



厚生労働省

福井労働局

～ふくい「働く」を支えます～

## 令和5年度 ベストプラクティス企業との意見交換

11月の過重労働解消キャンペーンの一環として、令和5年11月9日(木)に福井労働局長(田原孝明)は、福井運輸支局長(高桑宏之)とともにトラック運転手の「2024年問題」に積極的に取り組む企業を訪問しました。

### ○事業場訪問の概要

#### 1 訪問日時

令和5年11月9日(木)

10:00～11:30

#### 2 企業概要

##### 【貨物自動車運送事業場】

##### (1) 名称

山本運輸株式会社  
鳥羽物流センター

##### (2) 所在地

鯖江市鳥羽町43字15-1

##### (3) 代表者

代表取締役社長 山本能嗣

##### (4) 労働者数 31人

##### (5) 業務内容

建材・繊維製品などの中距離運送(関西・中京方面)を主とした道路貨物運送業を行う事業者で、大型車を中心にトラック20台を有している。また、冷蔵車を有し、一部、医薬品などの運送も行う。本社及び鳥羽物流センター(鯖江市御幸町)のほか、石田物流センター(鯖江市石田上町)を有する。



##### 【荷主事業場】

##### (1) 名称 ギアレックス株式会社

##### (2) 所在地 越前市平出1-12-2

##### (3) 代表者 代表取締役社長 金巻 賢哉

##### (4) 労働者数 250人※国内拠点のみ

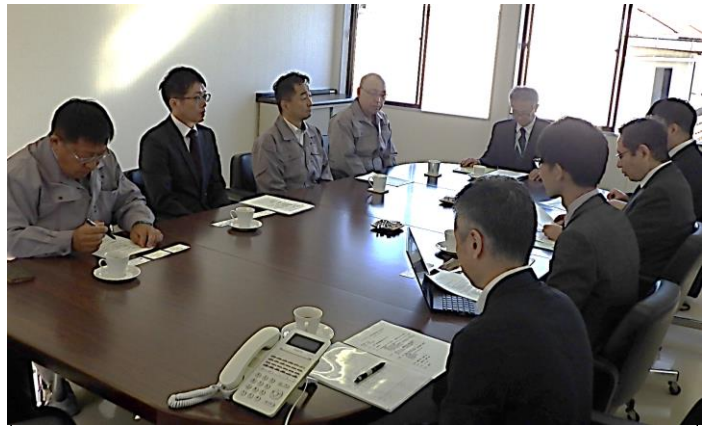
##### (5) 業務内容

自社ブランドのスポーツウェアの企画・製造・販売及び有名スポーツブランドのOEMを行うスポーツウェアの専門メーカーであり、小・中・高校の学校用体操服の全国シェア率17%を誇る。布地の編立から、裁断、縫製まで一貫して生産できる体制を持ち、国内4支店のほか、製造拠点としては県内に2工場、中国に3工場がある。

## ○両社の課題及び取組

### 1 トラックドライバーの拘束時間削減の課題

2024(令和6)年4月1日に迫った自動車運転者に対する労働時間上限規制の適用及び改正された「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(改善基準告示)への対応が求められる中、ドライバーの人員増加などの必要があるが、2017(平成 29)年3月の運転免許制度改正で準中型車が設定されたことにより、若年ドライバーの採用が困難になっている。また、若年ドライバーの採用が進まないことにより、在職ドライバーの高齢化が進んでおり、体力面から荷役業務への配慮が一層必要となっている。さらに、実質的な運行時間の短縮等によるドライバーの減収を補完するため、1運行あたりの賃金増額など、法改正等に伴い増加する経費を捻出しなければならないところ、安全装置の増加に伴う車両価格の高騰、国際情勢の悪化による原油価格の高騰による燃料費やタイヤ代の費用増大などから、困難な状況にある。



山本社長(写真左側から3人目)及び水戸守グループマネージャー(同2人目)から取り組み状況などの説明を受ける労働局長(同右側から2人目)及び運輸支局長(同3人目)

