

第5回トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会

日 時:平成 28 年 12 月 13 日(火)10 時 00 分～

場 所:三重県津市新町1丁目 6-28

プラザ洞津 2 階 明日香の間

議 事 次 第

1. 開 会

2. 挨 拶(三重労働局長)

3. 議 題

(1)平成28年度パイロット事業の進捗状況について【資料1】

(2)平成29年度パイロット事業について 【資料2】

(3)その他

4. 挨拶(中部運輸局自動車交通部長)

5. 閉 会

議事次第、委員及び出席者名簿、配席図

資料1 「トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会」におけるパイロット事業の進捗状況

資料2 トラック輸送における取引環境・長時間労働の改善に向けたパイロット事業(実証実験)の参加事業者の募集について

参考資料1 トラック輸送における取引環境・労働時間の改善に向けた取組について

参考資料2 トラック輸送状況の実態調査結果 概要(三重県版)

参考資料3 物流現場における課題と改善点の見える化事業調査結果の概要

トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会 委員名簿
 ～ 第5回協議会 出席者名簿 ～

平成28年12月13日
 (順不同・敬称略)

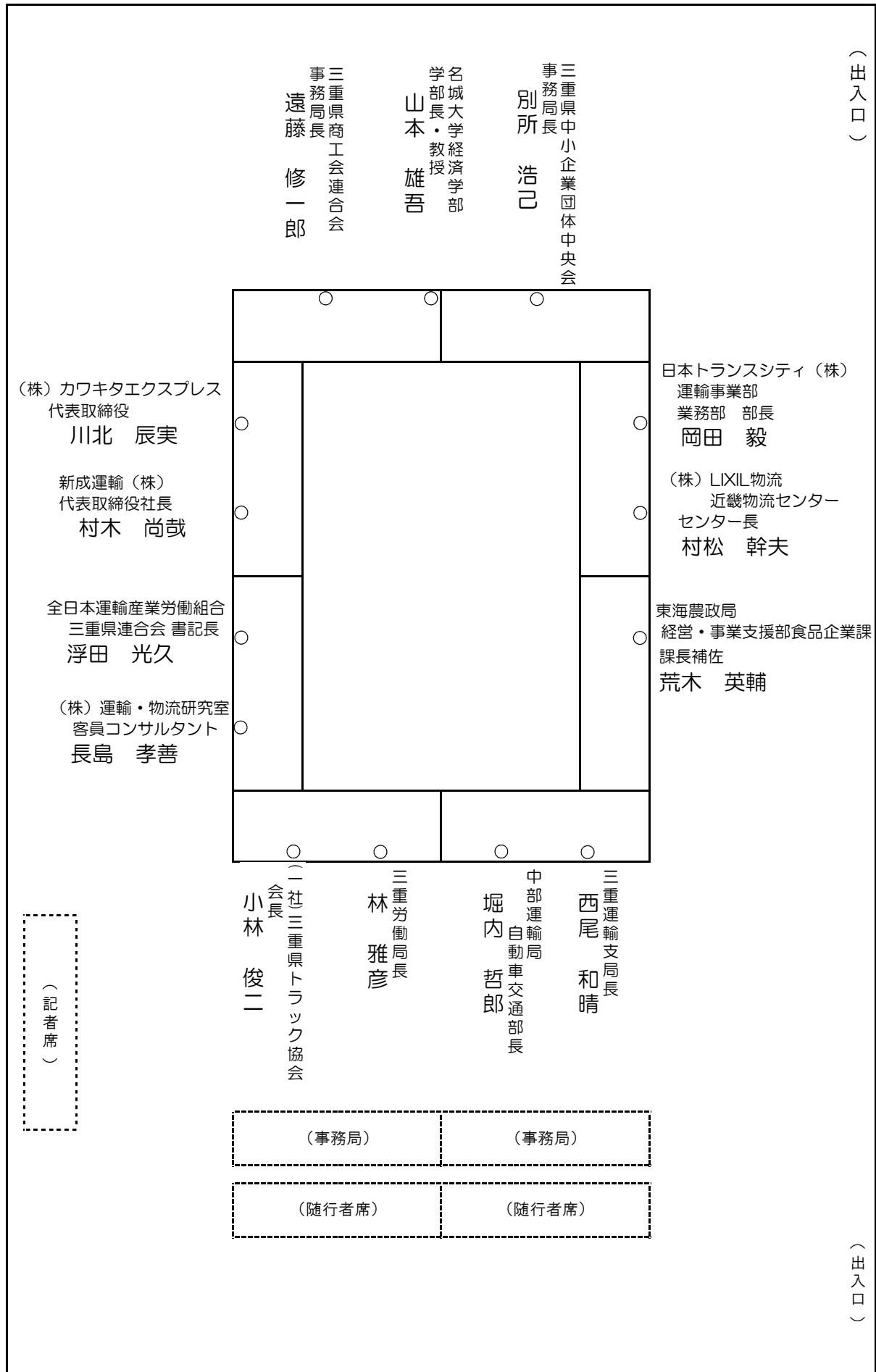
	機関代表者	組 織 名	役 職	委 員 氏 名	代理出席者等
1	学識経験者	名城大学経済学部	学部長・教授	山本 雄吾	
2	経済団体	三重県商工会議所連合会	専務理事	藤本 和弘	欠席
3		三重県中小企業団体中央会	事務局長	別所 浩己	
4		三重県商工会連合会	事務局長	遠藤 修一郎	
5	荷主及び 利用運送 事業者	日本トランスシティ株式会社	運輸事業部 業務部 部長	岡田 毅	
6		株式会社LIXIL 物流 近畿物流センター	センター長	村松 幹夫	
7		本田技研工業株式会社 鈴鹿製作所	生産業務室長	吉山 慎一	欠席
8	事業者団体	一般社団法人三重県トラック協会	会 長	小林 俊二	
9	労働者団体	全日本運輸産業労働組合 三重県連合会	書 記 長	浮田 光久	
10	トラック運送 事 業 者	株式会社カワキタエクスプレス	代表取締役	川北 辰実	
11		辻運送株式会社	専務取締役	辻 定	欠席
12		新成運輸株式会社	代表取締役社長	村木 尚哉	
13	行政機関等	三重労働局	局 長	林 雅彦	
14		中部運輸局	局 長	鈴木 昭久	自動車交通部長 堀内 哲郎
15		三重運輸支局	支局長	西尾 和晴	

オブザーバー

	機関代表者	組 織 名	役 職	委 員 氏 名	代理出席者等
1	行政機関等	東海農政局	経営・事業支援 部食品企業課 課長補佐	荒木 英輔	

第5回トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会 配席図

平成28年12月13日(火) プラザ洞津 2階明日香の間



トラック業界における取引環境・労働時間の改善に向けた取組について

物流セミナー 2016

平成28年11月16日
中部運輸局三重運輸支局

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会の地方協議会設置について

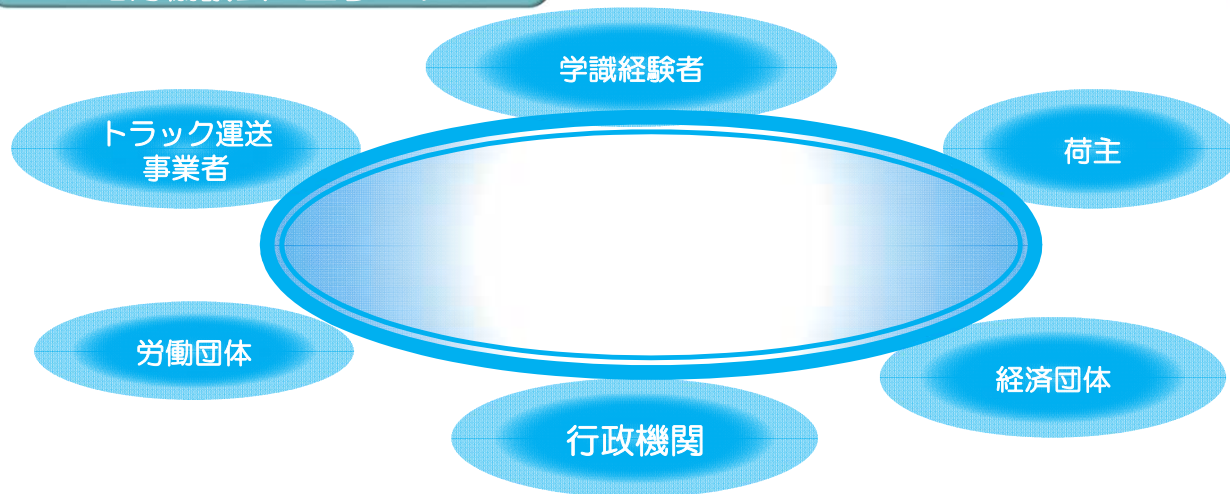
現状と問題点

- 平成27年4月3日に閣議決定された「労働基準法等の一部を改正する法律案」において、月60時間を超える時間外労働に係る割増し賃金率（50%以上）について、平成31年4月から、中小企業への猶予措置を廃止することとしている
 - ・時間外労働協定（36協定）を月60時間超の時間数で締結している割合：大企業43.0% 中小企業8.0%
 - ・実際に時間外労働が月60時間超の労働者が存在している割合：大企業8.1% 中小企業4.4%（全産業）
 - ・自動車運転業務において、月60時間超の労働者が存在している割合：大企業40.6% 中小企業42.2% ← 突出して多い
 - ・脳・心臓疾患による労災支給決定件数が業種別で自動車運転従事者が最も多い（平成25年度）
- トラック運送業界では、荷主都合による手待ち時間などの実態があり、総労働時間が長時間化するなど、運送事業者のみの努力では改善することが困難な状況
- 運転者不足が深刻化

課題解決に向けて

- 中小企業において特に長時間労働者比率が高いトラック運送業において、関係行政機関や業界団体等との連携の下、長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める → **魅力ある労働環境への改善、労働生産性を高めていくことが重要**
- 各県において、労働局、運輸支局、地方トラック協会が連携し、地方協議会を設置

地方協議会の立ち上げ



共同事務局



各地方協議
会の知恵を
集めて

ガイドライン
策定

三重県トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会

目 的

トラック運送事業者、荷主、行政等の関係者が一体となり、トラック運送業における「取引環境の改善」及び「長時間労働の抑制」を実現するための具体的な環境整備等を図ること。

役 割

- ・実態調査の実施
- ・パイロット事業（実証実験）の実施
- ・長時間労働改善ガイドラインの普及、定着

開 催 状 況

第1回 平成27年8月3日

- 協議会の運営
- トラック輸送における実態調査について

第2回 平成27年12月8日

- トラック輸送における実態調査（概要）
- 現場における課題と改善点の見える化事業

第3回 平成28年3月15日

- トラック輸送における実態調査結果について
- パイロット事業について

第4回 平成28年8月29日

- 平成28年度パイロット事業の実施について

構 成 員

1. 学識経験者
名城大学 山本雄吾教授
2. 荷主団体
 - ① 三重県商工会議所連合会
 - ② 三重県中小企業団体中央会
 - ③ 三重県商工会連合会
3. 荷主企業
 - ① 日本トランスシティ(株)
 - ② (株)L I X I L 物流
 - ③ 本田技研工業(株)
4. トラック事業者
 - ① (株)カワキタエクスプレス
 - ② 辻運送(株)
 - ③ 新成運輸(株)
5. 労働組合
 - ① 全日本運輸産業労働組合三重県連合会
6. 行政
三重労働局長
中部運輸局長
三重運輸支局長
(事務局) 三重運輸支局、三重労働局、三重県トラック協会

	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度
①中央・各都道府県において協議会の設置・検討 (厚生労働省・国土交通省、荷主、事業者等による協議会)	協議会の設置			
	協議会の開催、パイロット事業の計画・検証、対策の検討、ガイドラインの策定 等			
②長時間労働の実態調査、対策の検討	調査の実施・検証			
③パイロット事業(実証実験)の実施、対策の具体化	パイロット事業(実証実験)の実施 労働時間縮減のための助成事業			
④長時間労働改善ガイドラインの策定・普及	ガイドラインの策定・普及			
⑤長時間労働改善の普及・定着	普及・定着の促進 助成事業の実施			

定期的なフォローアップ・更なる対策の検討

トラック輸送状況の実態調査結果とパイロット事業の着眼点について

○ 事業者、ドライバー、発・着荷主が連携して長時間労働の原因分析、改善策の検討、実践、検証を行う取り組み。

長時間労働の原因を考えるためのポイント

<運転時間>

- ①長距離(走行距離500km超)では改善基準を超える拘束時間16時間超の運行が頻繁にある。
- ②走行距離の長短を問わず、高速道路の利用率が高くなるほど拘束時間が短い。

<手待ち時間>

- ③走行距離の長短を問わず、手待ち時間が拘束時間を押し上げている。
- ④集荷時だけでなく、配送時も荷主都合の手待ち時間(車両の順番待ち等)が発生。

<荷役作業時間>

- ⑤荷役作業にかかる時間は適正か。
- ⑥荷物を手で扱う場合ほど荷役時間が長い傾向(パレット崩し、手荷役)。
- ⑦事前連絡がない現場での荷役依頼や口頭での依頼が少なくない。



パイロット事業を実施する際の着眼点

<運転時間>

- ①中継輸送や共同輸送を取り入れるなどにより、長距離輸送の運転時間を短縮することは可能か。
- ②高速道路を利用することが効果的な区間は高速道路を利用できるよう、荷主と相談する。

<手待ち時間>

- ③手待ち時間の発生場所や原因を荷主と共同で検証し、削減を図る。
- ④着荷の時間指定の有無や意義を着荷主と共同で検証する(荷下ろし時間を分散させるために時間指定が有効か。逆に時間指定のために早めの到着で手待ち時間が発生していないか、など。)

<荷役作業時間>

- ⑤荷主と作業場での動線等を見直し、作業効率を上げて時間短縮を図る。
 - ⑥パレットやロールボックス等荷をまとめ輸送をする。あわせて、発着いずれでも荷を崩す作業が発生しない方法を検討する。
 - ⑦荷役や付帯作業の内容を、書面やFAX・メール等で予め明確にする。
- ※品目や地域性などの特性を加味する

パイロット事業（実証実験）の実施例

- パイロット事業（実証実験）は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、実験に参加するトラック運転者の長時間労働等の改善を図るものである。以下の実施例のように、①荷主及び運送事業者の現状の分析、②課題の洗い出し・課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証実験、④検証等を行う。
- この事業で明らかになる課題や解決策は、平成30年度に取りまとめるガイドラインに反映し、横展開することで、トラック業界全体の長時間労働是正につなげる。

現状分析

実験に参加する事業者と、コンサルタントが連携し、当該集団における運送取引の実態を把握。（打合せや事業場の訪問を複数回実施。）

<参加集団の例>

- 発荷主（農協）
- 元請運送事業者
- 下請運送事業者
- 着荷主（青果市場）

コンサルタント



課題の洗い出し 解決手段の検討

現状分析を踏まえ、当該集団の課題を設定し、この課題を解決する手段を検討する。

<課題の例>

- 手待ち時間関係
 - ・ すべての農家の荷が揃うタイミングがわからず、手待ち時間が発生
 - ・ 出発時間によって運行ルートを変えており、拘束時間が長くなることがある
- 荷役作業関係
 - ・ 積み込み箇所数が多い（6箇所）
 - ・ 農産物の仕分けが徹底されていない
- 拘束時間関係
 - ・ 勤務時間が実態に即していない

実証実験

設定した課題に対する解決策を実証する。

<実験の例>

- 手待ち時間の縮減
 - ・ 発荷主が農家からの出荷情報を収集し、それを活用する
- 荷役作業工程の見直し
 - ・ 仕分け作業の徹底（色分けして見間違いをなくすなど）
- 運転時間等の見直し
 - ・ 出荷時間に合わせて、ドライバーの出勤時間を後ろ倒す

実験結果検証

6～8月

9～11月頃

12月以降

「トラック運送における取引環境・労働時間改善地方協議会」における 平成28年度パイロット事業（実証実験）の実施集団選定状況

平成28年11月8日現在

○47都道府県において対象集団が決定。

○荷種の内訳は、食料品11件、農産物7件、紙・パルプ4件、建設資材3件、機械製品3件、飲料2件、鮮魚2件、繊維製品2件、工業製品2件、その他11件となっており、全国で様々な荷種を扱う。

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種	28年度 協議会開催状 況
北海道	○	○	○	鮮魚	○
青森	○	○	○	農産物	○
岩手	○	○	—	木工製品	○
宮城	○	○	—	計器	○
秋田	○	○	—	パルプ・紙	○
山形	○	○	○	農産物	○
福島	○	○	○	農産物	○
茨城	○	○	—	コンクリート製品	○
栃木	○	○	—	食料品	○
群馬	○	○	—	農産物	○
埼玉	○	○	○	工業製品	未定
千葉	○	○	—	食料品	○
東京	○	○	○	紙	○
神奈川	○	○	○	水道管	○
山梨	○	○	○	食料品	○
新潟	○	○	—	米菓	○
長野	○	○	—	食料品	未定
富山	○	○	○	紙・パルプ	○
石川	○	○	—	建設資材	○
愛知	○	○	—	建設資材	○
静岡	○	○	○	フィルム・シート	○
	○	○	—	鮮魚	
岐阜	○	○	○	食料品	○
三重	○	○	—	食料品	○

	発荷主	運送事業者	着荷主	荷種	28年度 協議会開催状 況
福井	○	○	—	繊維製品	○
大阪	○	○	○	食料品	○
京都	○	○	○	鋼材	○
兵庫	○	○	—	機械製品	○
滋賀	○	○	○	化学工業品	○
奈良	○	○	○	機械製品	○
和歌山	○	○	○	建設資材	○
広島	○	○	○	部品（エンジン、トランスミッション）	○
鳥取	○	○	○	乳製品	○
島根	○	○	○	業務用厨房機器	○
岡山	○	○	—	飲料	○
山口	○	○	○	繊維製品	○
徳島	○	○	○	紙	○
香川	○	○	○	食料品	未定
愛媛	○	○	○	農産物	○
高知	○	○	○	食料品	○
福岡	○	○	○	ゴム製品	○
佐賀	○	○	—	食料品	○
長崎	○	○	○	食料品	○
熊本	○	○	—	農産物	○
大分	○	○	—	卵	○
宮崎	○	○	○	農産物	○
鹿児島	○	○	—	鶏肉	○
沖縄	○	○	○	飲料・雑貨	○

トラック輸送状況の実態調査結果 概要 (三重県版)

平成 28 年 3 月

国 土 交 通 省 厚 生 労 働 省

トラック輸送状況の実態調査(三重県版) 結果概要

- 調査概要
- ・有効回答数 運送事業者 33 社 ・ドライバー150 名（うち女性 3 名）
 - ・調査期間 平成 27 年 9 月 14 日（月）～20 日（日）の 7 日間

1. 回答ドライバーの概要【3 ページ】

- ・車種は大型が 59. 2%。
- ・年齢は 40 歳～59 歳が中心となっている。
- ・1 運行の走行距離は短・中距離運行（走行距離 500km 以下）が 86. 0%を占め、平均は 318km。

2. 回答事業者の概要【3 ページ】

- ・保有台数 21～50 台が最多、次いで 51～100 台で平均 49. 8 台。

3. ドライバー拘束時間の概要【4 ページ】

- ・「手待ち時間がある運行」は全体の 41. 9%。
- ・手待ち時間の平均は 1 時間 33 分で、「手待ち時間がない運行」と比べて拘束時間が 1 時間 12 分長くなっている。
- ・短・中距離運行の平均拘束時間が 11 時間台であるのに対し、**長距離運行の平均拘束時間は 17 時間を超えている。**
- ・輸送品類別では「金属機械工業品」や「軽工業品」で長くなっている。

4. ドライバーの拘束時間等の分析

①【5 ページ】

- ・1 運行の**拘束時間が 13 時間を超える運行が全体の 40. 9%、16 時間を超える運行が全体の 15. 0%**ある。
- ・16 時間超の割合は、「大型」、「長距離」、「雑工業品」で高くなっている。
- ・**休息期間 8 時間未満の運行が全体で 17. 3%**あり、「大型」の割合が高くなっている。
- ・**調査日 7 日間のうち「休日がなかった」ドライバーが、全体の 6. 7%**あり、「大型」の割合が高くなっている。
- ・**連続運転時間 4 時間超の運行が全体で 12. 4%**あり、「大型」、「長距離」、「軽工業品」の割合が高くなっている。

②【6 ページ】

- ・拘束時間は、全国平均でみると高速道路利用割合が高い運行のほうが短い（三重県でも同様の傾向）。
- ・手待ち時間がある運行での手待ち時間は、1 運行あたり平均 1 時間 33 分で、うち 1 時間超が 48.6%、2 時間超が 22.0%、3 時間超が 12.6%。
- ・手待ち 1 回あたりの待ち時間は、平均 58 分、1 時間超が 28.1%、2 時間超が 9.2%、3 時間超が 3.3%。
- ・手待ち時間は発荷主で 50 分、着荷主で 55 分発生。
- ・時間指定がある場合でも、ない場合と同程度の手待ち時間が発生している。

5. 荷役の書面化、荷役料金収受の状況【7 ページ】

- ・荷役に関して書面化しているものが 71.3%ある一方、事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものが 7.2%。
- ・荷役料金を収受ができているのは、書面化しているもので 76.9%、事前に口頭で依頼されたもので 66.2%。
- ・事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、74.1%が荷役料金を収受できていない。
- ・荷役料金の収受ができていない品目は、「壁紙・タイルなど住宅用資材」、「米・麦・穀物」など。

6. 荷役、付帯作業の発生状況【8 ページ】

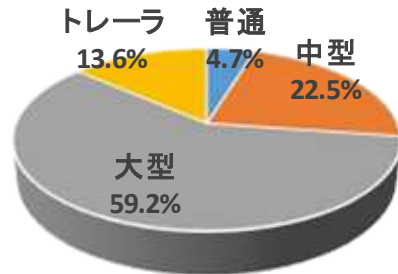
- ・荷役作業の発生割合は、発荷主で 38.6%、着荷主で 61.4%。
- ・荷役作業の平均時間は、発荷主で 45 分、着荷主で 41 分。
- ・その他付帯作業は、「検品」、「保管場所までの横持ち運搬」、「商品仕分け」が多く、割合の高い品目は、付帯作業により差異がみられる。

7. 事業者調査結果【9 ページ】

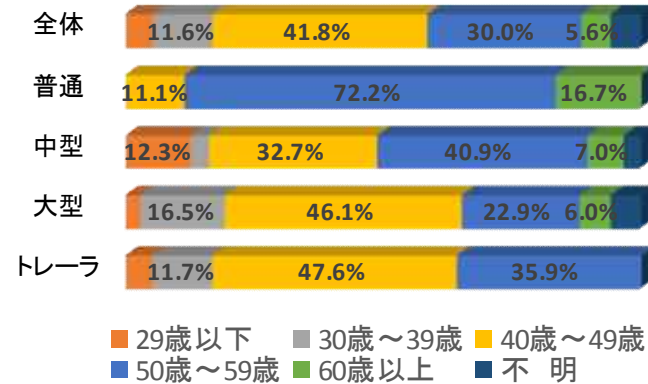
- ・ドライバーの労働時間について、「泊付き輸送」の方が長い傾向にある。
- ・ドライバーは全体の 60.6%で不足しており、保有車両台数が多い事業者ほど概ね不足感が強い。
- ・不足している場合の対応としては、「下請・傭車で対応」が最も多いが、「対応できず輸送を断っている」ケースも 40.0%の事業者で生じている。

