11:18 01:22W)	作業地点 A	3:51
3 (15:09 15:42 00:33B)	厚木PA	2:02
4 (17:44 18:17 00:33B)	上河内SA	2:58
5 (21:15 22:21 01:06M)	作業地点 B	1:06
6 (23:25 23:25 00:00B)	厚木PA	0:00
7 (23:25 09:13 09:47R)	作業地点 C	0:00
8 (09:45 11:35 01:50W)	作業地点 D	0:00
9 (11:43 11:46 00:03B)	厚木PA	0:03
10 (15:19 15:53 00:34B)	厚木PA	0:34
11 (18:37 18:50 00:13B)	厚木PA	0:13
12 (19:10 04:21 09:10R)	道の駅 平泉	0:20
13 (06:57 07:39 00:42B)	厚木PA (翌日)	0:28
14 (08:07 09:16 01:09M)	作業地点 E	0:22
15 (09:38 09:48 00:10W)	作業地点 F	0:10
16 (10:59 11:17 00:18B)	石田運輸商会 本社営業所	0:18
17 (10:59 11:17 00:18B)	石田運輸商会 本社営業所	0:18
18 (10:59 11:17 00:18B)	石田運輸商会 本社営業所	0:18
19 (10:59 11:17 00:18B)	石田運輸商会 本社営業所	0:18
20 (11:19 11:19 00:00B)	石田運輸商会 本社営業所	0:00

※ スターダース H: 拠点入庫 P: ヒット B: 休憩 R: 休憩 T: 待機 W: 作業



[改善提案]

拘束時間短縮への工夫

2日連続で14時間台の拘束が発生しており、週2回までの努力義務内ではありますが、休憩の分散配置や夜間積込時間の調整により、次回は13時間台への短縮を目指しましょう。

休憩と休息の区別明確化

厚木PAでの早めの休息入りは良い判断ですが、休憩を「休息」として転化した構成となっており、計画段階で休憩（30分以上）と休息（8時間以上）の区別を明確にすると、拘束時間の調整精度が向上します。

運転時間の平準化

初日・2日目ともに運転時間が10時間を超えました。渋滞や地形によるロスがある場合は、1日の運転を9時間前後に抑え、次行程に余裕を持たせましょう。

[ドライバーへのコメント]

わんこ社長、お疲れさまでした！
長距離運行を安全かつ丁寧にこなして
おり、全体の流れも非常に安定して
いました。特に厚木PAでの早めの休息入
りは好判断です。次回は拘束時間を1
時間短縮し、さらに「理想構成（◎評
価）」を目指しましょう。

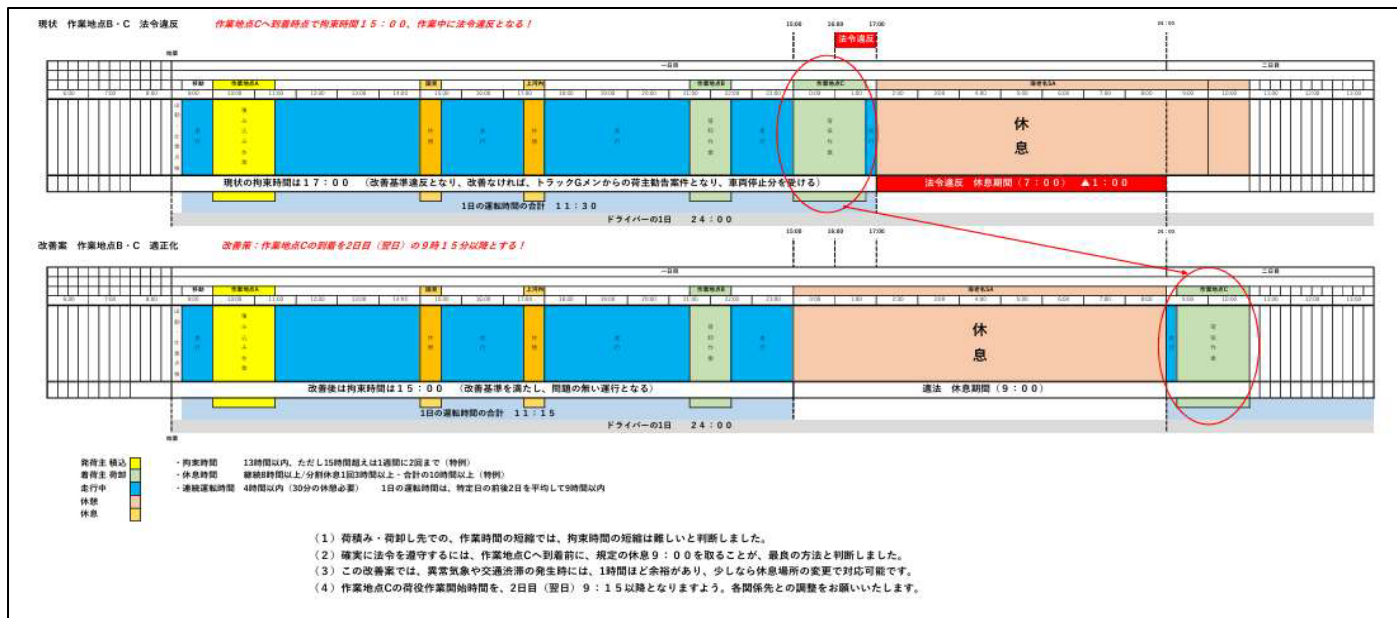
ドライバーへの労い



広報係 わんこ社長

3 データを活用した荷主との交渉

こういった取組を進めていても、自社の努力だけでは改善基準告示などの関係法令を遵守できない場合があります。これは荷主が求める理想と運送事業者が遵守すべき法令に乖離があるためです。石田社長は、この乖離を解消するために、AI による改善提案を参考に荷主交渉を実施しています。可視化された具体的なデータを示すことによって、自社の現状を荷主に共有することができ、法令に則した運行計画の改善につながりました。