### 2 トラックドライバーの拘束時間削減のための取組内容及び効果

(1) 越前市に所在するスポーツウェア製造・販売のギャレックス(株)に対し、同社の製品である「反物」の搬送について、移動時間、荷積み、荷下ろし時間などの運行状況を説明の上、「2024 年問題」に向けた改善対策について相談した。上記課題について協議する中で、基本的にドライバーが一人でトラックに反物を“手積み”で積載し、神戸市内の荷先に運び、一人で荷下ろししており、荷積み・荷下ろしで3時間ほど要していた点に着目し、荷主側からパレット輸送の提案を受け、以下の具体的な運用方法を検討した。

- ① “専用サイズのパレット積み”とすることで、フォークリフトでの荷積み・荷下ろしが可能となり、荷積み・荷下ろし時間を最大で50分程度(元の所要時間の約70%減)に圧縮できること。



積み荷である反物をパレットに積み込む様子及び山本社長からフォークリフトによる荷積み作業の説明を受ける労働局長と運輸支局長

②手積みの場合はドライバーの体力的な問題及びトラックの荷台上での高所作業回避のために、制限していた荷積みの高さについて、パレット積みとすることで、フォークリフトの使用が可能となり、荷積みの高さを上げることができ、トラック 1 台当たりの搬送量を増やせること。(一度の搬送量について、反物を約 260 本から約 300 本以上(約 15%増)にできる。)

③ これらにより、労働時間上限規制の適用・改正改善基準告示に対応した運行計画に対応しても、運送料の維持及び労働時間短縮によるドライバーの減収を回避できる。

以上の改善策及びそのメリットについて荷主に説明の上、荷積み方法の変更を打診したところ、了解を得られ、2024 年問題に対する対策を講じることができた。

(2) 改善策の副次的効果として、荷先では先着順で荷下ろしを行うため、早い時間に到着して順番待ちをしなければならなかったところ、パレット積みによる荷下ろしの迅速・効率化が図られたことで、荷先での荷下ろしを優先して受けられるようになり、待機(荷下ろしのための順番待ち)時間の大幅短縮につながった。

さらに、荷下ろしの時間短縮により、これまで午後からしかできなかった、復路の貨物の積み込みが、午前中にできることが多くなり、復路荷先での待機時間の短縮にも繋がった。

これらに加えて、手積みによる重労働の削減、熱中症の防止、混載輸送による売り上げ増加も図られるなど、一つの改善でいくつもの利点につながっている。



トラックドライバー及び倉庫内作業員から作業方法の変更によって得られたメリットの説明を受ける労働局長と運輸支局長

### ○ 企業訪問を終えて(田原労働局長)

今年のベストプラクティス企業との意見交換は、いわゆる「2024 年問題」として、労働時間の削減が求められている運送事業者を訪問させていただき、取引先である荷主事業者及び福井運輸支局長にも参加いただきました。

意見交換の中で、荷主事業者から、「実際に運送事業者の荷積み現場を見ることで、得られる情報が多くあった。荷主はぜひ現場を見るべきだ。」との意見があり、「2024 年問題」への対策を講じる上で、荷主事業者が運送事業の現場を知ること、運送事業者と荷主事業者が問題点を共有した上で改善策を検討することが重要と感じました。

また、運送事業者から「『2024 年問題』についての認識が荷主会社の上層部に留まっており、荷主会社の荷受担当者にまで浸透していない」などの意見も出て、各種法改正等を周知する行政機関としてさらなる努力が必要であることも痛感しました。

今回、紹介させていただいた事例は、大きな設備投資等、多額の経費を掛けるものでなく、工夫をすることにより、運送事業者、発着両荷主の 3 者に大きなメリットをもたらしたものであり、「2024 年問題」をはじめ、人手不足や適正運賃の確保など多くの課題を抱えている他の運送事業者にも、とても参考になる取り組みだと考えています。