1. 回答ドライバーの概要

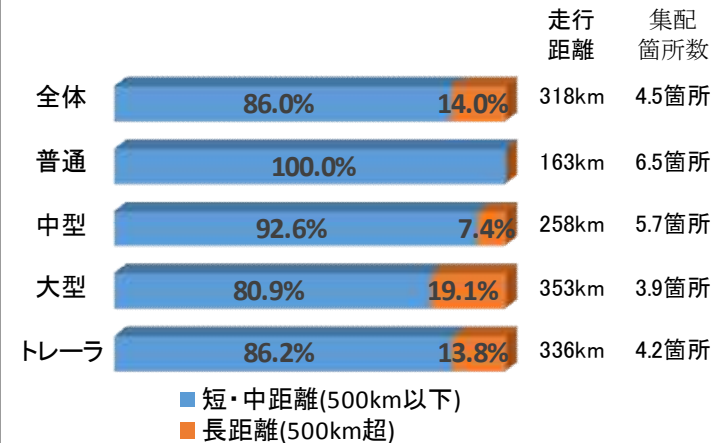
乗務車両の車種別構成



車種別の年齢構成

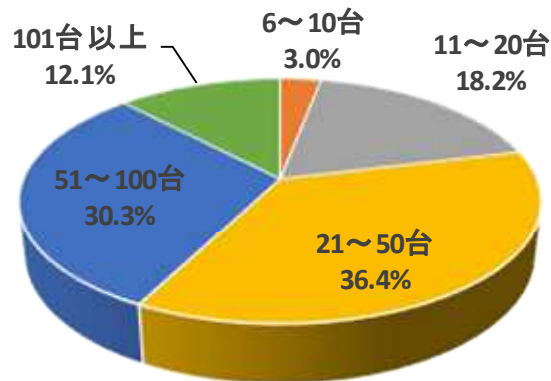


1運行における走行距離等

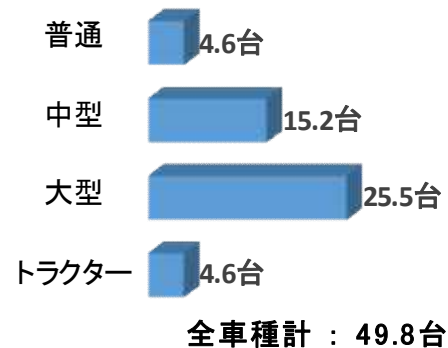


2. 回答事業者の概要

保有車両台数別の事業者数分布



平均保有車両台数

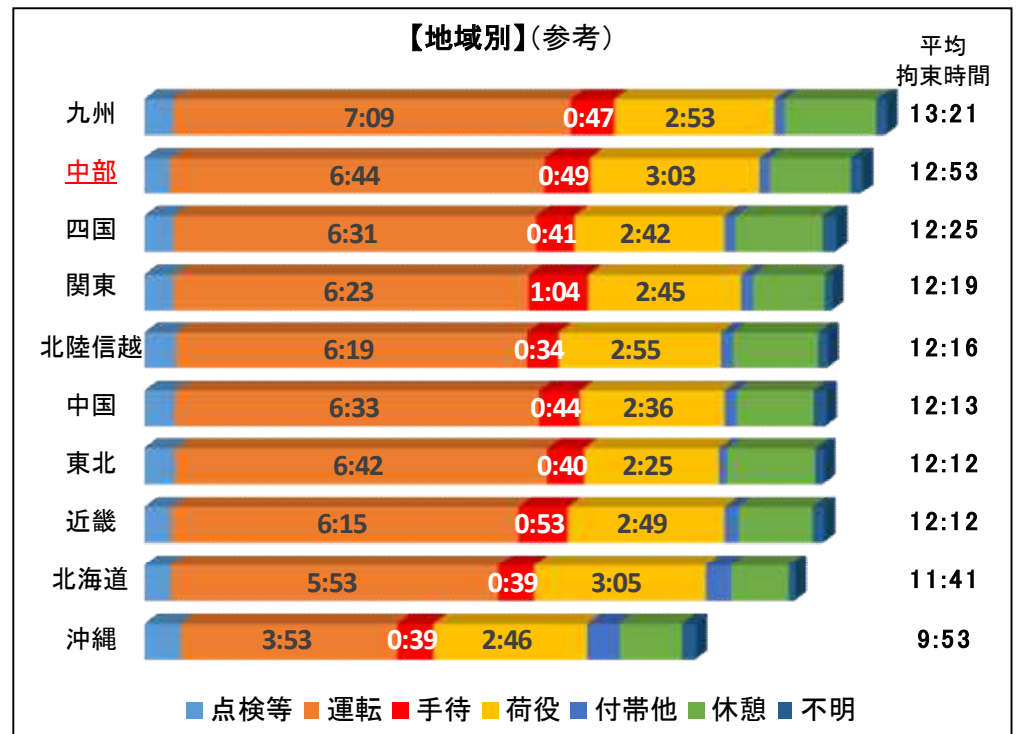
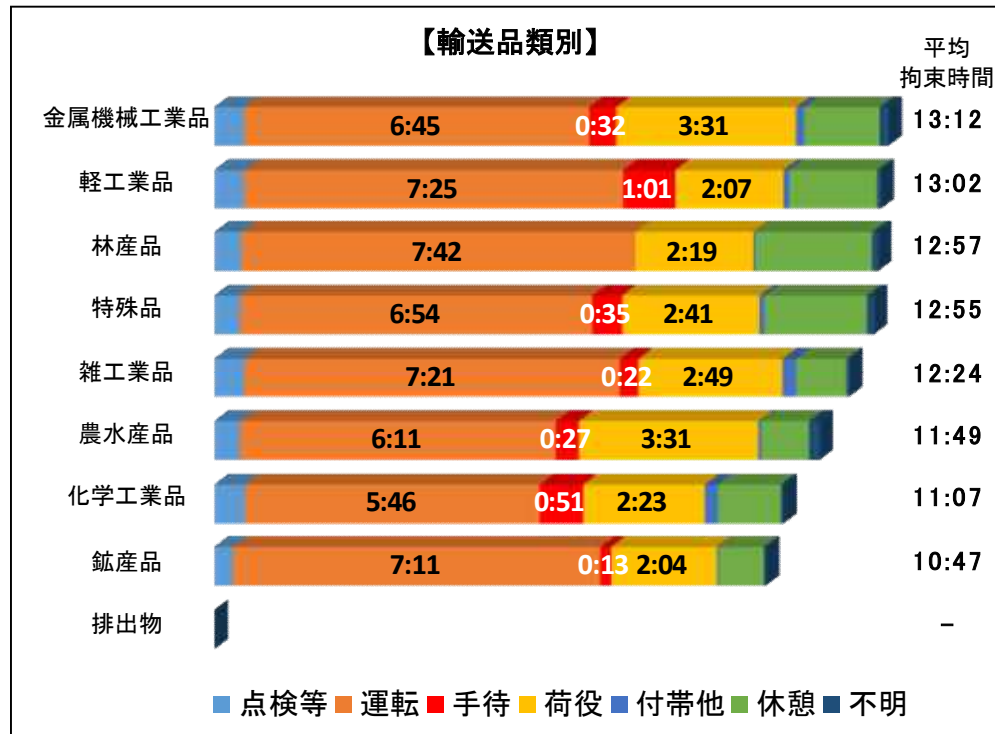
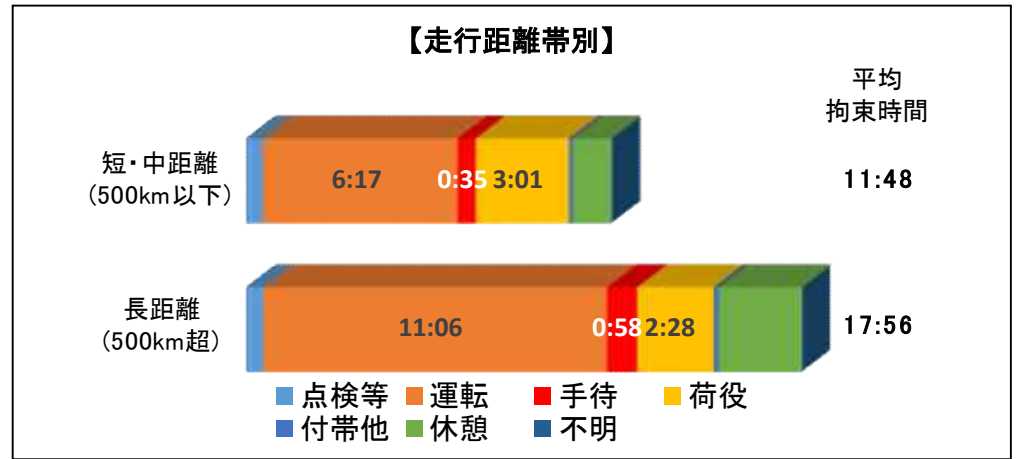
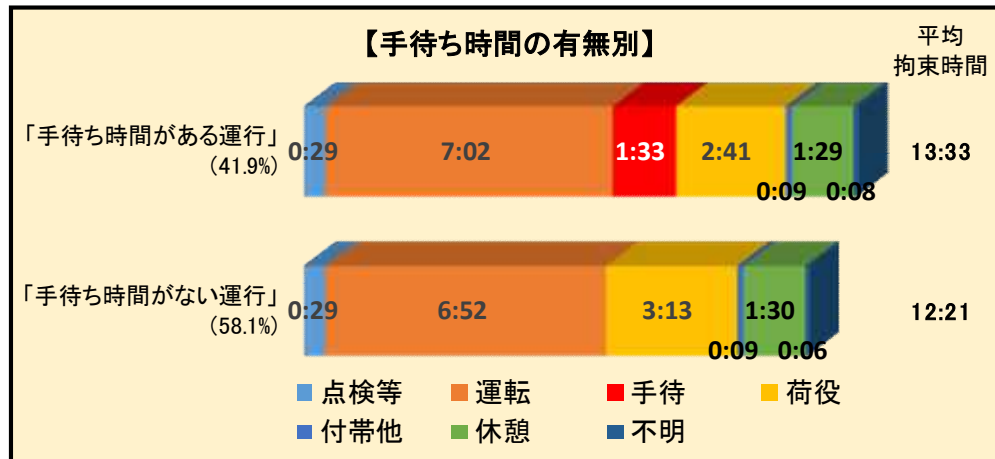


地域別の有効回答事業者数

地 域	事業者数
北海道	43社
東 北	139社
関 東	208社
北陸信越	86社
中 部	129社
近 畿	184社
中 国	137社
四 国	104社
九 州	199社
沖 縄	23社
全 国	1,252社

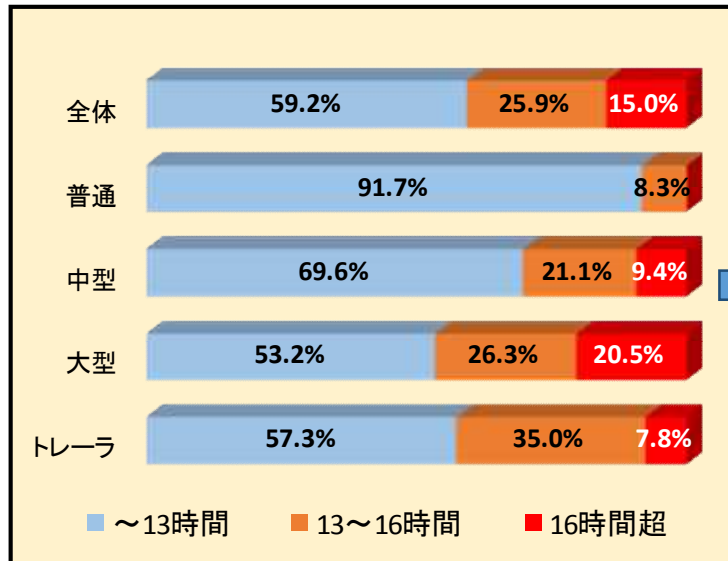
3. ドライバーの拘束時間の概要

1 運行当りの拘束時間とその内訳

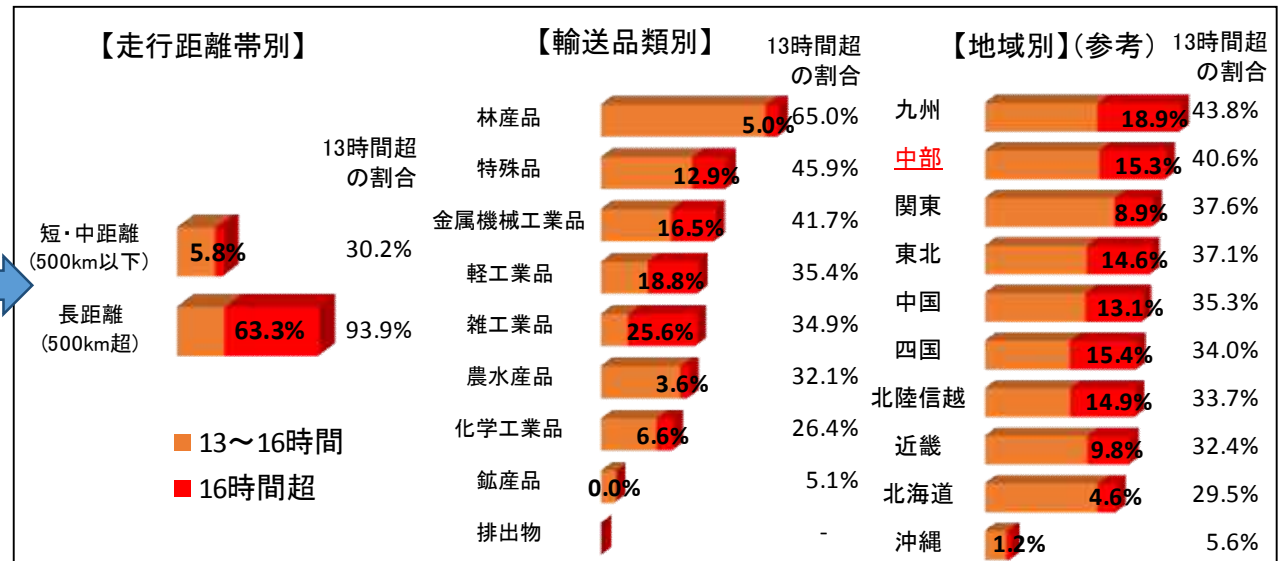


4. ドライバーの拘束時間等の分析①

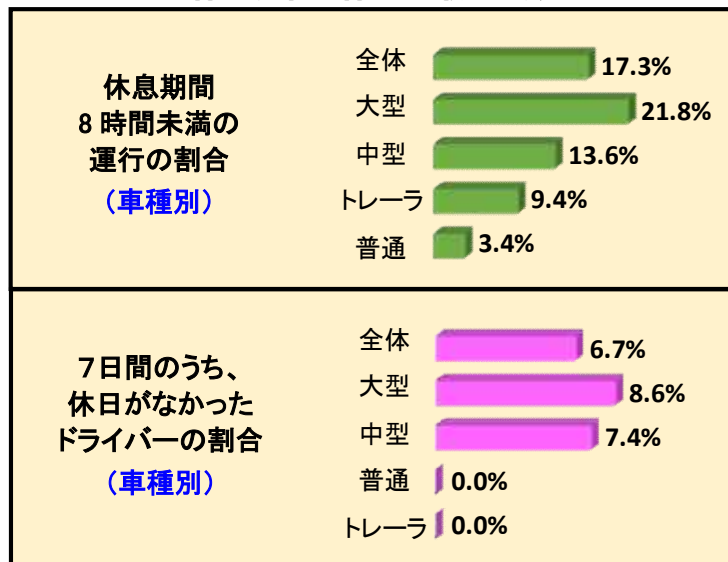
1 運行の拘束時間



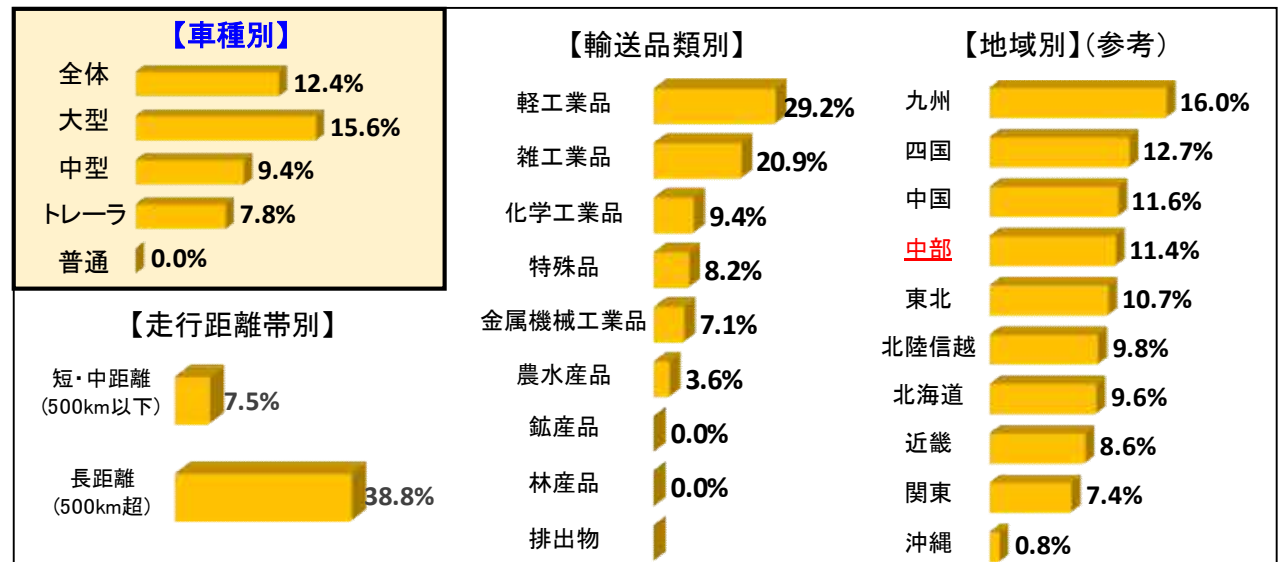
拘束時間 13 時間超、16 時間超の割合



休息期間、休日の取得状況

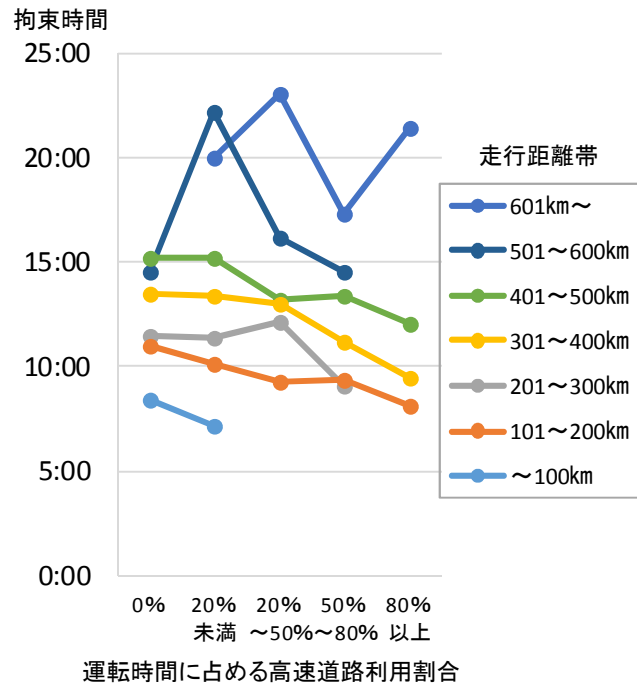


連続運転時間 4 時間超の運行の割合



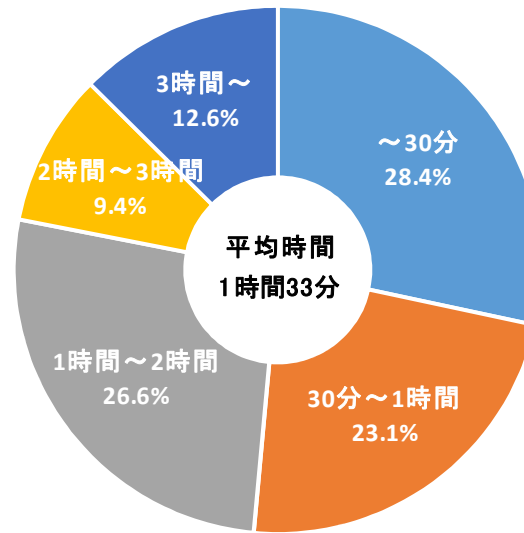
4. ドライバーの拘束時間等の分析②

高速道路の利用割合と拘束時間の関係

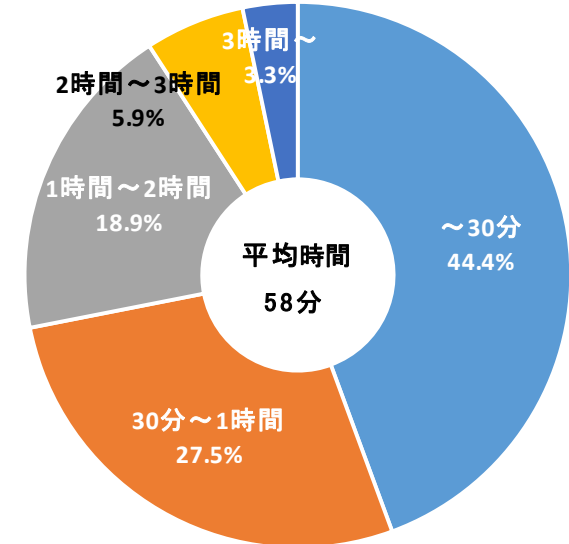


手待ち時間の発生状況

1 運行あたりの手待ち時間の分布



手待ち 1 回あたりの待ち時間の分布 (荷役作業前に待った時間)



荷主都合による手待ち時間の発生状況

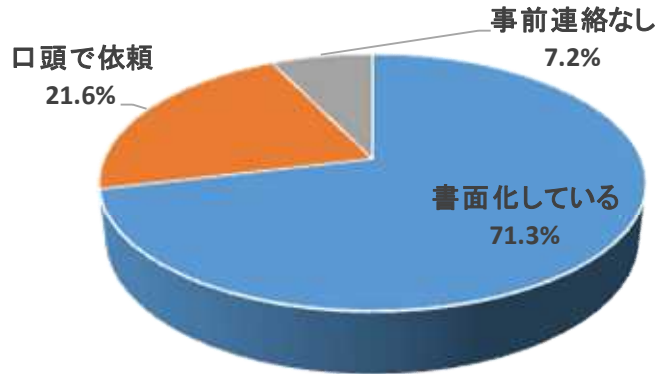
荷主都合による手待ち時間の長い 上位5品目 (延べ発生回数:359回)	発生 回数	平均 時間
壁紙・タイルなど住宅用資材	2回	2:25
日用品	3回	2:00
生鮮食品	10回	1:18
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	31回	1:16
紙・パルプ	44回	1:06

発着荷主別 (延べ発生回数:364回)		平均 時間
発荷主	(49.5%)	0:50
着荷主	(50.5%)	0:55

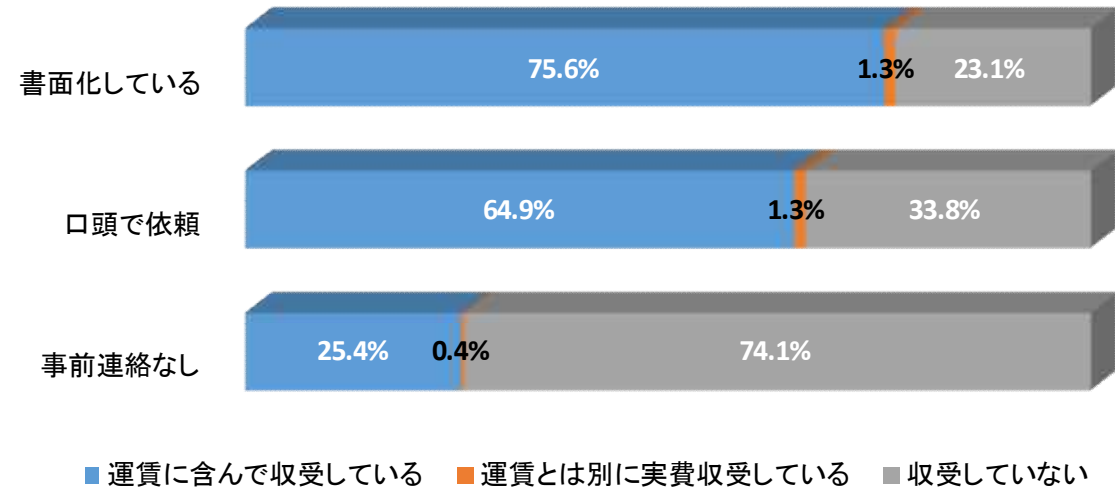
時間指定の有無別 (延べ発生回数:367回)		平均 時間
時間指定あり	(52.0%)	0:54
午前・午後の指定あり	(12.5%)	0:48
時間指定なし	(35.4%)	0:51