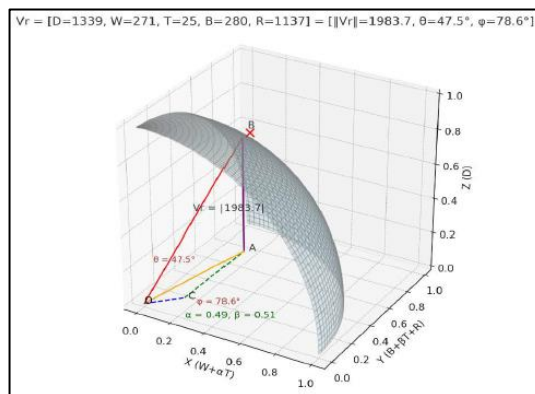
荷主交渉時に使用した運行データ

最近の取組

～運行の可視化 by ベクトル&スカラー解析～

運行レポートをさらに AI に読み込ませ、ベクトル解析を行うことで、一つの運行を8分の1の球体内に三角形として投影することができます。運転・作業・休息などの各要素のバランスが良い場合はきれいな三角形となりますが、運転時間が長いといったドライバーへの負荷が高い場合は先細りの三角形に形が崩れます。一つの運行を三角形として可視化することにより、その形状からおおよその運行の性質を把握することができるようになりました。

また、AI によるスカラー解析を行うことで、その運行が改善基準告示や自社の 36 協定の上限時間を超えることなく継続できるかどうか、検証することができるようになりました。



続いて意見交換を行いました。

山本労働局長 AI による運行管理システムを導入する前はどのように労働時間や運転時間の管理を行っていたのでしょうか。また、導入の背景を教えてください。

石田社長 システム導入前は私がタコグラフのチャート紙を確認して管理を行っていましたが、全てを確認するのは大変で、正直なところ大雑把な管理になっていたと思います。

そういった状況の中、2024 年問題や労働時間関係の法令違反に関する報道を目にして、適切な労働時間の把握と、会社の実態に合った 36 協定の上限時間設定の必要性を考えたことが導入のきっかけになります。



山本労働局長 労働時間や運転時間などを把握するためのコストや時間はどのように変化しましたか。

石田社長 それまではチャート紙による管理だったのでどうしても運転時間などの把握に時間がかかり、結果として大雑把な管理になっていました。しかし、適切な運行管理、労務管理のためには、1 運行ごとの運転時間などを正確に集計する必要があります。AI による運行管理システムを導入することで、運転時間などの把握に要する時間が短縮されました。また、データ分析を行うことで、自社の実態に適合した 36 協定の上限時間を設定することが可能となりました。

唐牛運輸支局長 運行管理システムを導入することによって、業務の効率化とコストの削減につながり、結果としてドライバーの働き方改革につながります。一方でシステム導入には費用がかかりますが、AI 運行管理システムの導入費用はどれぐらいだったのでしょうか。

石田社長 動態管理システムは初期費用が 1 拠点につき約 5 万円、レンタル費用がトラック 1 台当たり月額約 2,500 円かかっています。また、データ分析に使用している AI は月額約 20 ドルのプランを契約しております。



開発時は使用頻度が高かったのですが、利用に制限がかからないよう、現在より高価なプランとしていました。

唐牛運輸支局長 データを活用した荷主交渉も参考になりました。AI による運行管理もそうですが、動態管理システムによりドライバーの運行状況が詳細に把握できますので、荷主との交渉で問題点を確認しやすくなるのではないかと思います。

石田社長 まずは、自社努力で改善基準告示などの関係法令遵守を目指しますが、自社の取組だけではどうしても改善しきれない部分がありますので、荷主交渉を続けていかなければ、ドライバーの労働環境は良くなりません。一方で、結論だけ主張しても交渉はなかなか進みませんので、データに基づいて課題を可視化し、荷主に共有することで、一緒に解決していきたいと考えています。

最後に石田社長からのコメントです。

この取組を始めたところ、ドライバーが疲れた顔をして帰ってこなくなりました。AI を活用した運行管理システムによる業務改善をふまえた運行計画の練り直しや、荷主との交渉を繰り返すことで、深夜運行が減少し、ドライバーの生理的な健康確保にもつながっています。また、レポートに基づく助言・指導を繰り返すことにより、ドライバー自身にも法令遵守の意識が生まれ、自発的な改善も進んでいるように感じています。

**石田社長、
ありがとうございました！**

