

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できました。

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。

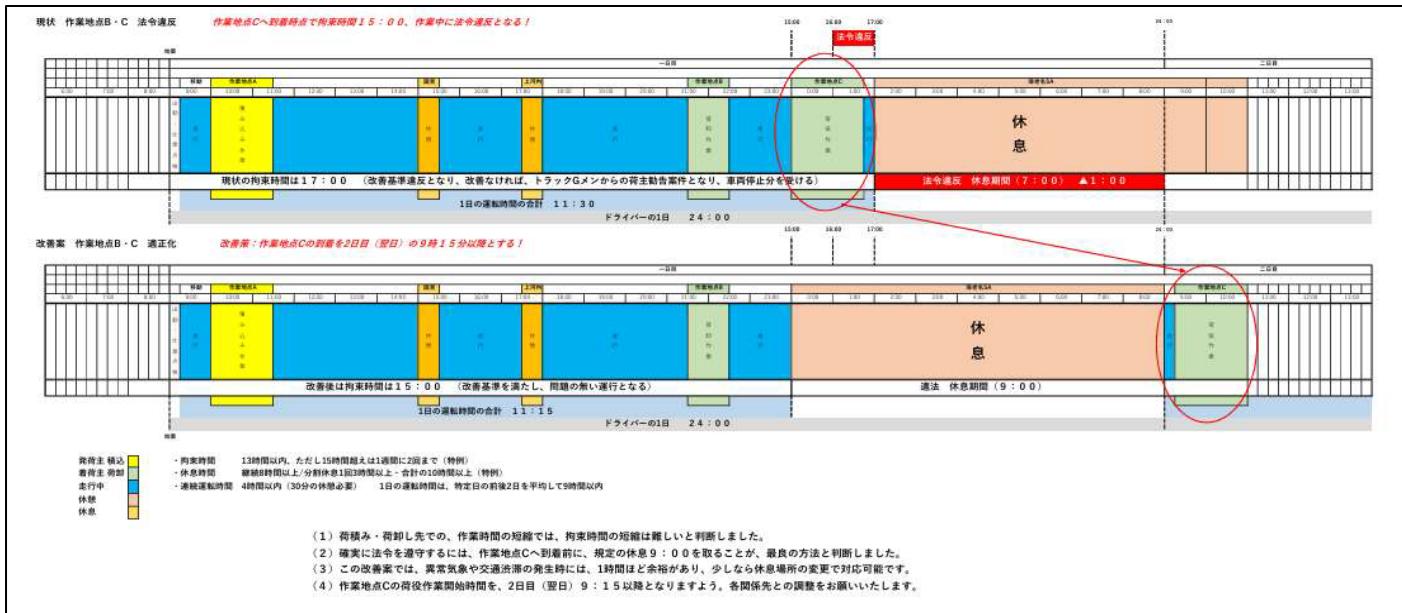
また、効率的な運行や安全性向上のための提案も行います。AI が作成するドライバーへ向けたコメントは、「お疲れさまでした！」から始まる Yes,But 方式を取り入れており、石田社長が目指す「人にやさしい運行管理」が実践されています。

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

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。



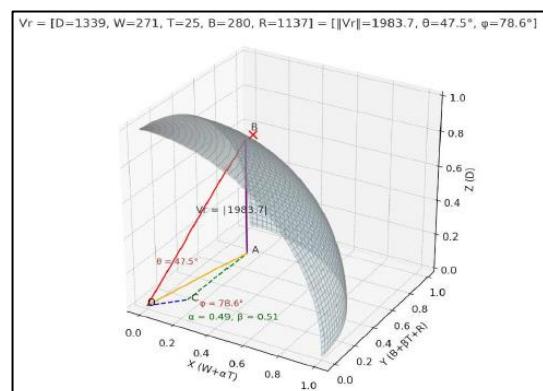
荷主交渉時に使用した運行データ

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。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。

そういう状況の中、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、利用に制限がかかるないよう、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！**