5. 荷役の書面化、荷役料金収受の状況

荷役に関する書面化の有無の状況



荷役に対する書面化の有無と荷役料金の収受の有無の関係

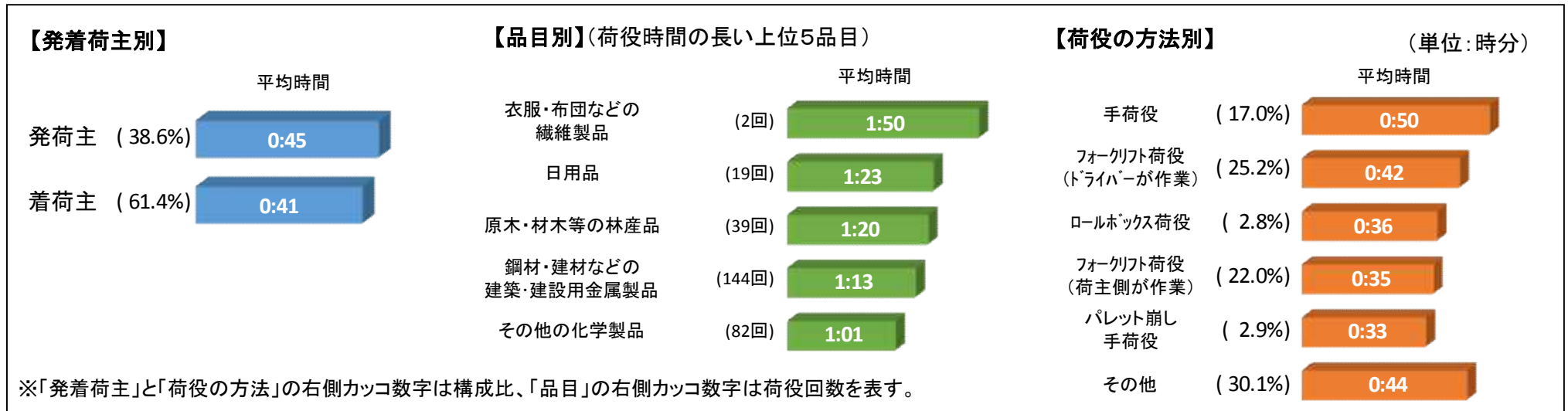


荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目

	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
運賃に含んで収受している	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	ガソリン・軽油など石油石炭製品	完成自動車・オートバイ	糸・反物などの繊維素材	再生資源・スクラップ
運賃とは別に実費収受している	セメント・コンクリート・コンクリート製品	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	宅配便・特積み貨物	原木・材木等の林産品	空容器・返送資材
収受していない	壁紙・タイルなど住宅用資材	米・麦・穀物	衣服・布団などの繊維製品	廃棄物	原木・材木等の林産品

6. 荷役、付帯作業の発生状況

荷役時間の発生状況



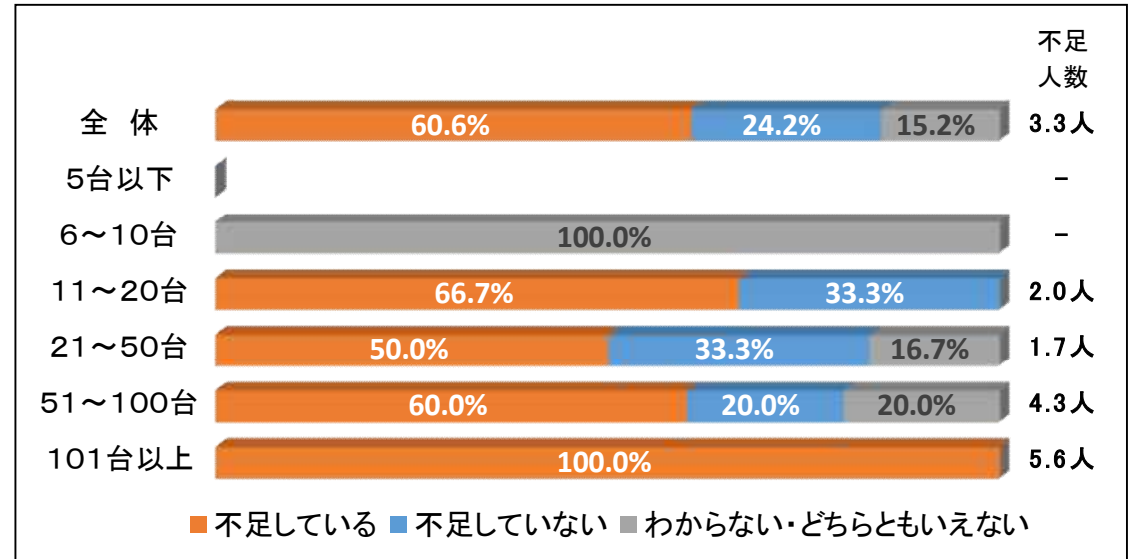
その他の付帯作業の内容と発生している割合の高い上位5品目

付帯作業を伴う荷役作業回数 (1,144回)	件数	回答 比率	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
検品	642件	56.1%	完成自動車・オートバイ	空容器・返送資材	金属部品・金属加工品 (半製品)	糸・反物などの繊維素材	加工食品
保管場所までの横持ち運搬	481件	42.0%	原木・材木等の林産品	完成自動車・オートバイ	糸・反物などの繊維素材	その他の化学製品	精密機械・生産用機械 ・業務用機械
商品仕分け	215件	18.8%	宅配便・特積み貨物	セメント・コンクリート ・コンクリート製品	糸・反物などの繊維素材	合成樹脂・塗料など 化学性原料	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品
資材、廃材等の回収	141件	12.3%	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品	合成樹脂・塗料など 化学性原料	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材	空容器・返送資材	加工食品
棚入れ	100件	8.7%	合成樹脂・塗料など 化学性原料	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品	加工食品	その他の化学製品	
ラベル貼り	55件	4.8%	セメント・コンクリート ・コンクリート製品	合成樹脂・塗料など 化学性原料	鉄鋼厚板・金属薄板 ・地金等金属素材		
納品場所の整理	46件	4.0%	合成樹脂・塗料など 化学性原料	プラスチック性部品・加工 品、ゴム性部品・加工品	その他の化学製品	空容器・返送資材	
その他	10件	0.9%	精密機械・生産用機械 ・業務用機械				

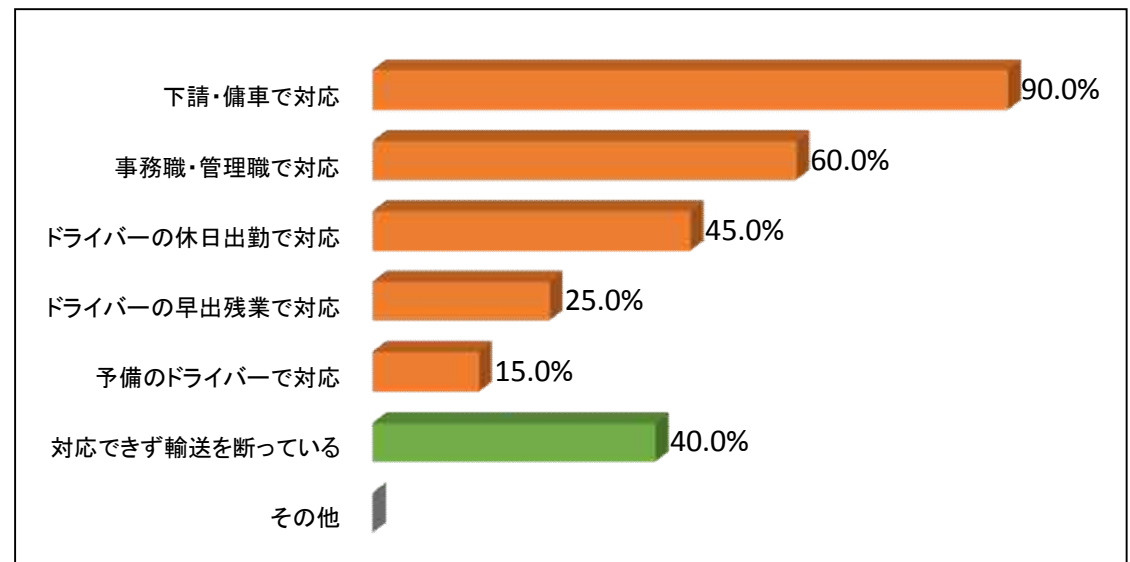
7. 事業者調査結果

労働時間の項目 (カッコ内は改善基準告示の概要)	平均時間		
	泊付きの 輸送を 担当	日帰り 輸送を 担当	泊付き及び 日帰りの 両方を担当
1 か月の拘束時間 (293時間以内)	244.3時間	259.8時間	251.9時間
1 日の拘束時間 (原則13時間以内、最長16時間)	12.8時間	10.7時間	13.5時間
1 日の運転時間 (2日平均で1日当たり9時間以内)	7.3時間	5.2時間	7.3時間
1 週間の運転時間 (2週平均で1週間当たり44時間以内)	36.5時間	33.4時間	37.8時間
連続運転時間 (4時間以内)	3.3時間	2.6時間	3.3時間
1 日の手待ち時間	2.0時間	1.8時間	2.5時間
1 か月の総労働時間	236.7時間	206.3時間	217.5時間
1 か月の時間外労働時間	65.8時間	50.9時間	48.0時間
休息期間 (継続8時間以上)	11.3時間	4.8時間	4.0時間

ドライバーの不足状況



ドライバーが不足している場合の対応



付属資料

本資料で使用する用語の説明、定義等

用語の説明

【拘束時間】(5～23、35 ページ)

始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間(仮眠時間を含む)の合計時間。1日の拘束時間は、原則 13 時間以内、最大 16 時間。15 時間超 16 時間以内は、1 週 2 回まで。1 か月の拘束時間は 293 時間。

【休憩時間】(5～11、21、22 ページ)

労働者の権利として労働から離れることを保障されている時間。手待ち時間は休憩時間には該当しない。

【休息期間】(13～19、35 ページ)

勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間。勤務終了後、継続8時間以上。

【運転時間】(35 ページ)

1日の運転時間は2日平均で1日当たり9時間以内、1週間の運転時間は、2週平均で1週間当たり44時間以内。

【連続運転時間】(13～19、35 ページ)

1日の運転時間のうち連続して運転できるのは4時間以内。運転の中断には、1回連続10分以上、かつ合計30分以上の運転離脱が必要。

【休日の取得】(13、15、16、19 ページ)

毎週少なくとも1日の休日か、4週間を通じて4日以上の日を与えなければならない。

【手待ち時間】(5～12、21～27、35 ページ)

荷物の積卸しの順番待ちなどの時間(右記【手待ち時間の分類】参照)。

【パレット崩し手荷役】(24～28、37 ページ)

そもそもパレットに積み付けられた貨物を、積み込みの際には手荷役で作業を行うこと。

【ロールボックス荷役】(24～28、37 ページ)

ロールボックスパレット(かご形状のキャスター付きパレット、かご台車)を使って積み込み、荷おろし作業を行うこと[右図参照]。



本資料における用語の定義等

【トータル表記について】

本資料においては特段の注記がない限り、トータル表記を以下のように使い分ける。

全体: 不明を含むサンプルについての集計結果。

合計: 不明を除くサンプルについての集計結果。

【運行単位】(3～23 ページ)

始業時刻から終業時刻までを1運行とする(左記【拘束時間】参照)。

1運行が 24 時間を超えるサンプルもある。(ただし、4時間以上の継続した休憩が含まれる場合、別々の運行とみなした。)

【休日】(13～19 ページ)

調査期間中の第1運行～最終運行間については、**32 時間(8時間+24 時間)以上の休息期間**(左記参照)を休日とみなし、

第1運行前および最終運行後については、**終日(暦日0時～24時の間)運行のない日**を休日とみなす。

【手待ち時間の分類】(5～12、24～27 ページ)

①荷主都合

集荷・配送の際に卸す車両の順番待ち、荷物が整わないための待ち時間、帰り荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間。

②ドライバーの自主的な行動

指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等。

③その他の時間調整等

高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間。

【真荷主と元請け荷主】(37、38 ページ)

真荷主とは、自社が元請けとして直接取引している真の荷主のこと。

元請け荷主とは、自社が下請けとして入っている、元請け輸送事業者のこと。

【走行距離帯区分】(3、6、14 ページ)

短・中距離: 走行距離 500 km以下の運行。

長距離: 走行距離 500 km超の運行。

【品類区分】(9、17 ページ)【地域区分】(11、19 ページ)

次ページ対応表を参照のこと。

品類・品目対応表

品類	対応品目
農水産品	米・麦・穀物 生鮮食品
林産品	原木・材木等の林産品
鉱産品	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
金属機械工業品	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品 金属部品・金属加工品（半製品） 機械ユニット・半製品 精密機械・生産用機械・業務用機械 家電・民生用機械 完成自動車・オートバイ
化学工業品	セメント・コンクリート・コンクリート製品 ガソリン・軽油など石油石炭製品 合成樹脂・塗料など化学性原料 医薬品 その他の化学製品
軽工業品	加工食品 飲料・酒 紙・パルプ 糸・反物などの繊維素材 衣服・布団などの繊維製品
雑工業品	壁紙・タイルなど住宅用資材 日用品 書籍・印刷物 プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
排出物	再生資源・スクラップ 廃棄物
特殊品	宅配便・特積み貨物 空容器・返送資材 その他

地域・都道府県対応表

地域	対応都道府県
北海道	北海道
東北	青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島
関東	茨城、栃木、群馬、埼玉、千葉、東京、神奈川、山梨
北陸信越	新潟、長野、富山、石川
中部	福井、岐阜、静岡、愛知、三重
近畿	滋賀、京都、大阪、兵庫、奈良、和歌山
中国	鳥取、島根、岡山、広島、山口
四国	徳島、香川、愛媛、高知
九州	福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島
沖縄	沖縄

トラックドライバー記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省
国土交通省

【ご記入に当たって】本調査は統計的に処理します。この調査結果の具体的なデータを運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用することはありませんので、実態を正確にご記入下さい。

年齢： 歳 性別： 1. 男・2. 女 使用車両： 1. 大型(車両総重量11t以上)・2. 中型(車両総重量5t以上11t未満)・3. 普通(車両総重量5t未満)・4. トレーラ

1日目： 9月14日(月) 始業時間 9月 日 終業時間 9月 日 走行距離 km 集配箇所数 力所 実車距離 km

時間項目	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	始業から終業までの時間の合計
点検・点呼等																										点検等
一般道路																										運転(一般)
※2 高速道路																										運転(高速)
※3 手待ち時間 (A～Cは中央下の例を参考にしてください)																										手待ちA
A. 荷主都合																										手待ちB
B. ドライバーの自主的な行動																										手待ちC
C. その他時間調整等																										荷役
荷役時間																										付帯作業
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等																										休憩
休憩時間																										拘束

※1：荷役等の作業した荷主毎に上の欄に①からの荷主番号を振り、その荷主の状況を別途下欄に記入して下さい。記載例を参考にして下さい。

※1：上記の荷主番号の荷主名をご記入いただき、その荷主の状況をそれぞれ下段の選択肢から番号を1つ選んでご記入下さい。なお、ドライバーご自身でわからない場合は、「運管理者」や「配車担当者」に確認して、記入して下さい。

荷主番号	荷主名 (具体的な名称を可能な範囲で記入して下さい)	輸送品目	発荷主/着荷主 ※発・着両方の場合、右の設問は「着」の状況についてご記入下さい。	時間指定の有無	荷役の内容	荷役の方法	荷主あるいは元請との間での荷役に対する書面化等の有無	荷役料金の収受の有無	※2 高速道路を利用した場合、料金収受の有無	その他付帯作業等の内容【この設問のみ複数回答可】 (下記の選択肢にない場合は具体的に記入して下さい)
①										
②										
③										
④										
⑤										
⑥										
⑦										
⑧										
⑨										
⑩										

※上記の荷主が10カ所を超える場合は、予備の調査票を利用して記載して下さい。

- 米・麦・穀物
- 生鮮食品
- 加工食品
- 飲料・酒
- 原木・材木等の林産品
- 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
- 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材
- 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品
- 壁紙・タイルなど住宅用資材
- 金属部品・金属加工品(半製品)
- セメント・コンクリート・コンクリート製品
- ガソリン・軽油など石油石炭製品
- 合成樹脂・塗料など化学性原料
- 医薬品
- その他の化学製品
- 紙・パルプ
- 糸・反物などの繊維素材
- 衣服・布団などの繊維製品
- 日用品
- 書籍・印刷物
- プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
- 機械ユニット・半製品
- 精密機械・生産用機械・業務用機械
- 家電・民生用機械
- 完成自動車・オートバイ
- 再生資源・スクラップ
- 廃棄物
- 宅配便・特積み貨物
- 空容器・返送資材
- その他

- 発荷主
- 着荷主
- 発・着両方

- 積込み
- 荷卸し
- 積込み・荷卸し両方

- 時間指定あり
- 午前・午後の指定あり
- 時間指定なし

- 手荷役
- パレット崩し手荷役
- フォークリフト荷役
(ドライバーが作業)
- フォークリフト荷役
(荷主側が作業)
- ロータリー荷役
- その他

- 書面化している
- 口頭で依頼
- 事前連絡なし

- 運賃に含んで収受している
- 運賃とは別に実費収受している
- 収受していない

- 棚入れ
- 保管場所までの横持ち運搬
- 資材、廃材等の回収
- 商品仕分け
- 検品
- 納品場所の整理
- ラベル貼り

※3：手待ち時間の分類

- 荷主都合：集荷・配送の際に卸す車両の順番待ちやバース待ち、荷物が整わないための待ち時間、帰り荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間
- ドライバーの自主的な行動：指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等
- その他の時間調整等：高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間

荷主から無理な指示などになっている理由や背景など、本件に関するご意見等あれば自由に回答して下さい。

事業者記入用

トラック輸送状況の実態調査票

厚生労働省
国土交通省

【ご記入に当たって】

○本調査は統計的に処理します。この調査結果の具体的なデータを運輸支局や労働基準監督署による
監査等に使用することはありませんので、平成27年7月分の実態を正確にご記入下さい。

問1. 貴社の概要をご記入下さい。

貴社名			
住 所			
電話番号			
ご記入者名		お役職名	

問2. 貴社の保有車両台数をご記入下さい。

車両総重量	保有車両台数
普通(車両総重量5t未満)	台
中型(車両総重量5t以上11t未満)	台
大型(車両総重量11t以上)	台
トラクター	台
合 計	台

問3. 貴社のドライバー数を免許区分別にご記入下さい。

年齢	男性				女性			
	普通	中型※	大型	うち けん引	普通	中型※	大型	うち けん引
20歳未満	人	人	人	人	人	人	人	人
20歳～29歳	人	人	人	人	人	人	人	人
30歳～39歳	人	人	人	人	人	人	人	人
40歳～49歳	人	人	人	人	人	人	人	人
50歳～59歳	人	人	人	人	人	人	人	人
60歳以上	人	人	人	人	人	人	人	人
合 計	人	人	人	人	人	人	人	人

※中型には、8t限定中型免許を含む。

※複数の免許を保有している場合（例、大型と中型）は、最上位の免許区分として下さい。

問4. 貴社のドライバーの労働時間についてご記入下さい。具体的には、平成27年7月分の実績から、
各労働時間の項目が「最も長い運転者」及び「平均的な運転者」について該当する数値をそれぞ
れ記入して下さい。なお、「その運転者の勤務体系を、下表の選択肢から選び、番号を記入して下
さい。※休息期間のみ、「最も短い運転者」の実態を記入して下さい。

労働時間の項目	最も長い運転者		平均的な運転者	
	具体的な時間	勤務体系	具体的な時間	勤務体系
1か月の拘束時間	時間		時間	
1日の拘束時間	時間		時間	
休息期間	※ 時間		時間	
1日の運転時間	時間		時間	
1週間の運転時間	時間		時間	
連続運転時間	時間		時間	
1日の手待ち時間	時間		時間	
1か月の総労働時間	時間		時間	
1か月の時間外労働時間	時間		時間	

勤務体系の選択肢	1. 長距離貨物輸送を担当 2. 日帰り貨物輸送を担当 3. 長距離及び日帰りの両方を担当
----------	---

問5. 貴社のドライバーの過不足の状況について、該当すると思われる番号1つに○印をつけて下さい。

1. 不足している（具体的に不足している人数は何人ですか。_____人）
2. 不足していない
3. わからない、どちらともいえない

問6. ドライバーが不足している場合、どのような対応をとっていますか。該当する番号全てに○印を
つけて下さい。（複数回答可）

1. ドライバーの早出残業で対応している
2. ドライバーの休日出勤で対応している
3. 予備のドライバーで対応している
4. 事務職・管理職で対応している
5. 下請・備車で対応している
6. 対応できず輸送を断っている
7. その他（具体的に_____）

問7. 荷主との取引関係について、それぞれおおよその割合をご回答下さい。複数の営業所をお持ちの場合は合わせて全体でご回答下さい。

内 訳		元請けとして 直接取引している 真の荷主数	下請けとして 入っている 元請け荷主数
		社	社
時間指定の有無	時間指定あり	%	%
	午前・午後の指定あり	%	%
	時間指定なし	%	%
	計	100%	100%
荷役作業の割合	手荷役	%	%
	パレット崩し手荷役	%	%
	フォークリフト荷役（ドライバーが作業）	%	%
	フォークリフト荷役（荷主側が作業）	%	%
	ローマックス荷役	%	%
	その他	%	%
	計	100%	100%
上記荷役作業以外の 付帯作業(※)の 割合	上記荷役作業以外の付帯作業あり	%	%
	上記荷役作業以外の付帯作業なし	%	%
	計	100%	100%
荷役作業、付帯作業 に対する 書面化の有無	書面化している	%	%
	口頭で依頼	%	%
	事前連絡なし	%	%
	計	100%	100%
荷役料金の 収受の有無	収受している	%	%
	収受していない	%	%
	計	100%	100%
車両留置料の 収受の有無	収受している	%	%
	収受していない	%	%
	計	100%	100%
高速道路料金の 収受の有無	収受している	%	%
	収受していない	%	%
	計	100%	100%
路上駐車 の有無	発生している	%	%
	発生していない	%	%
	計	100%	100%

(※) 荷役作業以外の付帯作業とは、「棚入れ」「保管場所までの横持ち運搬」「資材、廃材等の回収」「商品仕分け」「検品」「納品場所の整理」「ラベル貼り」などとなります。

問8. 荷主企業に対して時間短縮（作業効率化）への協力を依頼したことがありますか。該当する番号全てに○印をつけ、協力を依頼した内容とその得られた程度、協力を依頼できなかった理由をそれぞれご記入下さい。

1. 真荷主に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 %の協力を得られた

2. 元請け運送事業者に協力を依頼した

協力依頼の具体的内容：例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など

上記について、約 %の協力を得られた

3. 協力依頼をしたいができない

協力依頼できない理由は何ですか。

4. 協力依頼をしたことはない

問9. 労働時間短縮に向けて必要な対応についてお聞きます。それぞれ該当する番号全てに○印をつけて下さい。（複数回答可）

(1) 荷主側で必要と思われること

- 荷役の機械化等による荷役時間の削減
- 商慣行の改善（具体的に)
- 発注時刻の厳守・前倒し
- 出荷時刻の厳守・後倒し
- 出荷時刻の厳守・前倒し
- 荷役作業の削減・解放
- 配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化
- 配達先での手待ち時間の削減への口添え
- 物流施設の拡充・整備
- その他（具体的に)

(2) トラック運送業界全体として必要と思われること

1. 発荷主へのPR
2. 着荷主へのPR
3. 契約の書面化の徹底
4. 適正運賃の収受
5. 荷役作業の削減・解放に向けた規格の統一
6. その他（具体的に)

(3) 行政等への協力要請が必要と思われること

1. 関係行政間での連携強化
2. 荷主団体へのPR
3. 契約の書面化の徹底
4. 荷役作業の削減・解放に向けたパレット等規格の統一
5. 協力のない荷主に対する指導・警告
6. その他（具体的に)

問 10. 長労働時間の実態や問題点、労働時間短縮に向けたお考えやご意見があれば、ご自由にご回答下さい。

ご協力ありがとうございました。

物流現場における課題と改善点の見える化事業 調査結果の概要

平成28年2月

中部運輸局自動車交通部貨物課

1. アンケート集計結果の概要

■アンケート調査の目的

トラック運転者の長時間労働は、物流現場における手待ち時間、荷役作業等の労働環境に原因があり、発荷主、着荷主、トラック事業者の三者間においてコミュニケーションが不足している、あるいはコミュニケーションの実施方法に問題があると指摘されているところである。

物流現場におけるコミュニケーションに係る問題、改善点等を明らかにする（「見える化」を行う）ために、荷主企業に対するアンケート調査を行った。

※ 当アンケート調査の集計結果において、構成比の割合の合計は、端数処理の都合上、必ずしも一致しない。

アンケートの有効回答数、回収率

○配布数500件中、全体の有効回答数は203件で、
全体の有効回答率は40.6%。

○業種別でみると、製造業43.8%、卸売業48.9%、
小売業23.0%。

○県別では、愛知42.9%、岐阜県44.3%、三重県
37.0%、静岡県34.3%、福井県51.2%、全体的に
地域による偏りが少ない回収となった。

1. 調査対象・・・中部運輸局管内荷主企業事業所

2. 調査方法・・・郵送による配布、回収

3. 調査期間・・・平成27年12月上旬～12月中旬

4. 対象名簿抽出の基準

【対象とする都道府県】中部運輸局管内（愛知県、静岡県、岐阜県、三重県、福井県）

【対象とする業種】製造業・卸売業・小売業（カーディーラーを除く）

【売上高】100億円以上

【小売店舗面積】1,000㎡以上

【事業区分】工場、倉庫、物流拠点、配送センター、店舗

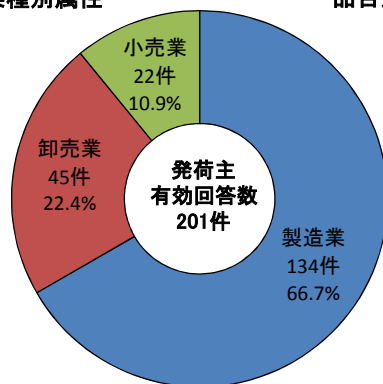
都道府県	製造業			卸売業			小売業			合計		
	配布数	有効回答数	有効回答率	配布数	有効回答数	有効回答率	配布数	有効回答数	有効回答率	配布数	有効回答数	有効回答率
愛知県	117	56	47.9%	37	18	48.6%	35	7	20.0%	189	81	42.9%
静岡県	84	27	32.1%	21	11	52.4%	29	8	27.6%	134	46	34.3%
岐阜県	39	22	56.4%	9	5	55.6%	13		0.0%	61	27	44.3%
三重県	45	18	40.0%	19	7	36.8%	9	2	22.2%	73	27	37.0%
福井県	23	12	52.2%	6	4	66.7%	14	6	42.9%	43	22	51.2%
計	308	135	43.8%	92	45	48.9%	100	23	23.0%	500	203	40.6%

1. アンケート集計結果の概要

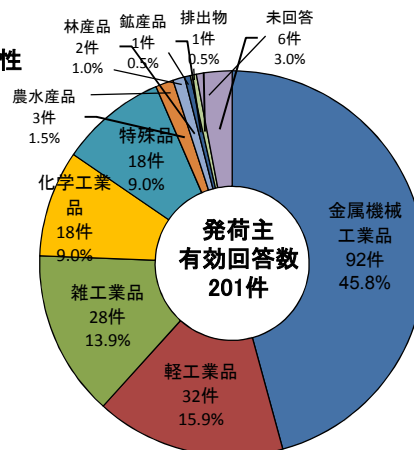
発荷主・着荷主の属性

- 発荷主・有効回答数は201件。
- 県別でみると、愛知県が80件で最も多く、次いで静岡県45件、三重県・岐阜県27件、福井県22件となっている。
- 県別・業種別では、各県で製造業が6割以上、卸売業・小売業が4割近くを占めている。
- 着荷主・有効回答数は198件。
- 県別でみると、愛知県が81件と最も多く、次いで静岡県45件、岐阜県26件、三重県24件、福井県22件となっている。
- 県別・業種別では、福井県を除く、各県で製造業が6割以上を占めている。

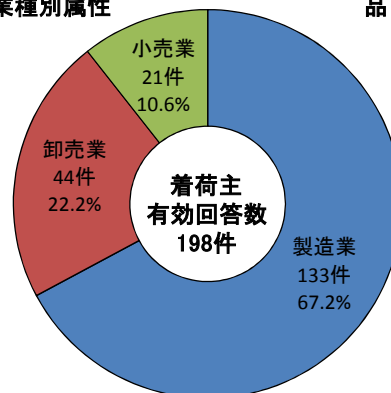
発荷主の
業種別属性



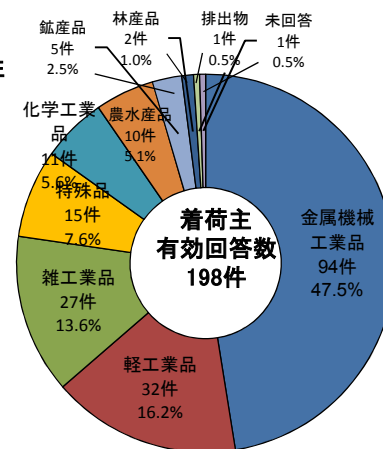
発荷主の
品目別属性



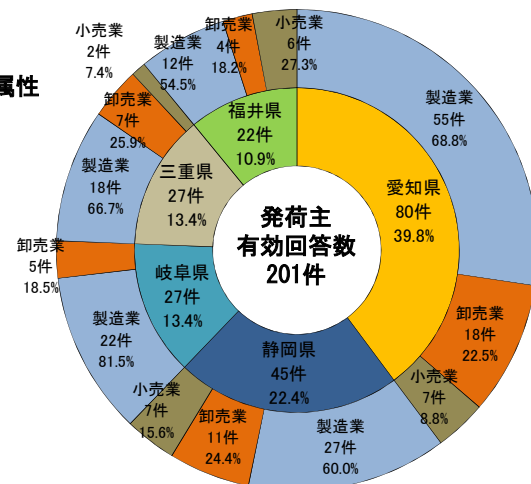
着荷主の
業種別属性



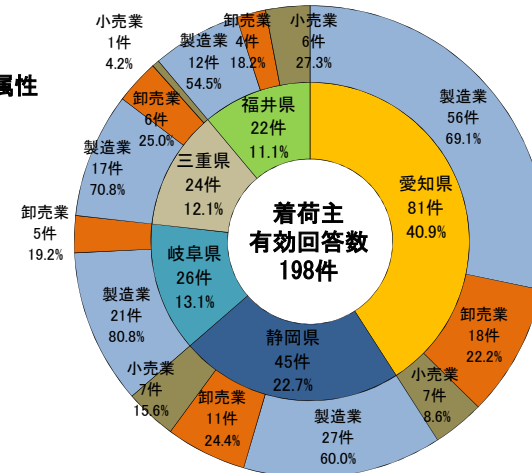
着荷主の
品目別属性



発荷主の
県別・業種別属性



着荷主の
県別・業種別属性

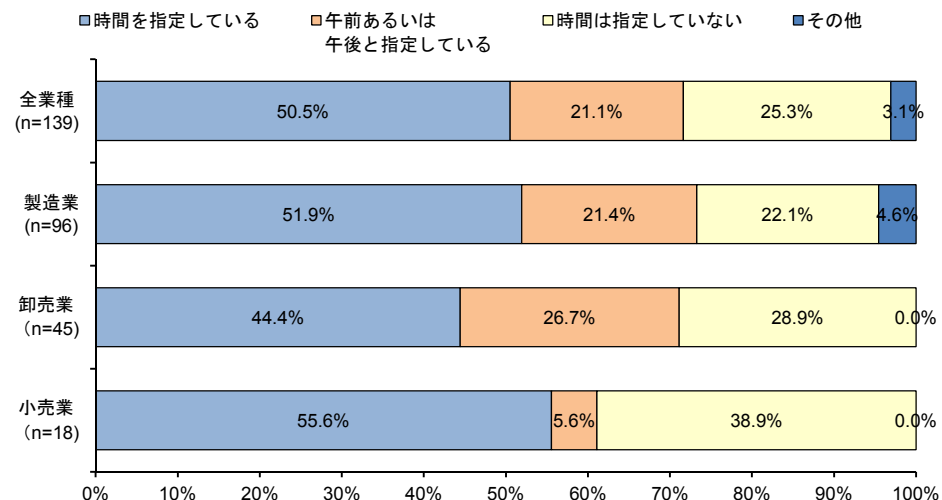


1. アンケート集計結果の概要

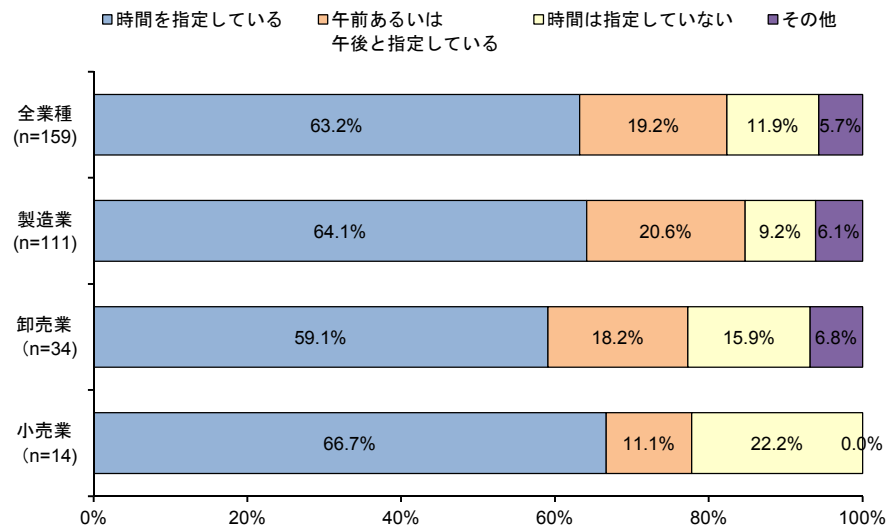
(1) 受付や出荷の時間指定の状況

受付や出荷の時間指定の状況は、全業種でみると、「時間を指定している」「午前あるいは午後と指定している」をあわせた、時間を指定している事業所は、出荷現場では7割以上、納入先が8割以上、入荷現場では7割近くとなっている。納入先での時間を指定している割合は他の現場よりも高くなっている。「午前あるいは午後と指定している」ケースは各現場で2割程度を占めている。

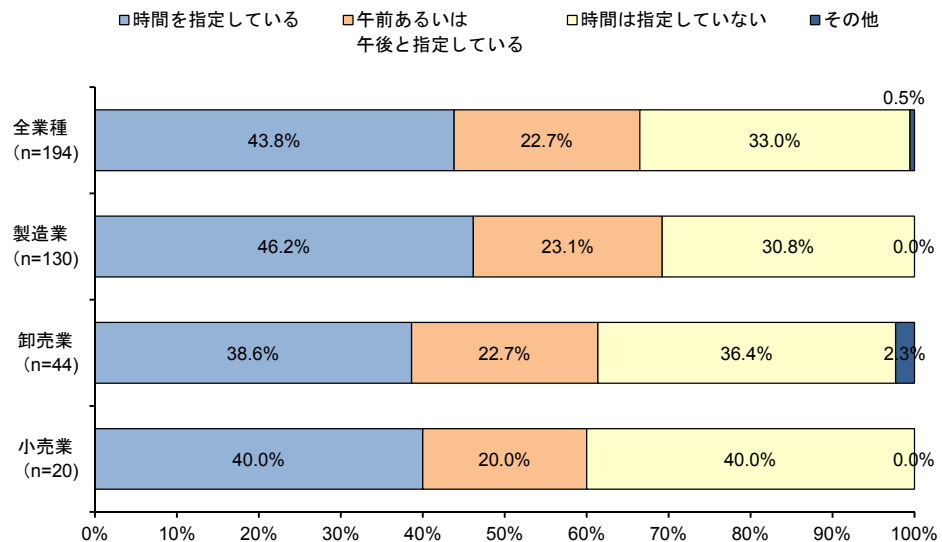
①出荷現場



②納入先



③入荷現場



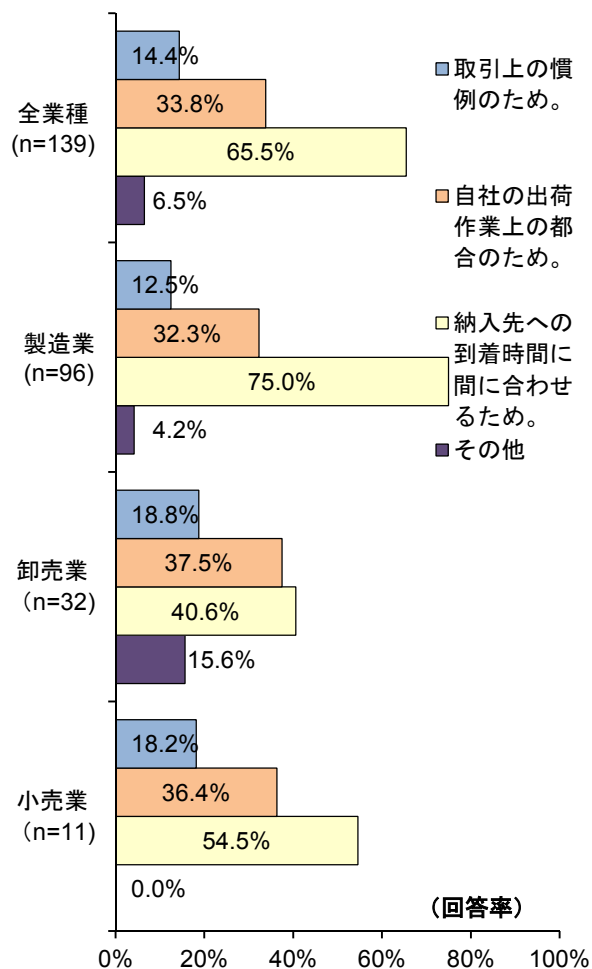
1. アンケート集計結果の概要

(2) 受付や出荷の時間指定の理由

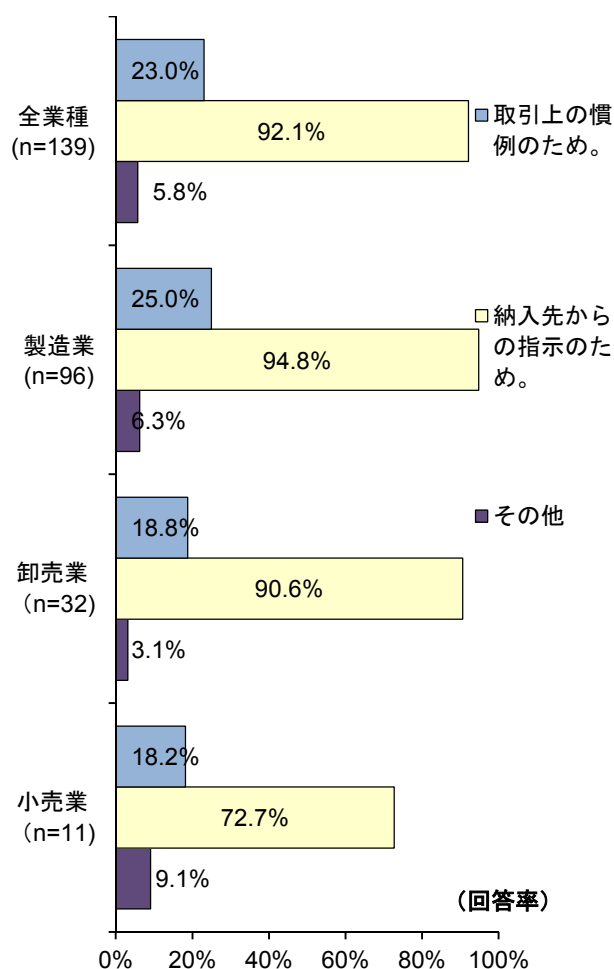
時間指定されている理由として、出荷現場、納入先では「納入先への到着時間に間に合わせるため」「納入先からの指示のため」といった納入先の影響を理由とする回答率が高く、業種別では製造業が最も高い。

入荷現場では製造業・卸売業では「入荷作業上の都合のため」、小売業では「入荷後の行程の都合のため」とする回答率が高くなっている。

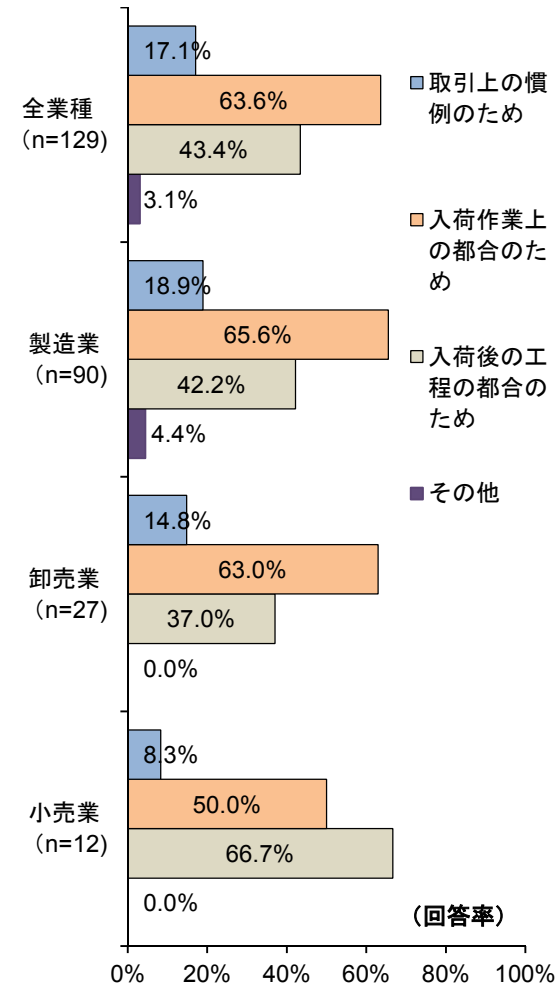
①出荷現場



②納入先



③入荷現場



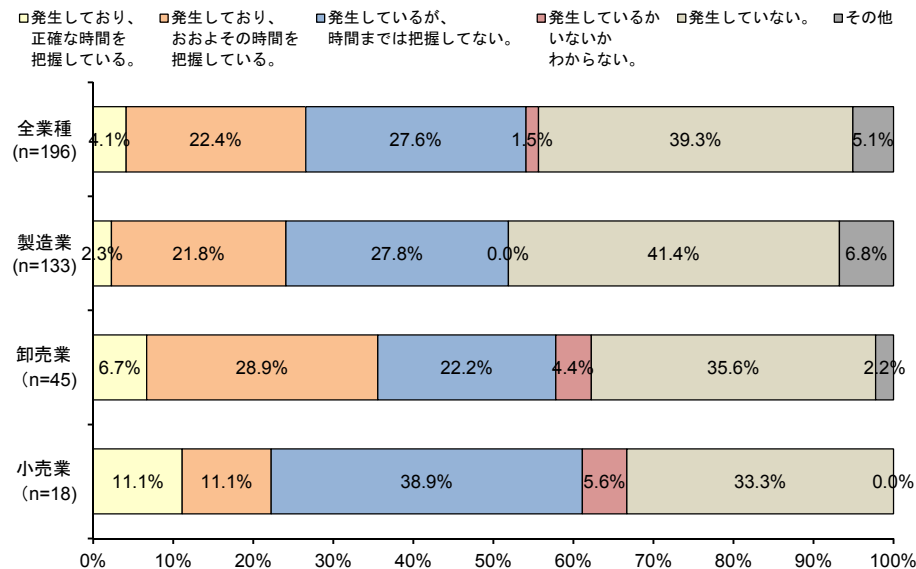
1. アンケート集計結果の概要

(3) 手待ち時間の発生状況

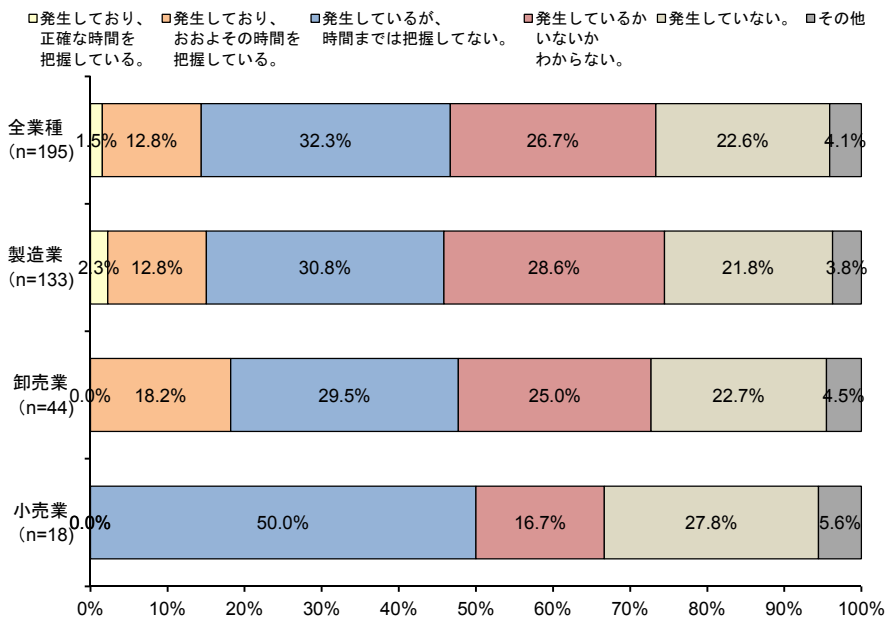
手待ち時間は、全業種でみると、各現場で5割近くの事業所が発生している。正確な時間まで把握している事業所は、各現場、業種別でみても、出荷現場における小売業を除き、1割に満たない。

特に、納入先では「発生しているかわからない」と答えた事業所が全業種で3割近くと、他の現場よりも多くなっている。

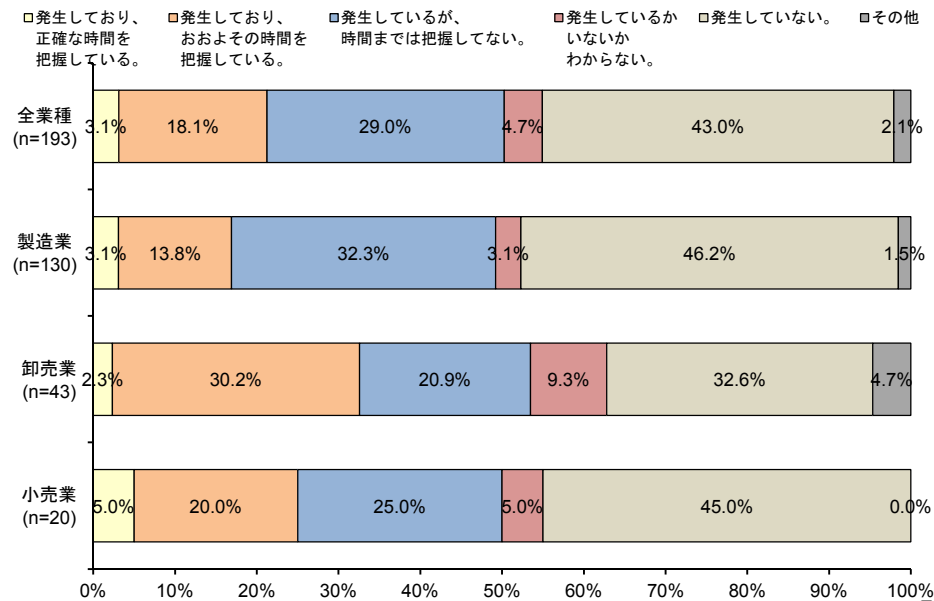
①出荷現場



②納入先



③入荷現場



1. アンケート集計結果の概要

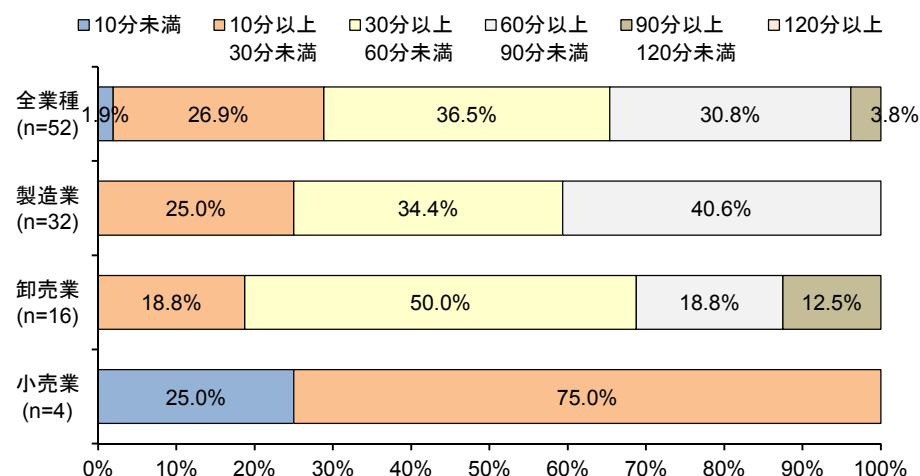
(4) 1回の出荷・納入・入荷当りの手待ち時間

手待ち時間が発生する場合、出荷現場では、1回の集荷当たり1時間を超えるケースは、全業種で3割以上、製造業では4割以上。全業種の平均は37.4分、最大で90分となっている。

納入先では、1時間を超えるケースは、全業種で3割以上、製造業では4割近く。全業種の平均は50.9分、最大で300分となっている。

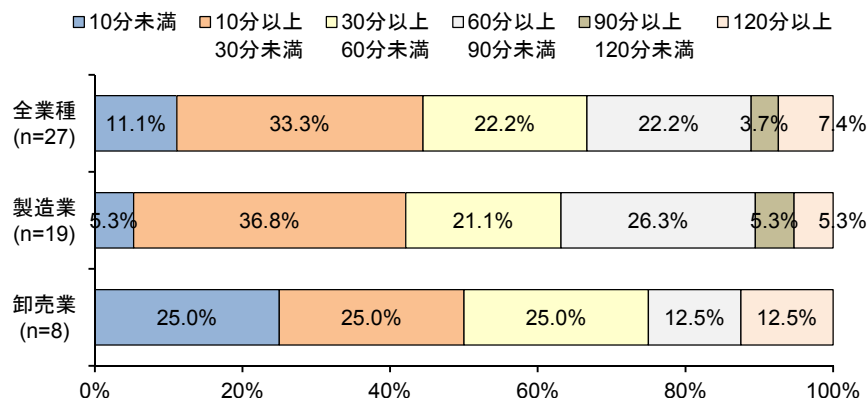
入荷現場では、1時間を超えるケースは、全業種で約2割、製造業では2割以上。全業種の平均は29.8分、最大で120分となっている。

①出荷現場



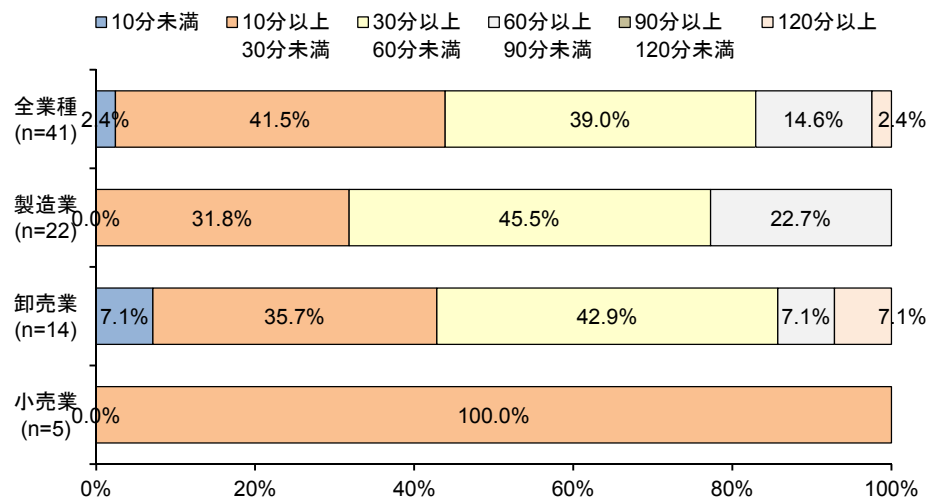
出荷時手待ち時間平均：全業種37.4分、製造業38.3分、卸売業41.9分、小売業12.5分
 出荷時手待ち時間最大：全業種90分、製造業60分、卸売業90分、小売業20分

②納入先



納入先手待ち時間平均：全業種50.9分、製造業47.9分、卸売業58.1分、小売業一分
 納入先手待ち時間最大：全業種300分、製造業300分、卸売業300分、小売業一分

③入荷現場



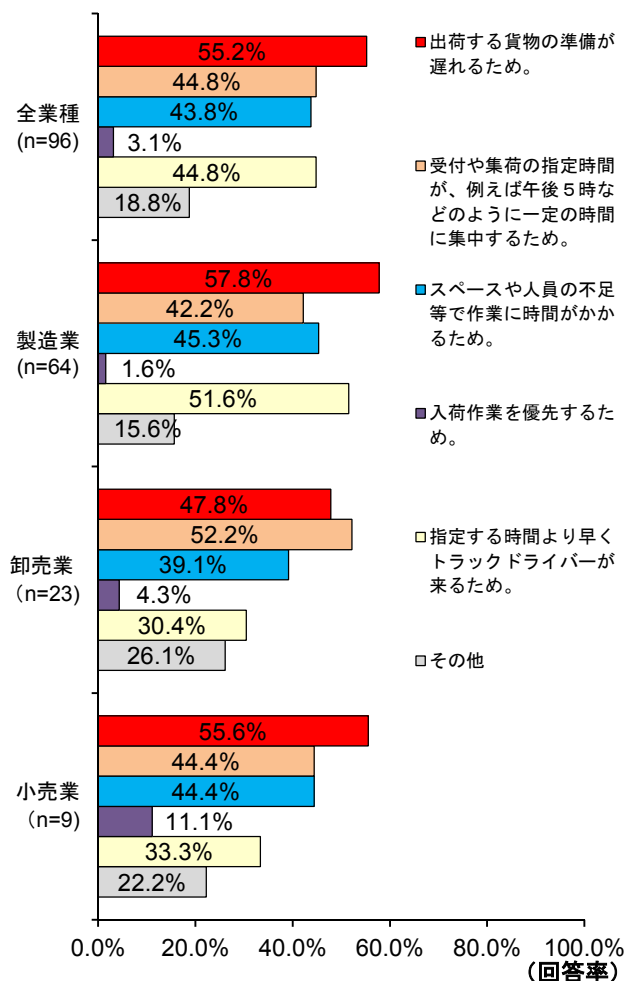
入荷時手待ち時間平均：全業種29.8分、製造業32.7分、卸売業30.4分、小売業15.0分
 入荷時手待ち時間最大：全業種120分、製造業70分、卸売業120分、小売業20分

1. アンケート集計結果の概要

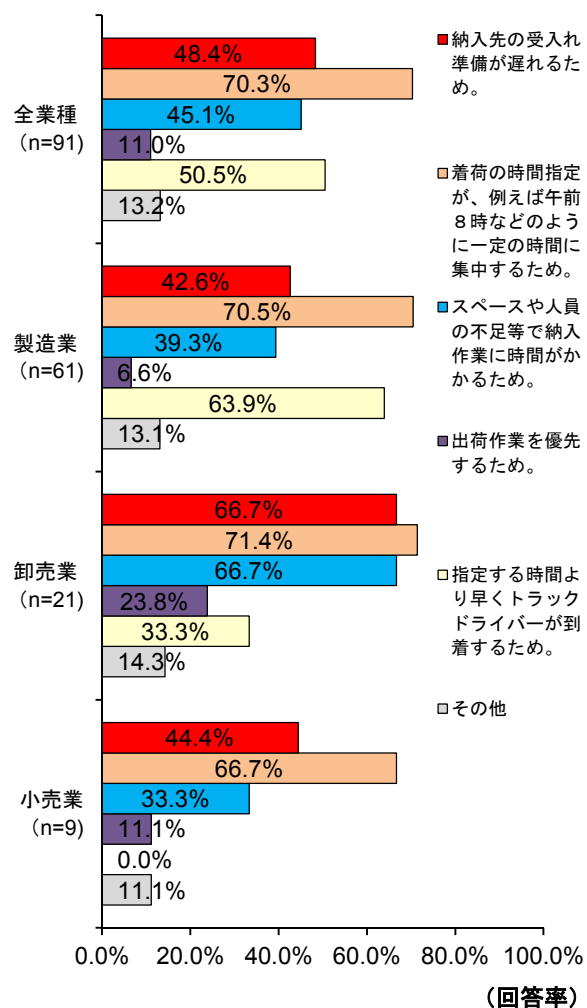
(5) 手待ち時間の発生理由

手待ち時間の発生理由として、出荷現場では、製造業・小売業で「出荷する貨物の準備が遅れる」、卸売業で「受付や集荷の指定時間が一定の時間に集中する」とする回答率が高い。納入先と入荷現場では、各業種で「受付や集荷の指定時間が一定の時間に集中する」ことが理由として大きくなっている。

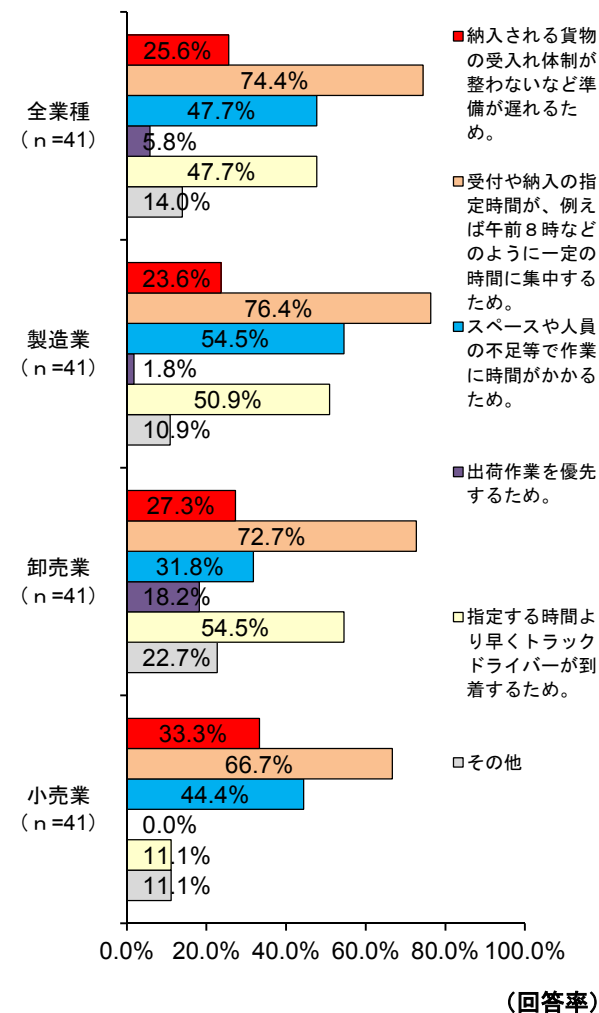
①出荷現場



②納入先



③入荷現場



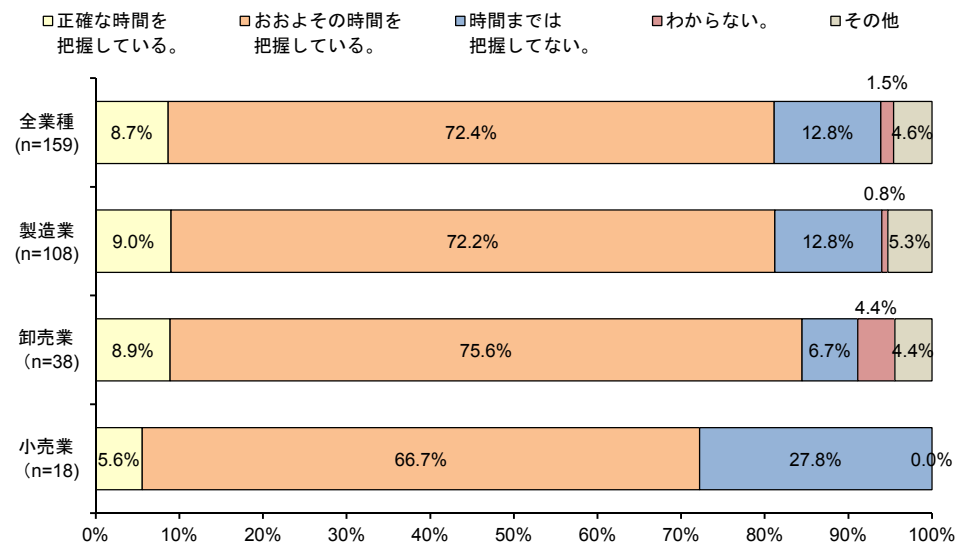
1. アンケート集計結果の概要

(6) 出荷現場、納入先、入荷現場における積込み時間、荷卸し時間の把握状況

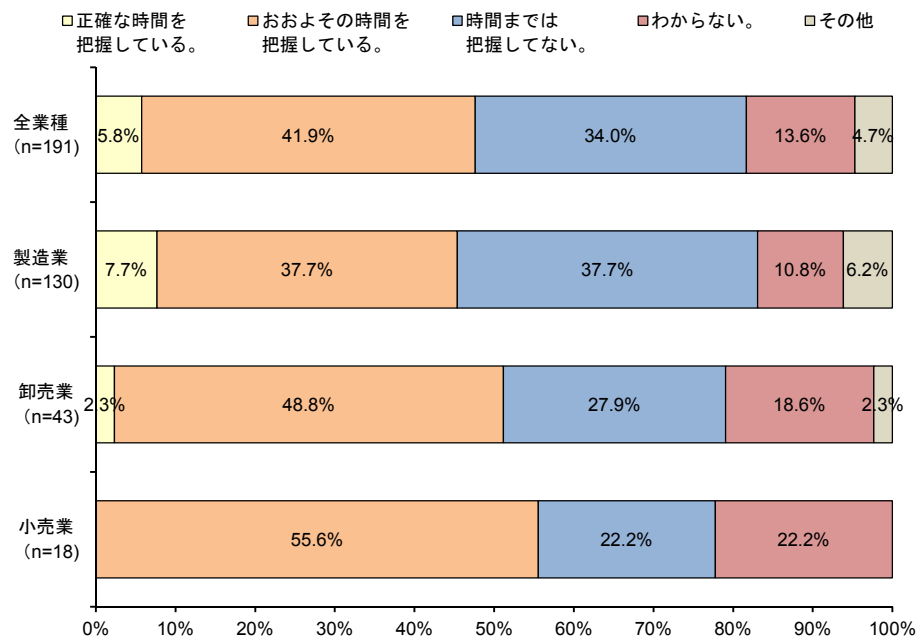
出荷現場、納入先、入荷現場における積込み時間、荷卸し時間の把握状況をみると、正確な時間を把握している事業所は、各現場、業種別でみても、出荷現場における小売業を除き、1割に満たない。

出荷現場における積込み時間、入荷現場における荷おろし時間について、おおよその時間まで把握している事業所は7～8割以上占めているが、納入先における荷おろし時間について、おおよその時間まで把握している事業所は過半数程度まで下がっている。

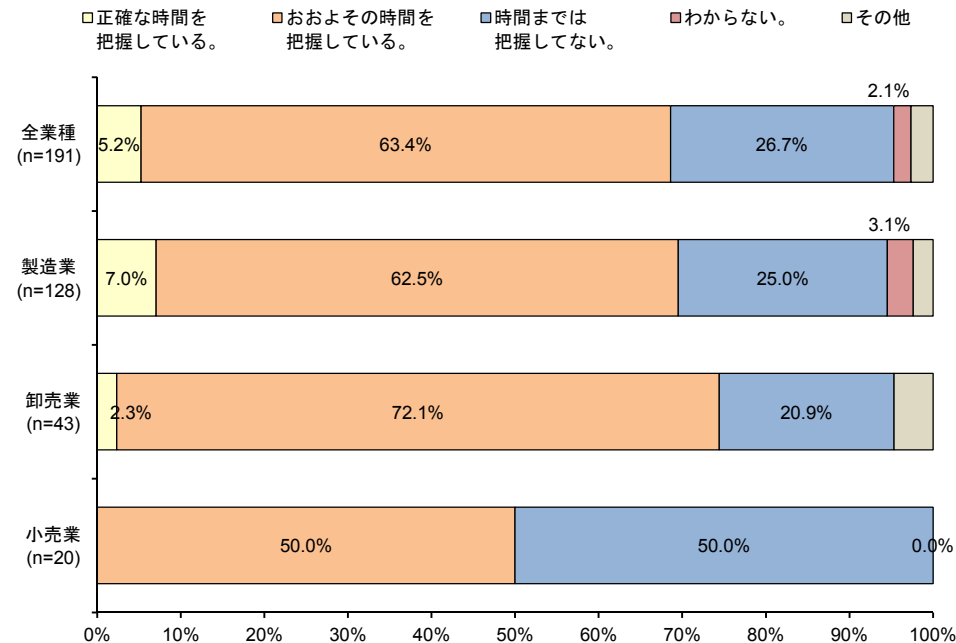
① 出荷現場



② 納入先



③ 入荷現場



1. アンケート集計結果の概要

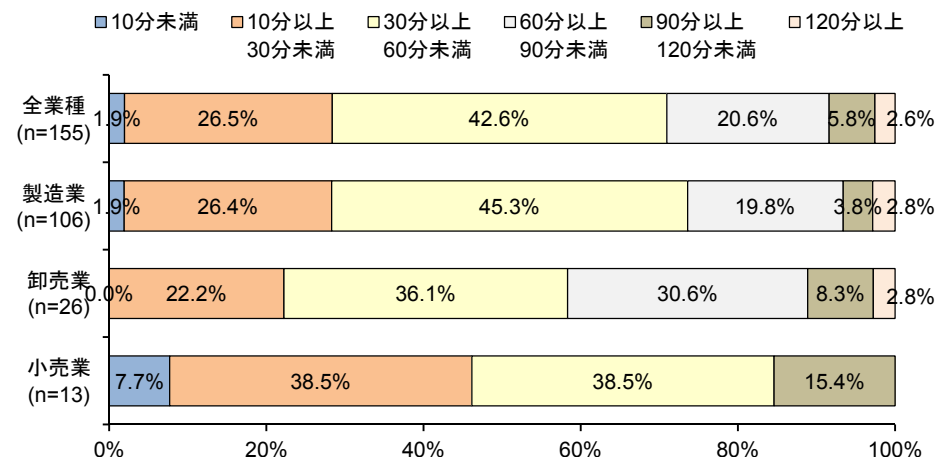
(7) 1回の出荷・納入・入荷当たりの積み・荷おろし作業時間

積み・荷卸し作業時間が発生する場合、1回の出荷当たりで1時間を超えるケースは、全業種で3割近く、卸売業では4割以上。全業種の平均は40.4分、最大で240分となっている。

納入先では、1時間を超えるケースは、全業種で2割以上、製造業で3割以上。全業種の平均は38.3分、最大で120分となっている。

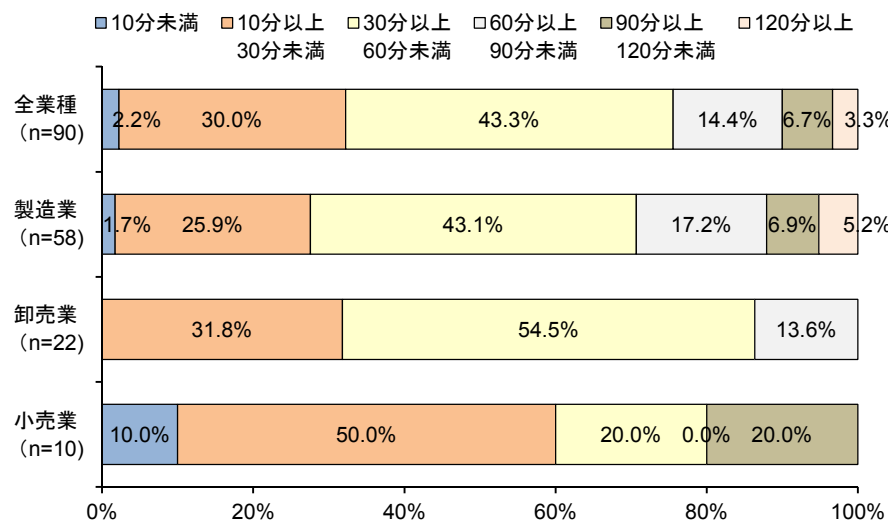
入荷現場では、1時間を超えるケースは、全業種で1割以上、卸売業では2割以上。全業種の平均は30.5分、最大で90分となっている。

①出荷現場



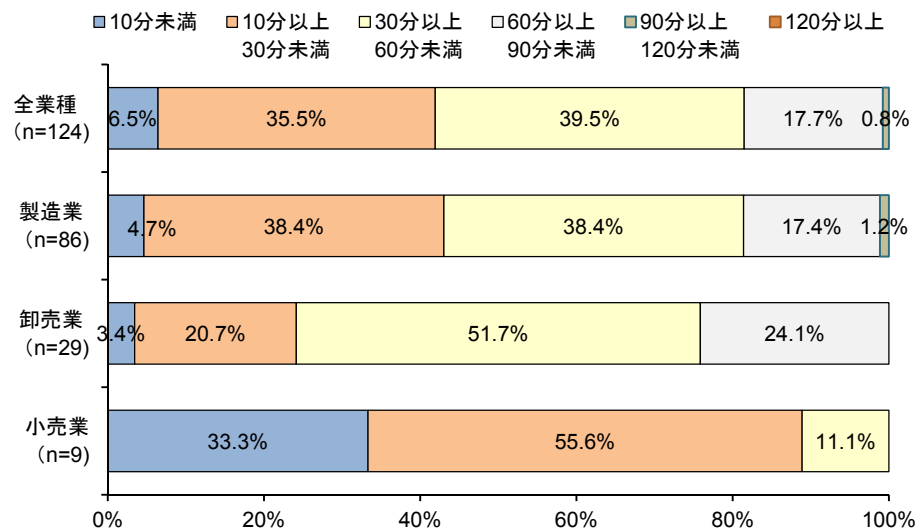
積み作業平均：全業種40.4分、製造業40.1分、卸売業44.6分、小売業31.2分
積み作業最大：全業種240分、製造業240分、卸売業120分、小売業90分

②納入先



荷おろし時間平均：全業種38.3分、製造業42.0分、卸売業32.0分、小売業31.0分
荷おろし時間最大：全業種120分、製造業120分、卸売業60分、小売業90分

③入荷現場



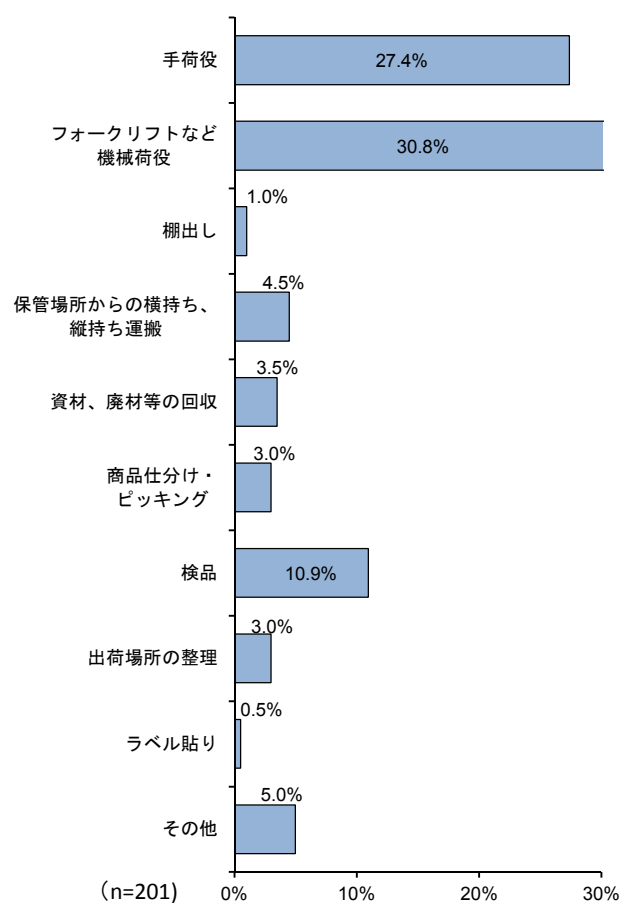
荷おろし時間平均：全業種30.5分、製造業30.7分、卸売業35.4分、小売業13.3分
荷おろし時間最大：全業種90分、製造業90分、卸売業60分、小売業30分

1. アンケート集計結果の概要

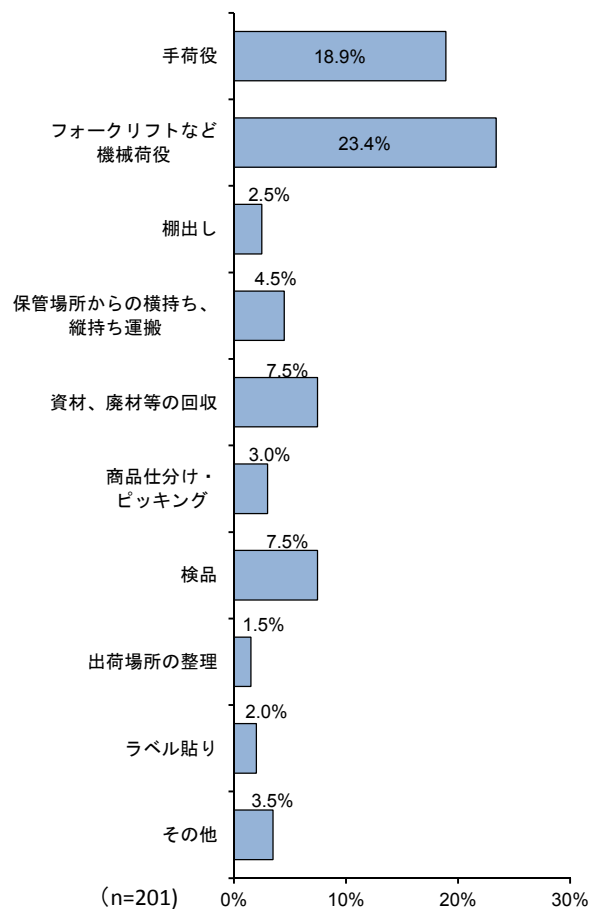
(8) 附帯作業の発生状況と作業時間

附帯作業の発生状況は、各現場で「手荷役」、「フォークリフトなどの機械荷役」で作業時間が発生していると答えた事業所が約3割程度、その他に「検品」で作業時間が発生していると答えた事業所が約1割程度となっている。

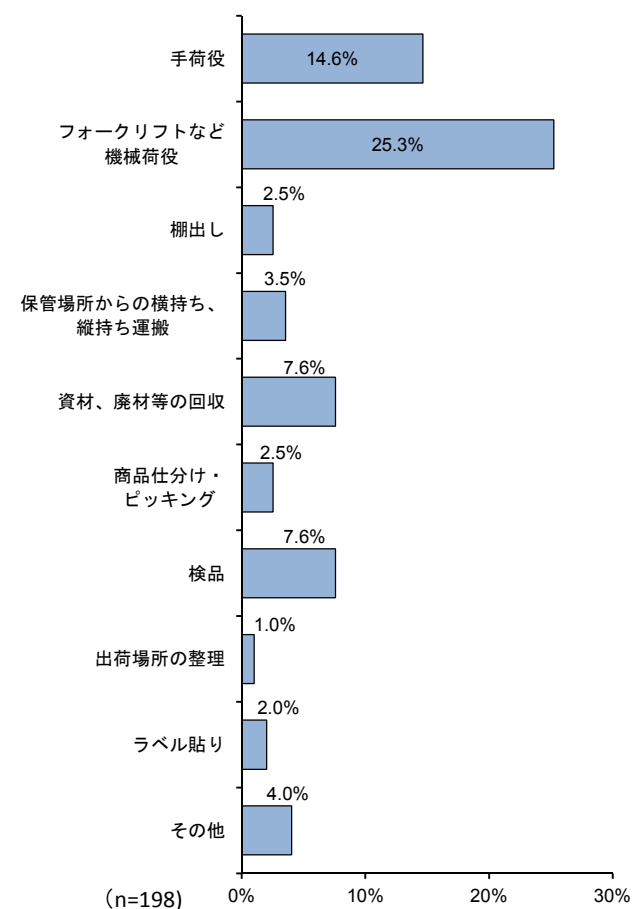
①出荷現場



②納入先



③入荷現場



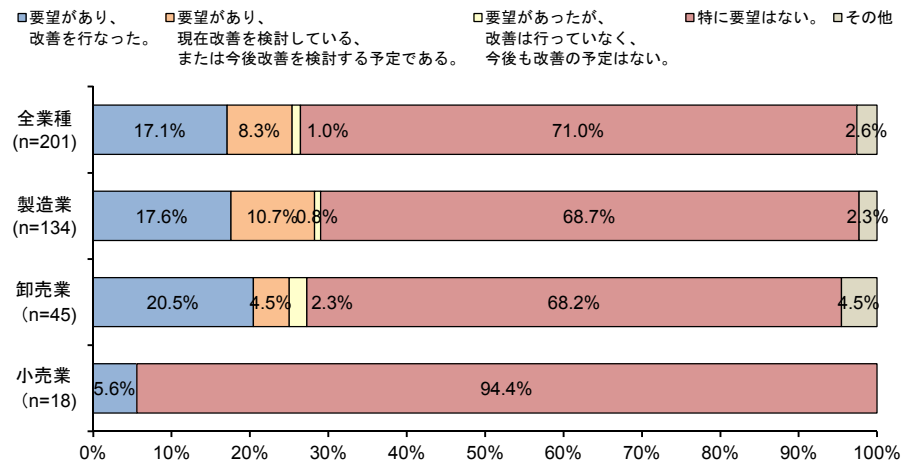
1. アンケート集計結果の概要

(9) 手待ち時間の改善要望の有無と改善状況

手待ち時間の改善状況は、全業種でみると、トラック運送事業者から改善の要望があり、出荷現場では改善済み、または改善予定である事業所が3割程度となっているが、納入先、入荷現場では1割程度となっている。

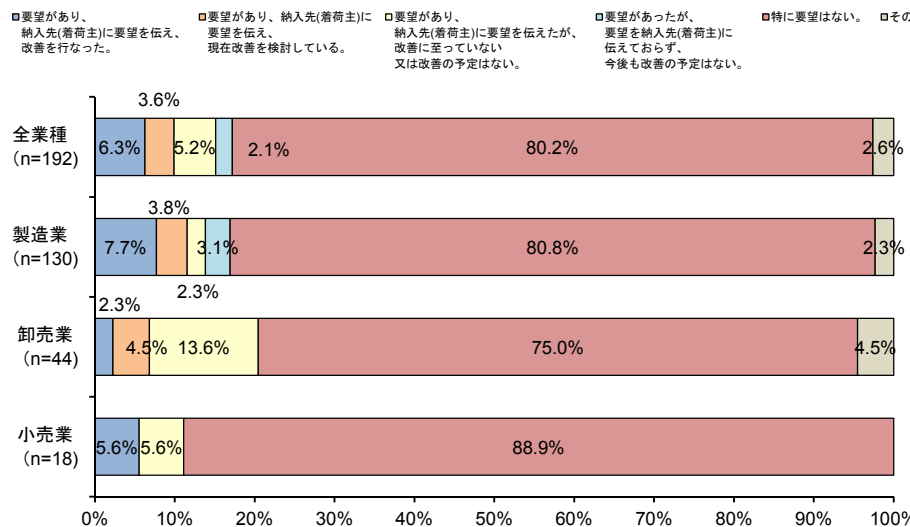
業種別にみると、小売業については、他の業種に比べて、トラック運送事業者から改善の要望があり、改善済み、または改善予定である事業所がどの現場においても少なくなっている。

①出荷現場



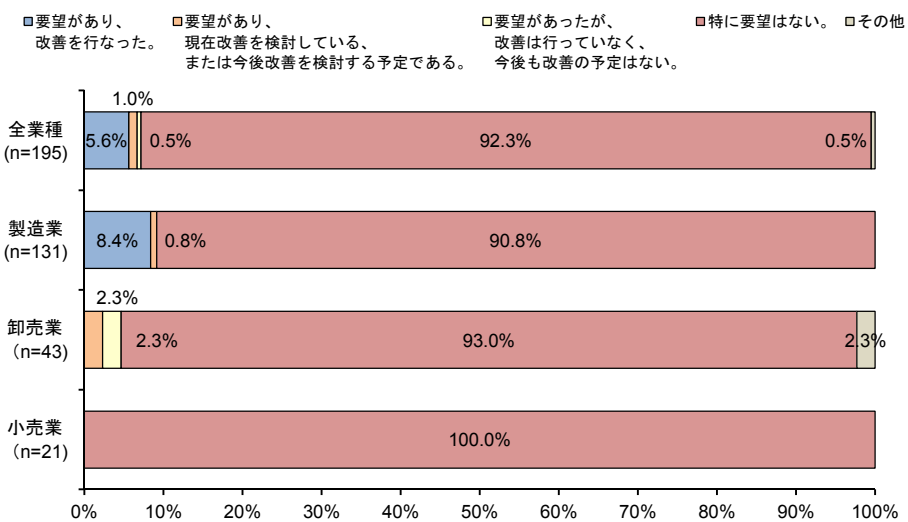
運行ダイヤの見直し、積み込み時間の短縮、前日までの出荷、検品作業員の増員、パレット化等

②納入先



運行ダイヤの見直し、積み降ろしや待機時間の短縮、パレット化荷役や着荷主側との調整等

③入荷現場



荷卸し場所、パース割り付けの見直し、荷受け人員の増員、納入車両時間の分散化等

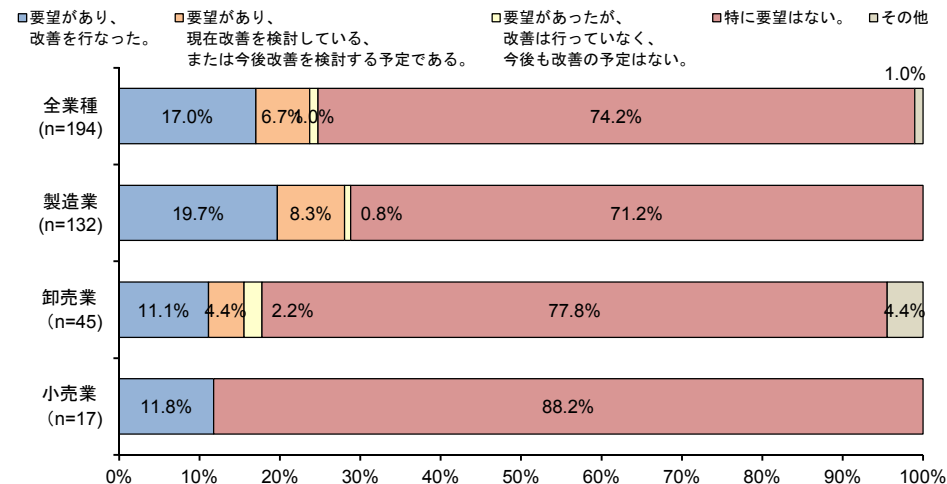
1. アンケート集計結果の概要

(10) 附帯作業時の改善要望の有無と改善状況

附帯作業時の改善要望の有無と改善状況は、トラック運送事業者から改善の要望があり、出荷現場・納入先では改善済み、または改善予定である事業所が3割程度となっているが、入荷現場では1割弱程度となっている。

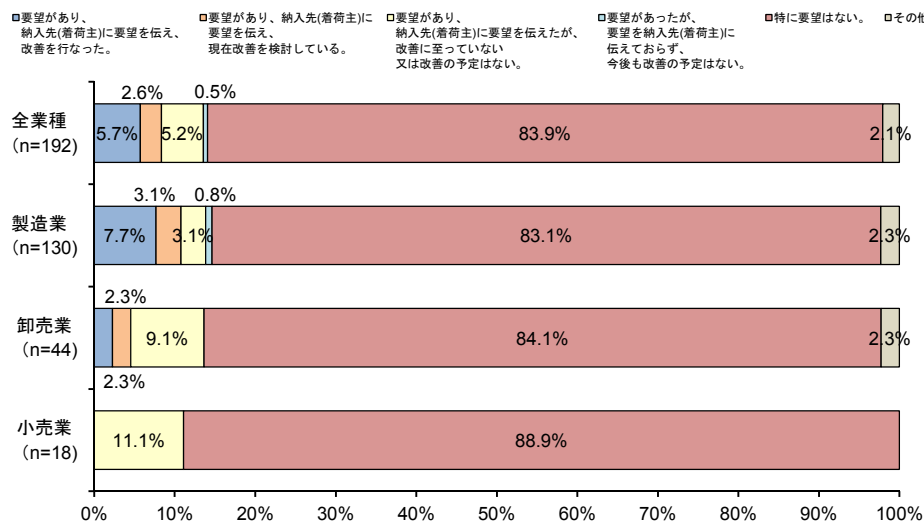
業種別にみると、前項と同様、小売業については、他の業種に比べて、トラック運送事業者から改善の要望があり、改善済み、または改善予定である事業所がどの現場においても少なくなっている。

①出荷現場



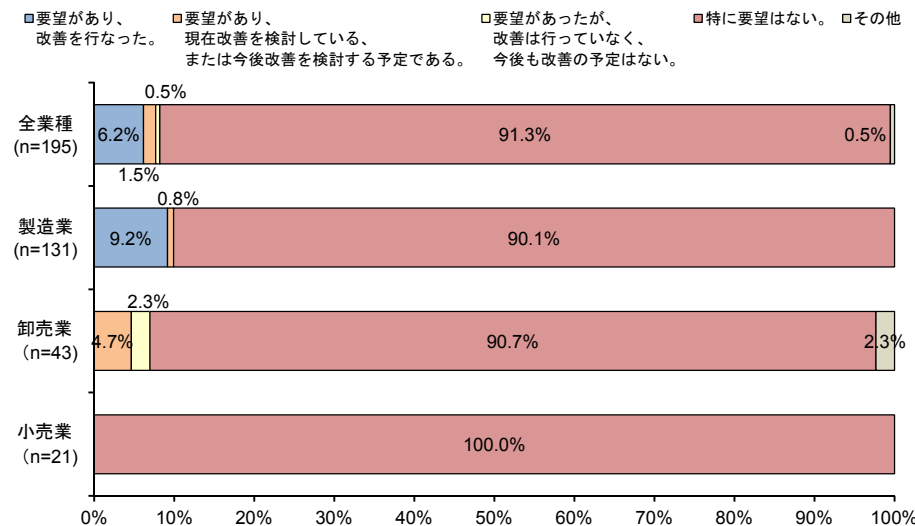
出荷場のレイアウト変更、荷役作業員・リフトマンの専属配置、荷役作業を運送会社から自社社員へ変更等

②納入先



トラック駐車位置の変更・専用化、チェック・納品・受入時間の短縮、受入レイアウトの変更等

③入荷現場



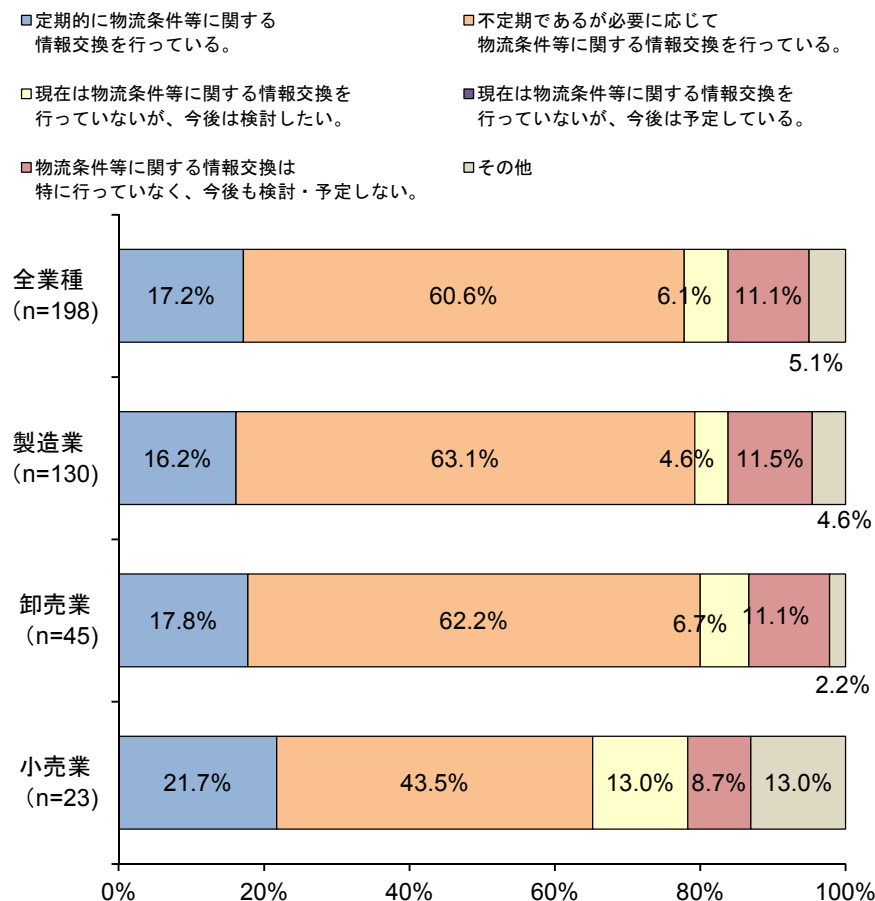
入荷スペースの拡大、納入場所の設定、荷役作業時間枠の変更、トラックの停止位置の表記等

1. アンケート集計結果の概要

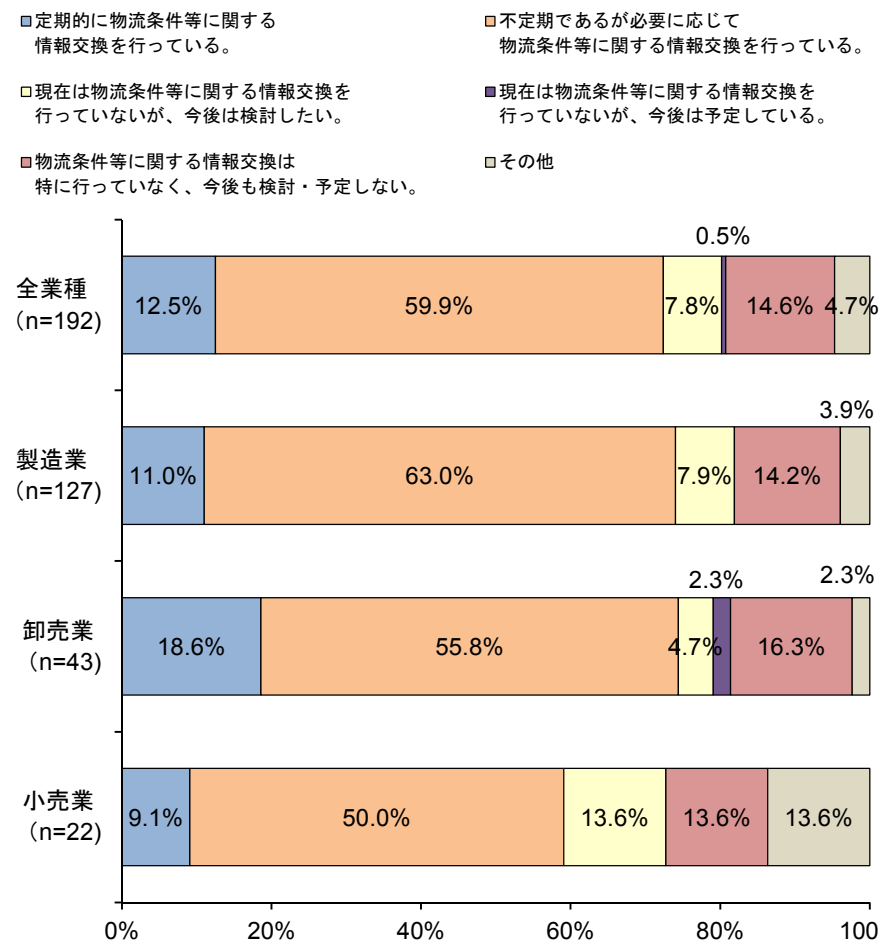
(11) 取引先との物流条件等の交渉や情報交換の状況

取引先との物流条件等の交渉や情報交換は、製造業・卸売業では、納入先、仕入先との間において、定期的・不定期的に「物流条件等に関する情報交換を行っている」事業所が8割程度と多い。一方で小売業については、6割程度と他の業種に比べて少なくなっている。

①納入先（販売先）



②仕入先（販売元）



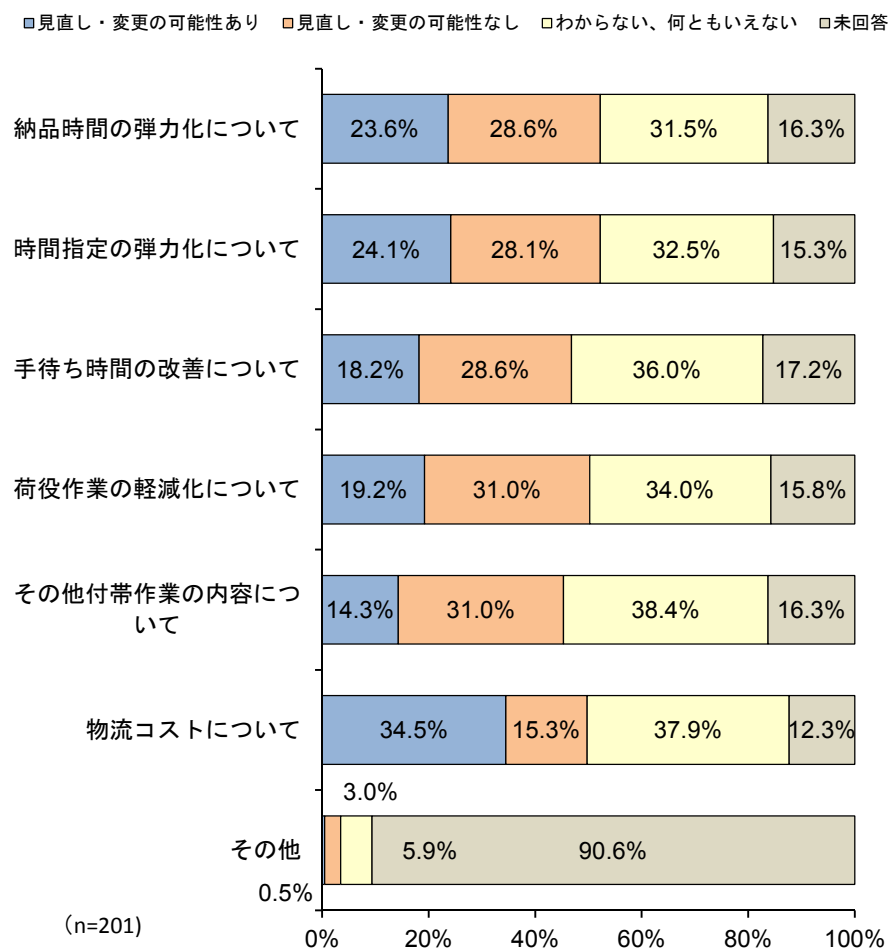
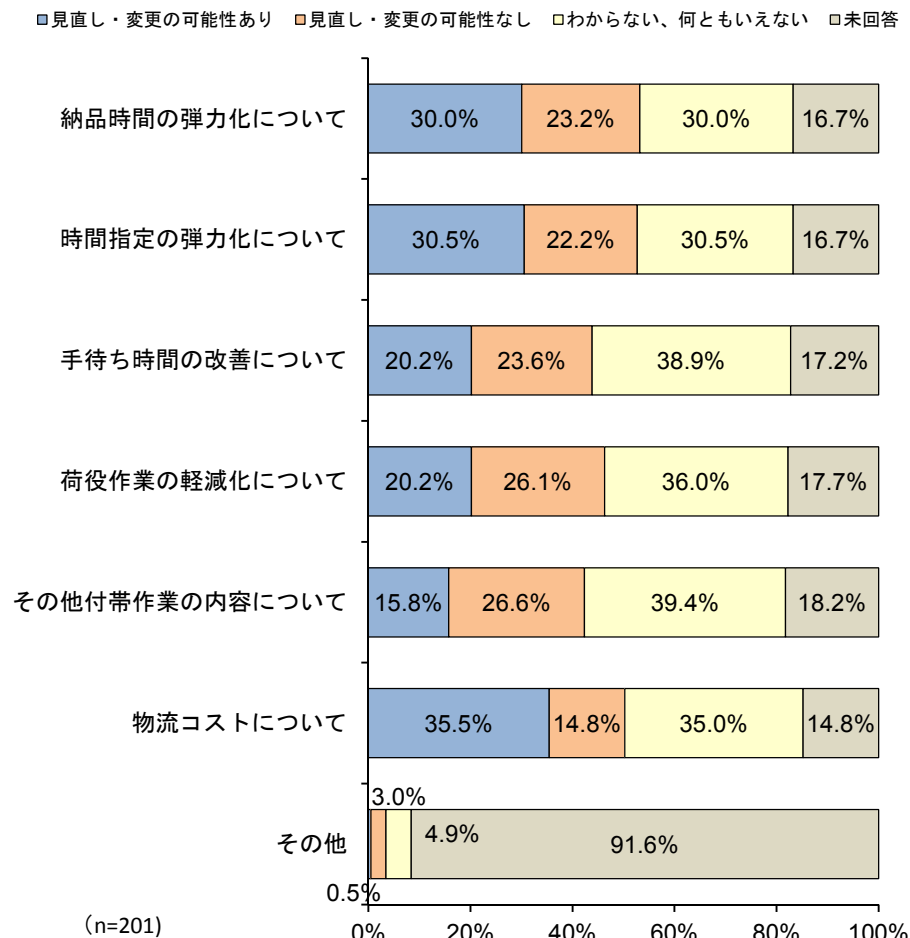
1. アンケート集計結果の概要

(12) 取引先との物流条件等の見直しの可能性

前項でみたように、取引先との物流条件等の交渉や情報交換を行う事業所は多い。しかしながら、納入先（販売先）や仕入先（販売元）との物流条件（納品時間や荷役作業の内容等）の見直しや変更の可能性は、各項目で2～3割程度となっている。

①納入先（販売先）

②仕入先（販売元）

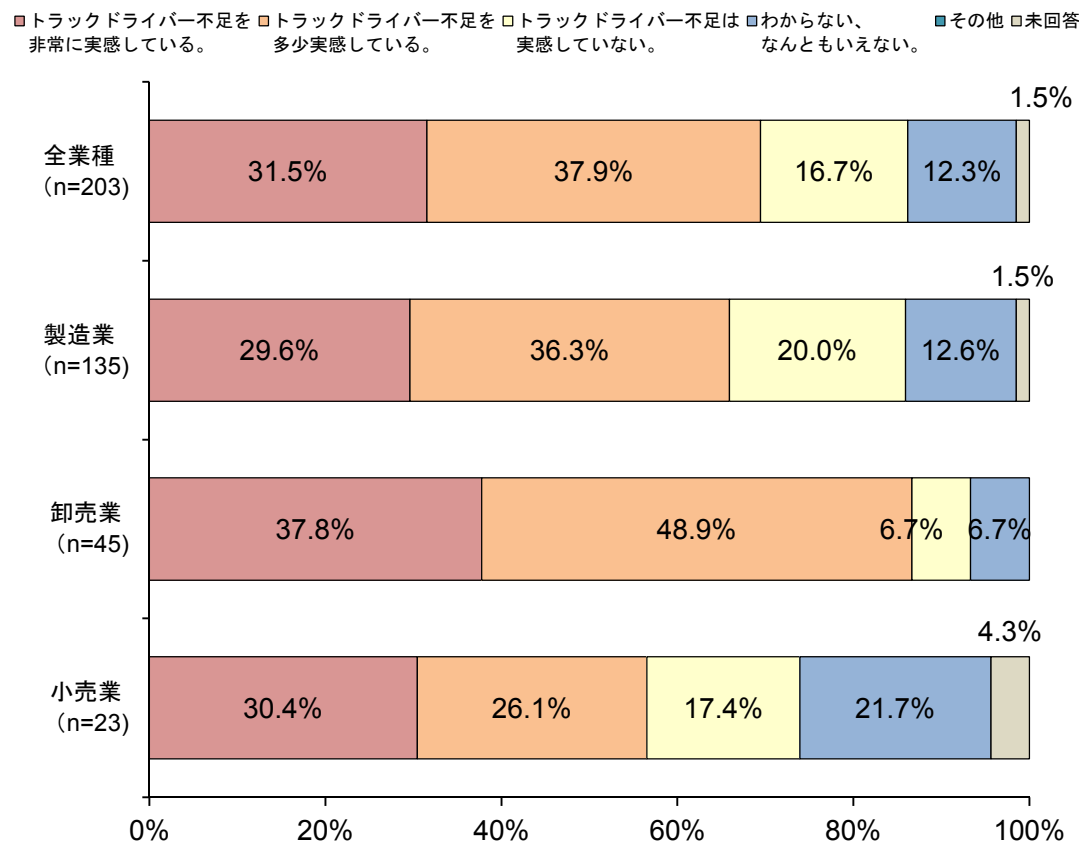


1. アンケート集計結果の概要

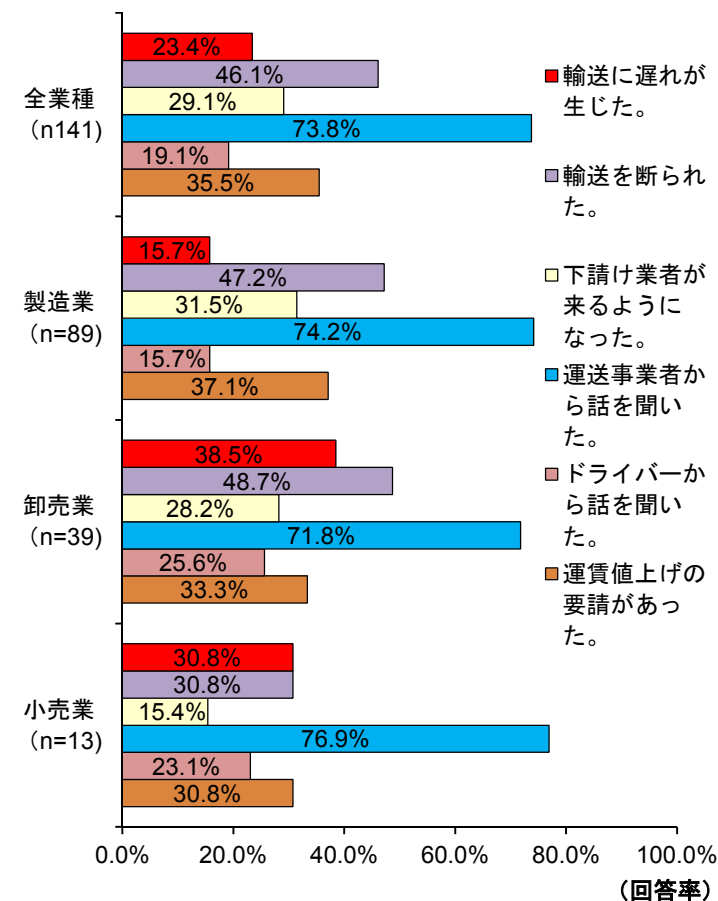
(13) ドライバー不足の実感とその理由

委託先のトラック運送事業者のトラックドライバー不足を実感している事業所は6割程度を占めている。
トラックドライバー不足を実感する理由では、ドライバー不足により「輸送を断られた」荷主が約5割、「輸送に遅れが生じた」荷主が2割強となっている。

①ドライバー不足の実感



②ドライバー不足実感の理由

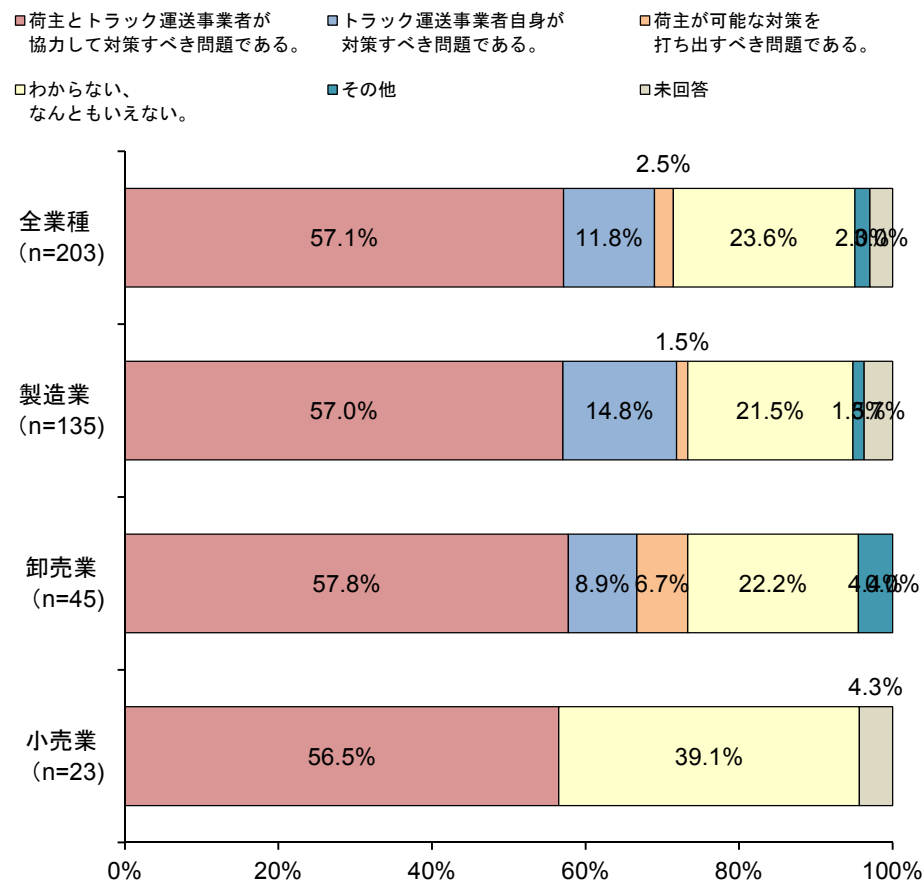


1. アンケート集計結果の概要

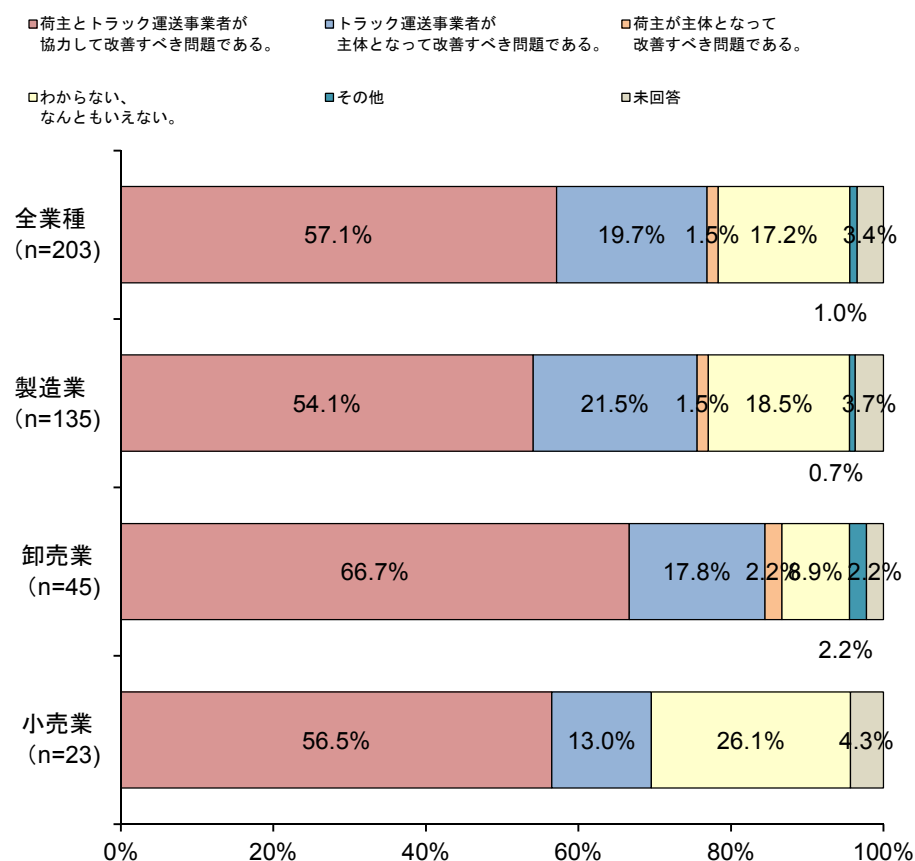
(14) ドライバー不足問題、労働条件問題への意向

このトラック事業者のトラックドライバー不足問題、トラックドライバーの長時間労働や低賃金等の労働条件の問題について、「荷主とトラック運送事業者が協力して対策すべき」とする事業所が約6割と多くを占めている。

①ドライバー不足問題への意向



②ドライバー労働条件改善への意向

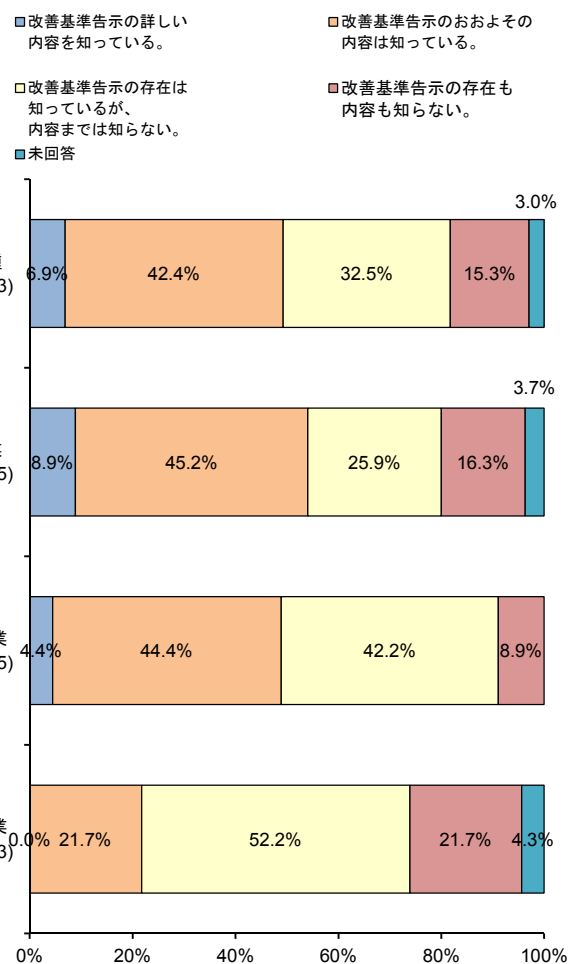


1. アンケート集計結果の概要

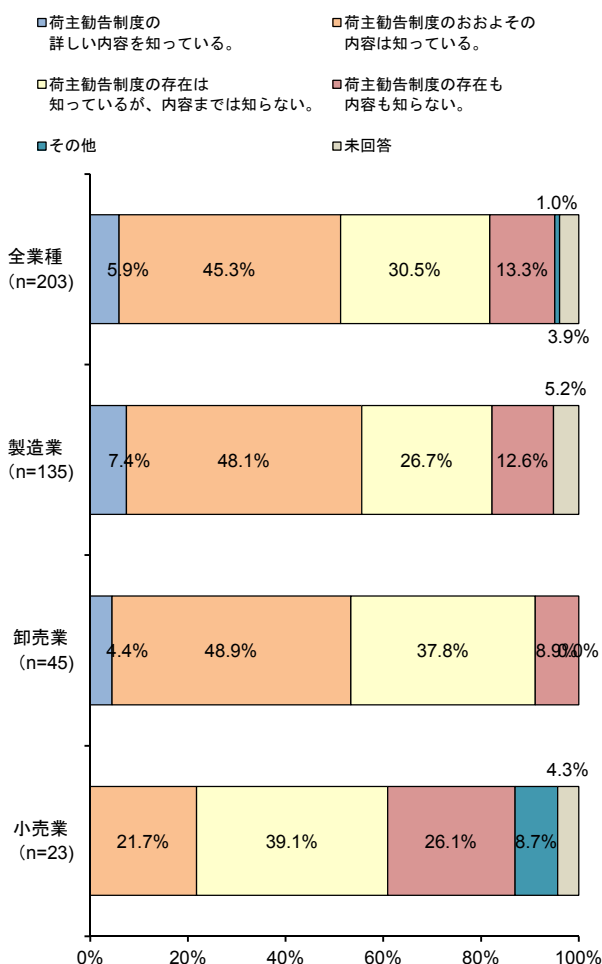
(15) 改善基準告示、荷主勧告制度の認知状況、書面化の状況

改善基準告示、荷主勧告制度の認知状況については、おおその内容は把握しているものの、具体的な内容まで知っている事業者は1割にも満たない。書面化の状況については、「ほぼ全てのトラック運送事業者と書面化している」と答えた事業所が多い。業種別みると、小売業については、改善基準告示、荷主勧告制度について、他の業種より認知状況が低く、書面化している割合も低くなっている。

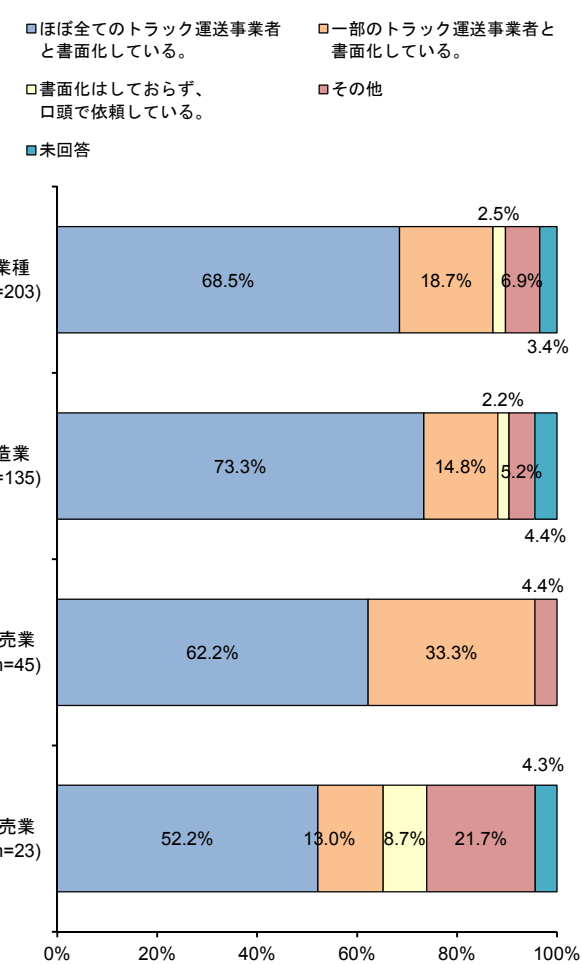
①改善基準告示の認知状況



②荷主勧告制度の認知状況



③書面化の状況



1. アンケート集計結果の概要

(16) ドライバーの労働時間等の改善、取引先との物流条件の見直し等に対する自由意見

ドライバーの労働時間等の改善、取引先との物流条件の見直し等に対する自由意見について、類型化すると、「納入先の協力が必要」に関係する回答が7件で最も多く、次いで「ドライバーの高齢化により、若手を採用しやすい制度が必要」「ドライバー不足や労働条件の問題の改善に係わる高速料金割引など国の支援が必要」が4件、「発荷主、運送事業者、着荷主による話し合いが必要」が3件であった。

自由意見の類型	回答例
○納入先の協力が必要 7件	・ 物流は川下に行く程力が強いので、いくら川上で努力しても改善が進みにくい。川下、小売業界から改善すべき。 ・ 卸売業者の荷受基準の見直しが大切。 ・ 発注者の納品条件(品質、時間指定、近隣協定など)が厳しくなる一方で、運転手さんの負担が増え、定着率や就業人口は下落するのは明白。納品条件の緩和を全産業で考えなければ、物流に頼る産業は立ち行かなくなる。 ・ 納入先の協力がないと進まない。 ・ 納入先の待機時間や受入時間の短さなどで、非常にタイトなスケジュールとなり、トラックの次工程に影響が出るため納入先の改善が非常に重要である。
○ドライバーの高齢化により、若手を採用しやすい環境が必要 4件	・ 乗務員の高齢化が進行している。若い人が働ける職場へ改善することが急務。 ・ ドライバーの高齢化により、今後益々ドライバー不足が深刻化すると思われる。若い人材にもっと魅力ある業種となる様な取り組みや、女性でも簡単に運転出来る様にトラックに工夫をするなど、国を挙げた対策が必要。
○ドライバー不足や労働条件の問題の改善に係わる高速料金割引など国の支援が必要 4件	・ トラックの高速料金の割引拡大が必要。 ・ ドライバー不足や労働条件の問題は物流業者にに対し国が積極的支援をすべき(高速無料化、支援金など)。 ・ 当社、製品運搬は建設現場納入が多い。運搬はほとんど「平車」となる。現在「平車」のドライバー及びトラック自体が本当に少なくなっている。何か「平車」が優遇される制度を確立してもらいたい。(高速代が安くなる、税金が安くなるなど) ・ ドライバー拘束時間短縮に向けては、高速道路を利用するように対応を取っているが、2014年4月～ETC割引の範囲が縮小し、運送業者は経費増のため利用しにくい環境となっている。荷主負担も行っているが、営業ナンバーで運行する車両の割引の拡大により、より改善の方向に行くと考えられる。
○発荷主、運送事業者、着荷主による話し合いが必要 3件	・ 荷主とトラック運送事業者が協力して改善するべき問題であり、今後も定期的に打ち合わせをしていく。 ・ 荷主、ドライバー、着荷主による話し合いが必要で、先々に向けた改善は常に必要。
○ドライバーの社会的地位の向上 2件	・ (当社は食料品製造業であるが、)トラックのドライバーも手作業の入出庫だとかなりきつく、又、納品時間まで指定されるとかなりハード。国民の食生活の安定のために働いている人達に、もっと社会的に認めていただけることを希望する。 ・ 買い手市場の業界であるため、ドライバーは他業種と比べ労働条件(時間、賃金等)が厳しい。
○入出荷ダイヤ等の計画が必要 2件	・ 入荷時間帯が重ならないようなスケジュールを立てて、旧来通りドライバーが運びやすい体制が改善の近道になる。 ・ 午前着を推奨し、ドライバーの拘束時間が増加しすぎないように工夫する。また、数か所降しの混載便も、過度な件数にはしないようにする。
○中小運送事業者のコンプライアンスの強化 2件	・ 中小企業はコンプライアンスを守れていない。大手で運行管理がしっかりできている会社と契約する。 ・ 委託先の運送会社自体がコンプライアンス等を守ろうという姿勢があまり見られない。
○トラック運送に係わる制度等の周知が必要 2件	・ 法律に関わる事柄をもっと広く伝えて欲しい。 ・ 輸送会社から輸送料金の見積もり取得時に、改善基準告示に基づいて設定した事も説明を受けている。また、過去の契約についても確認を行う様にしている。

2. ヒアリング調査結果の概要

■ヒアリング調査の目的

アンケート調査結果の補完及び現場の生の声の情報や意見を収集することが有効と考えるため、アンケート調査の回答事業者10社程度に対し、ヒアリング調査を実施した。

これらの結果から、物流現場におけるコミュニケーションに係る課題と改善点の「見える化」を図ることを目的とした。

(1) 出荷時の状況と改善

出荷時の輸送手配は、物流管理部門、物流子会社が調整しているケースが多い。

荷主側に正確に物流の実務を理解できる人材が存在し、荷主側がイニシアチブを持って改善に取り組むことで、物流システムの効率化とともにトラックドライバーの労働時間の改善を図っている事業者が多い。

自社内の経営会議で社内に協力を要請、製造部門と課題を共有することで物流改善を進めやすくなる体制を構築している。

■主なヒアリング内容

- ・ 荷主側の物流の抜本改革として、荷主主導で改善に取り組み。自社内では経営会議で協力を要請。工場では自社で荷役作業。エリアによって3PL事業者及び運送事業者に作業委託。積込み時間をダイヤ化することで手待ち時間なし。(事例1)
- ・ トラックドライバーへアンケートを行い、改善を行っている。出荷遅れがないように社内MTG時間の調整、屋根が短く雨の日に困るとの指摘があり、場所の見直しや屋根の延長を検討。(事例3)
- ・ 物流を担う物流子会社がメーカーサイドと一体となって生産、保管、納期を把握し、製造部門と危機感を共有することで物流改善を進めやすくなる体制を構築。(事例4)
- ・ 発注から出荷まで、3か月、半年単位で計画しており、積込み前日には出荷準備し、トラックの集荷が集中しないように分散している。(事例7)
- ・ コンサルが入れることで、生産ラインと一体化した物流部門の改善を行っている。(事例9)
- ・ 物流子会社は月1回運送事業者との連絡会を実施、社内においても業務改善のための小集団活動を実施。(事例5)
- ・ 荷主側から協議会等を開き、運送事業者とコミュニケーションも図り、ドライバーの職場環境を含めた物流現場の改善。(事例6)

(2) 納入先での状況と改善

各事業所が顧客側へ要望を伝えるのは難しいとしている。納入先が複数、不特定である場合は特に難しくなっている。一方で、運送業者の要望により、営業担当者と協力する等し、顧客側へ改善の要望をアプローチする事業者もある。

パレタイズによって荷役時間短縮を図ったものの、一方でパレットがなかなか顧客先から戻ってこないという事業者が多く、課題となっている。

■主なヒアリング内容

- ・ 顧客である自動車メーカーのOE倉庫には要望を出しづらい。販売店などの納入先までは手待ち時間、荷卸し時間等は把握できておらず、改善はできていない。(事例6)
- ・ 営業部門を含め、顧客である販売先には改善等の要望はいいづらい。可能な限り、着荷主からの発注通りにこなすスタイルとなっている。(事例10)
- ・ 改善に当たって、営業会議で全国の支店長に協力要請、営業が顧客対応を実施。(事例1)
- ・ シートやカートンのサイズに合わせたオリジナルパレットを導入、トラック到着時にはすぐにパレットで荷積み開始可能なような体制を2社の顧客に対してとっている。(事例2)
- ・ トラックドライバーへアンケートを行い、改善。リフトが足りないため、取り合いになるとの要望を受け、着荷主側に伝達調整。製品置場を近くにしてほしいとの要望があり、改善を実施(事例3)
- ・ 納入先との納期調整や貸切便設定については、荷主の営業窓口が交渉を行っている。(事例5)
- ・ パレタイズによって荷役時間短縮の効果はあったものの、一方でパレットがなかなか顧客先から戻ってこないというデメリットもある。(事例2、事例9)

2. ヒアリング調査結果の概要

(3) 入荷作業の状況と改善

仕入については、生産管理部門で調整している事業所が多い。

入荷時の手待ち時間は発生していない事業所がほとんど。

ヒアリング先は、製造業が主であったため、原材料等の入荷は生産計画に基づき、配車計画が整っている事業者が多いからであると思われる。

■主なヒアリング内容

- 入荷時の手待ち時間はない。(事例1)
- 生産計画をきちんと立てることにより、月間生産量に稼働日数と曜日波動などを加味して日当たりの出荷量を推定、あらかじめ毎日の入荷台数を見込みで押さえておいて、前日までにこれを確定させるという方式をとっている。これにより原紙メーカー側も出荷計画が立てやすくなり、したがって運送事業者も配車計画が立てやすいとの評価を頂いている。(事例2)
- 複数のバースで、運送会社ごとに入荷の時間枠を設けており、一定時間にトラックの到着が集中しないようにしている。3か月前から仕入先と荷量を把握し、日当たり輸送量を算出し、何回かの配送に調整が行われている。(事例3)
- 従来からトラックドライバーを「待たせない活動」、及び取扱い商品が重量物のため、作業の「軽労化」に取り込み中。(事例4)
- 時間指定はほとんど行っておらず、来た順に卸しているが、バースを分散して集中しないようにしている。(事例7)
- パレット化すれば、積載量は減るが、近年ではトラック業者もドライバーが手荷役を嫌がることから、パレット化することで、満載ではなくても回数をこなしかバーしている。(事例9)

(4) ドライバー不足の認知状況

物流を生産ラインと同一と考え、生産サイド、営業サイドと一体になって、改善に取り組む事例が多い。

ドライバー不足により、いずれ運べなくなることを危惧する事業者が多く、取り組みを始めている事業者が多く見られた。

ドライバー不足を実感する理由として、トラックが捕まらず輸送に遅れが生じる、輸送を断られた、ドライバーが高齢化している、といった意見が多い。

■主なヒアリング内容

- ドライバー不足については、非常に実感している。担当者が過去に運送業の経歴を持つため、トラック業界の実情をよく分かっており、改善にも意欲的である。(事例6)
- ドライバー不足は非常に実感している。手配がしづらくなっている、下請け業者が増えている、輸送を断られる等が理由である。(事例7)
- ドライバー不足のため、繁忙期等、トラックが捕まらない状況となっている。運賃の値上げを行い、納品するため、場合によっては2倍、3倍の運賃を支払うこともある。(事例8)
- ドライバー不足は非常に実感している。60-70代のドライバーが行っている。(事例9)
- ドライバー不足や欠勤により、トラックが代替できず、輸送に遅れが生じたなどもある。(事例10)
- 国内生産は維持しなくてはならず、ドライバー不足については危機感を持っている。(事例3)
- 昨今は、ドライバーの高齢化が進み、定年での退職者が出るが、この近隣地区では、トラックドライバーは募集してもなかなか応募がない。適任と思える者に大型免許を取得させるなどして計画的にドライバーの教育・育成を進めている。(事例4)
- ドライバー不足より今後は路線便や区域便の手配が難しくなってくるであろう事も見据えて、自社および自社グループによる路線便並みのネットワーク化を進めることが重要であると考え。(事例5)

2. ヒアリング調査結果の概要

(5)ドライバーの労働時間等の改善や取引先との物流条件の見直しについて

現場担当、運送事業者等で協議会等を行い、改善を行っている事業所、また、日々運送事業者、ドライバーとコミュニケーションをとり、アンケート調査も行う等し、改善を図る事業者が多い。

取引先との調整は難しいという意見が多いが、調整を検討する事業者も出てきている。

■主なヒアリング内容

- ・トラックドライバーへアンケートを行い、改善を行っている。(事例3)
- ・運送会社と不定期ではあるが協議会の開催、運送会社へのアンケートも行い等し、運送会社とのコミュニケーションを図っている。(事例6)
- ・運送事業者の自主的な改善では不可能。荷主や取引先の協力が不可欠。(事例1)
- ・当社では出入りの運送事業者、ドライバーも当社の従業員のうちである、という考え方で作業体制の見直しを考えている。生産ラインに対して「ドライバーを手待ちさせるような仕事をするな」と指示することもある。(事例2)
- ・当該倉庫は、自社内のストックポイントのため、工場からの納品は、本社一括でコントロールしている。本社では、仕入先の親会社と納入先との間で、常に情報交換を行っている。(事例4)
- ・出荷の担当者や運送会社と面談を行い、win-winの関係を築くようにしている。(事例7)
- ・製造部門、営業担当、運送会社と安全の会議を不定期であるが設けている。(事例10)

(6)トラック運送事業者との契約の書面化について

契約の記載内容は運賃に関するものが中心であり、附帯作業等に関しては明示的には記載していない事業所がほとんど。

高速料金、残業代等は別途支払いをしている事業者が多い。

■主なヒアリング内容

- ・標準運送約款を原則として、取引額に準じた運送契約、業務委託契約を締結。(事例1)
- ・契約の記載内容は運賃に関するものが中心であり、附帯作業等に関しては明示的には記載されていない。ただし、契約金額の設定の中には当然、附帯のものも含めて作業内容を反映させている。(事例2)
- ・書面化については、一般的な書面である。ただし、ドライバーの残業代や高速料金の支払いは行っている(事例3)
- ・運送事業者とはすべて書面による契約を交わしており、契約のない事業者へは依頼しない。(事例5)
- ・書面化は行っており、配送方面、基本料金、高速道路の取り決め、覚書を交わしている。荷物を荷台に置くまでといった作業の範囲は決めている。(事例6)
- ・書面化は、運送基本計画に、附帯作業としてパレットの積込みを明記している。高速料金の設定は入っていないが、別途支払っている。(事例7)
- ・運送事業者との書面化は、基本料金と覚書程度。(事例8、9)

2. ヒアリング調査結果の概要

先進事例からみる物流現場改善に向けたポイント

先進事例のポイント	主な内容
現場の共有と見える化	①ドライバー不足に対する危機感から荷主側からの改善に向けた取組み ○荷主側の物流の抜本改革として、荷主主導で改善に取り組み。(事例1) ○ドライバー不足に対する危機感から荷主側が改善に向けて取組み。(事例2) ○全社をあげたトラックドライバーを「待たせない活動」、作業の「軽労化」への取組み。(事例4) ②社内情報交換による物流改善 ○自社内では経営会議で協力を要請。(事例1) ○物流子会社は月1回運送事業者との連絡会を実施、社内においても業務改善のための小集団活動を実施。(事例5) ③現場のコミュニケーション ○日々現場でドライバーとコミュニケーションを取りながら改善。(事例2) ○アンケート等を利用しドライバーの視点に立った現場と物流システムの改善。(事例3) ④荷主、運送事業者との定期的な情報交換 ○荷主側から協議会等を開き、運送事業者とコミュニケーションも図り、ドライバーの職場環境を含めた物流現場の改善。(事例6) ○物流子会社は月1回運送事業者との連絡会を実施、社内においても業務改善のための小集団活動を実施。(事例5) ⑤着荷主側との情報交換による手待ち時間の解消 ○卸先での作業等の改善に向けた着荷主側との調整を検討。(事例10)
具体的な改善	①物流システムの効率化による労働時間の短縮 ○データの活用により、輸送体系、物流システムを効率化し、ドライバーの労働時間も改善。(事例1) ○生産ラインと一体化した物流システムを構築。(事例3) ○販売先との間で正確な情報交換により、製造、輸送、保管、在庫、出庫、納品の各作業がシステム化されることで、ムダな作業や時間を生じさせないような仕組みを構築。(事例4) ○メーカーと物流子会社が一体となり、生産進捗から納期情報を共有、物流におけるボトルネックの早期発見と、改善フォローが進めやすい関係を構築。(事例5) ○生産計画に基づく事前出荷準備による手待ち時間の解消。(事例7) ○コンサルが入ることで、生産ラインと一体化した物流部門の改善。(事例9) ○オリジナルパレットを用いた荷役作業、積卸し時間の軽減。(事例2) ②パレット化などによる荷役軽減 ○パレタイズ化と荷主側で事前に荷造りを行うことでドライバーの荷役時間を解消。(事例7) ○パレタイズ化によりドライバーの荷役作業時間を解消。(事例8) ○パレタイズ化と荷主側で事前に荷造りを行うことでドライバーの荷役時間を解消。(事例9) ③入出荷ダイヤ管理によりトラック集中の分散化し手待ち時間、拘束時間の短縮 ○入出荷ダイヤ管理によるトラック受入れ集中の分散化。(事例3) ○距離のある納入先の出荷は優先して行い、長距離ドライバーの拘束時間の短縮。(事例7) ④場内レイアウト改善によりトラック集中の分散化し手待ち時間、拘束時間の短縮 ○場内レイアウトの改善(集荷ダイヤの掲示、受け入れ場所の掲示)により、トラックの集中を分散。(事例9) ⑤事前の出荷準備の徹底、荷役分離による手待ち時間、荷役時間の短縮、荷役作業軽減 ○前日出荷準備での手待ち時間発生への対応として、品種数の削減を検討。(事例10)

3. 物流現場の捉え方の比較（参考）

■荷主企業とトラック運送事業者及びトラックドライバーとの物流現場の捉え方の比較（参考）

トラック運転者の長時間労働問題に対して、平成27年度、国土交通省及び厚生労働省では、トラック運送事業者、荷主企業、行政等の関係者が一体となり、トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制を実現するための具体的な環境整備等を図ることを目的とした「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」及び「同地方協議会」（中部運輸局管内各県を含む）を設置した。

全協議会で、トラック運送事業者及びドライバーに対し、長時間労働の実態を把握するためのアンケート調査を実施。

ここでは、平成27年12月に実施した荷主企業に対する調査結果と、平成27年9月に実施したトラック運送事業者及びトラックドライバーに対する調査結果（※）を比較し、物流現場の捉え方の差異等を確認した。

※当該調査結果は、国土交通省と厚生労働省が平成27年9月に実施した「トラック輸送状況の実態調査」の中部運輸局管内5県分のデータを用いた。

（1）時間指定の有無

時間指定の有無は、荷主調査で「時間を指定」が50%前後、トラック事業者調査で「50%強」となっており、午前・午後指定及び指定なしの割合を含め、概ね同傾向として捉えられているとみることができる。

		時間を指定	午前・午後指定	指定なし	その他
荷主調査	出荷現場	50.5%	21.1%	23.5%	3.1%
	納入先	63.2%	19.2%	11.9%	5.7%
	入荷現場	43.8%	22.7%	33.0%	0.5%
トラック事業者調査	真荷主	52.3%	28.4%	19.4%	—
	元請け荷主	57.8%	25.6%	時間を指定	—

（2）手待ち時間の発生

手待ち時間の把握状況をみると、発生していると答えた事業所は、荷主調査で「時間を指定」が50%前後、トラック事業者調査で「50%弱」となっており、概ね同傾向として捉えられている。

手待ち時間が発生する場合、荷主調査の平均は出荷現場で37分、納入先で51分、入荷現場で30分、であるのに対し、トラックドライバー調査では1時間43分、トラック事業者調査では、泊付き輸送担当が1時間54分、日帰り輸送担当が1時間30分となっており、実態の捉え方は、異なる傾向とみることができる。

		発生している		わからない	発生していない	その他
			平均時間			
荷主調査	出荷現場	54.1%	37分	1.5%	39.3%	5.1%
	納入先	46.6%	51分	26.7%	22.6%	4.1%
	入荷現場	50.2%	30分	4.7%	43.0%	2.1%
トラックドライバー調査		47.2%	1時間43分	—	52.8%	—
トラック事業者調査	泊付き輸送担当		1時間54分			
	日帰り輸送担当		1時間30分			
	両方担当		1時間48分			

3. 物流現場の捉え方の比較（参考）

(3) 荷役作業の時間

荷役作業時間の把握状況をみると、荷主調査の平均は出荷現場で40分、配送先で38分、入荷現場で31分であるのに対し、トラックドライバー調査では発荷主で44分、着荷主で41分となっており、概ね同傾向として捉えられているとみることができる。

		平均時間
荷主調査	出荷現場	40分
	納入先	38分
	入荷現場	31分
トラックドライバー調査	発荷主	44分
	着荷主	41分

(4) 手待ち時間に対する改善について、運送会社から荷主への要望の有無

手待ち時間に対する改善について、運送会社から荷主への要望の有無は、荷主調査では「要望あり」が出荷現場で26.4%、納入先で17.2%、入荷現場で7.0%、「要望なし」が70~90%程度であるのに対し、トラック事業者調査では、「協力依頼した」が真荷主に対して76.2%、元請け荷主に対して48.4%、「依頼したいができない」が23.8%、「依頼したことがない」が14.3%となっており、実態の捉え方は、異なる傾向とみることができる。

		要望あり				特に要望なし	その他
			改善を行なった	改善を検討	改善なし		
荷主調査	出荷現場	26.4%	17.1%	8.3%	1.0%	71.0%	2.8%
	納入先	17.2%	6.3%	3.6%	7.3%	80.2%	2.6%
	入荷現場	7.0%	5.5%	1.0%	0.5%	92.3%	0.5%
		協力依頼した				依頼したいができない	依頼したことがない
トラック事業者調査	真荷主	76.2%	協力を得られた割合		39.9%	23.8%	14.3%
	元請け荷主	48.4%			28.9%		

3. 物流現場の捉え方の比較（参考）

(5)ドライバー不足の実感・状況

ドライバーの不足感について、荷主調査では「実感している」が69.4%、トラック事業者調査では「不足している」が73.2%となっており、概ね同傾向として捉えられているとみることができる。

荷主調査でドライバー不足を実感した理由のうち「輸送を断られた」が46.1%、トラック事業者調査でドライバーが不足している場合の対応のうち「対応できず輸送を断っている」が41.9%となっており、輸送が断られることが4割を超える状況がみられることは、危惧すべき状況とみることができる。

	ドライバー不足の実感				実感した理由
	実感している	実感していない	わからない、 なんともいえない	その他、未回答	輸送を断られた
荷主調査	69.4%	16.7%	16.7%	13.8%	46.1%
	ドライバー不足の状況				ドライバーが不足している場合の対応
	不足している	不足していない	わからない、 どちらともいえない		対応できず輸送を断っている
トラック事業者調査	73.2%	16.5%	10.2%		41.9%

(6)書面化の状況

書面化の状況は、荷主調査では「ほぼ全てのトラック運送事業者と書面化している」が68.5%であるのに対し、トラック事業者調査では、荷役作業、付帯作業に関して「書面化している」のが、真荷主に対して37.4%、元請け荷主に対して41.8%となっており、捉え方に差異がみられる。

		ほぼ全てのトラック運送事業者と書面化している	一部のトラック運送事業者と書面化している	書面化はしておらず、口頭で依頼している	その他、未回答
荷主調査		68.5%	18.7%	2.5%	10.3%
トラック事業者調査		書面化している		口頭で依頼	事前連絡なし
	真荷主	37.4%		48.4%	14.2%
	元請け荷主	41.8%		45.1%	13.2%

4. 物流現場における実態と課題



5. 物流現場における改善点

ドライバー不足は、荷主にとって又は経済活動全体にとって「輸送できない」危機感として捉えるべきであり、経済活動にも大きな影響が及ぶ危険性が懸念される。

物流現場における改善点

- ドライバー不足及びドライバーの労働時間短縮への対応の必要性への理解の向上。
- 発荷主、着荷主、トラック事業者の三者間におけるコミュニケーション向上による情報と課題の共有化。
- 発荷主、着荷主、トラック事業者の改善基準告示、荷主勧告制度、書面化の認知度・理解度・実施率の向上。

発荷主

- 出荷における手待ち時間、附帯作業時間の把握と改善
- 納入先（着荷主側）における手待ち時間、附帯作業等の把握
- 納入先（着荷主側）との取引条件の情報交換、見直し
- トラック事業者との物流条件等に関する情報交換
- 手待ち時間（車両留置料）、附帯作業料、高速道路料金等の取り決めまで含めた書面化
- 改善基準告示、荷主勧告制度等の理解

トラック事業者

- 手待ち時間、附帯作業等の把握と、荷主企業への情報提示、時間短縮等の改善要請
- 原価計算による輸送コストの把握と荷主企業への提示
- 手待ち時間（車両留置料）、附帯作業料、高速道路料金等の取り決めまで含めた書面化
- 荷主企業との協力によるドライバーの労働環境の改善

着荷主

- 入荷における手待ち時間、附帯作業等の把握と改善
- 手待ち時間（車両留置料）、附帯作業料、高速道路料金等の取り決めまで含めた書面化
- 改善基準告示、荷主勧告制度等の理解
- 仕入先（発荷主側）との取引条件の情報交換、見直し

発荷主、着荷主、トラック事業者の三者間における情報と課題の共有と見える化が必要

行政

- 荷主企業に対するドライバーの労働環境改善の必要性の周知
- 発荷主、着荷主、トラック事業者三者による物流条件等に関する情報交換の必要性の周知
- 荷主勧告制度のさらなる周知
- 運送契約における書面化の推進、具体的な運送契約の取り決めに向けた書面化ガイドラインのさらなる周知
- 「物流事業者におけるKPI導入の手引き」のさらなる周知
(Key Performance Indicator(s) : 重要業績評価指標)
- 「トラック輸送における取引環境・労働時間改善中央協議会」及び「同地方協議会」の有効活用

三者間における「話し合いの場」の設置

発荷主、着荷主、トラック事業者三者協力による物流現場の改善

トラック運送業における取引環境の改善及び長時間労働の抑制

改善基準告示(トラック運転者関係)の概要

自動車運転者の労働時間等の労働条件については、労働省告示である「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(略称「改善基準告示」)があります。日々の運行では、これを遵守することが必要です。

改善基準告示等の概要は、以下のとおりです。

項 目	改 善 基 準 告 示 等 の 概 要
拘 束 時 間	1 カ月 293 時間 労使協定があるときは、1年のうち6カ月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲において320時間まで延長可 1 日 原則 13 時間 最大 16 時間 (15 時間超えは1 週2 回以内)
休 息 期 間	継続8 時間以上 運転者の住所地での休息期間が、それ以外の場所での休息期間より長くなるよう努めること。
拘 束 時 間 ・ 休 息 期 間 の 特 例	休息期間の特例 業務の必要上やむを得ない場合に限り、当分の間1 回4 時間以上の分割休息で合計10 時間以上でも可 (一定期間における全勤務回数 $1 / 2$ が限度)。
	2 人乗務の特例 1 日 20 時間以内 同時に1 台の自動車に2 人以上乗務(ただし、車両に身体を伸ばして休息することができする設備がある場合に限る。)の場合、最大拘束時間は1 日20 時間まで延長でき、休息期間は4 時間まで短縮できる。
	隔日勤務の特例 2 暦日 21 時間以内 (拘束時間) 2 週間で3 回までは24 時間が可能 (夜間4 時間以上の仮眠が必要)。 ただし、2 週間で総拘束時間は126 時間まで。
	フェリーに乗船する場合の特例 フェリー乗船時間については原則として休息期間として取扱い、勤務終了後の休息期間から減算可。減算後の休息期間は、フェリー下船から勤務終了時までの $1 / 2$ を下回ってはならない。
運 転 時 間	2 日平均で1 日当たり9 時間以内 2 週平均で1 週間当たり44 時間以内
連 続 運 転 時 間	4 時間以内 (運転の中断には、1 回連続10 分以上、かつ、合計30 分以上の運転離脱が必要)
時 間 外 労 働	改善基準告示の範囲内で1 日、2 週間、1 カ月以上3 カ月以内、1 年の上限時間を労使協定で締結。
休 日 労 働	2 週間に1 回以内、かつ、1 カ月の拘束時間及び最大拘束時間の範囲内。
労働時間の取り扱い	労働時間は拘束時間から休憩時間 (仮眠時間を含む) を差し引いたもの。事業場以外の休憩時間は仮眠時間を除き3 時間以内。
休 日 の 取 り 扱 い	休日には休息期間に24 時間を加算した時間。 いかなる場合であっても30 時間を下回ってはならない。
適 用 除 外	緊急輸送・危険物輸送等の業務については厚生労働省労働基準局長の定めにより適用除外。

トラック事業における

書面化の推進について

国土交通省においては、トラック事業における適正取引の推進及び安全運行の確保に向け荷主等と協働の下、運行条件に係る重要事項について書面化を推進します。

これからの荷主等(運送委託者)とトラック事業者のルール

- 荷主等は、**運送状(運送委託書)**を、**トラック事業者**に提供してください。
- トラック事業者は、運送業務、附帯業務、運賃、料金等についての**重要事項を示す書面(運送引受書)**を、**運送行為前に**、荷主等にメールやFAXで送付してください。
- トラック事業者は、適正な取引を確保するため、荷主等と**密接に連絡**を取り合い、**十分な意思疎通**を図ってください。
- トラック事業者は、荷主等に交付した書面を**1年間保存**してください。

安全と適正取引のために!! ～これから～



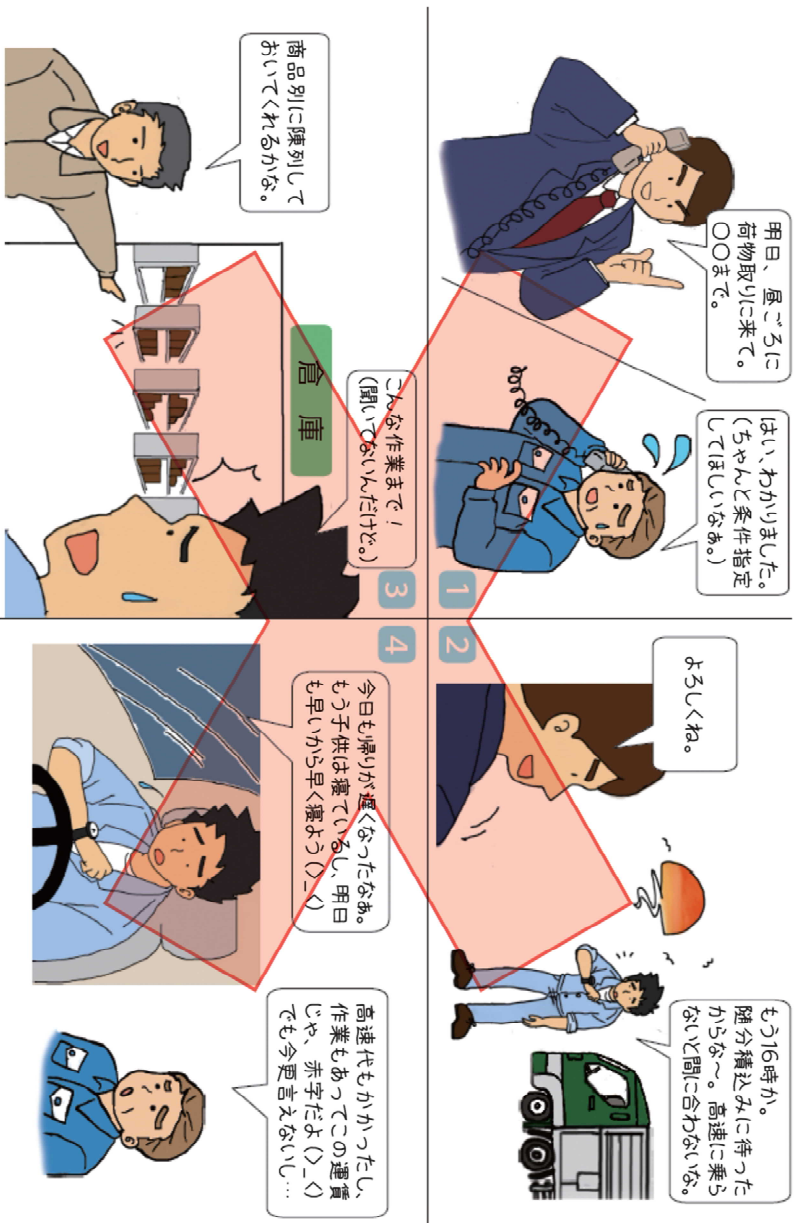
国土交通省



公益社団法人
JTA 全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

安全と適正取引のために!! ～今まではこんなこともあった～



本件に関する相談窓口

- 国土交通省自動車局貨物課
- お近くの運輸局自動車交通部貨物課
- お近くの運輸支局

お問合せ先はこちらから

<http://www.mlit.go.jp/common/000211178.pdf>



- (公社) 全日本トラック協会

- 都道府県トラック協会

お問合せ先はこちらから

<http://www.jta.or.jp/association/todou.html>



※そのほか「燃料サーチャージ制導入」及び「適正取引の推進」に係るご相談についても受付けております。

スマートフォンでQRコードを読み込むためには、専用のアプリが必要です。

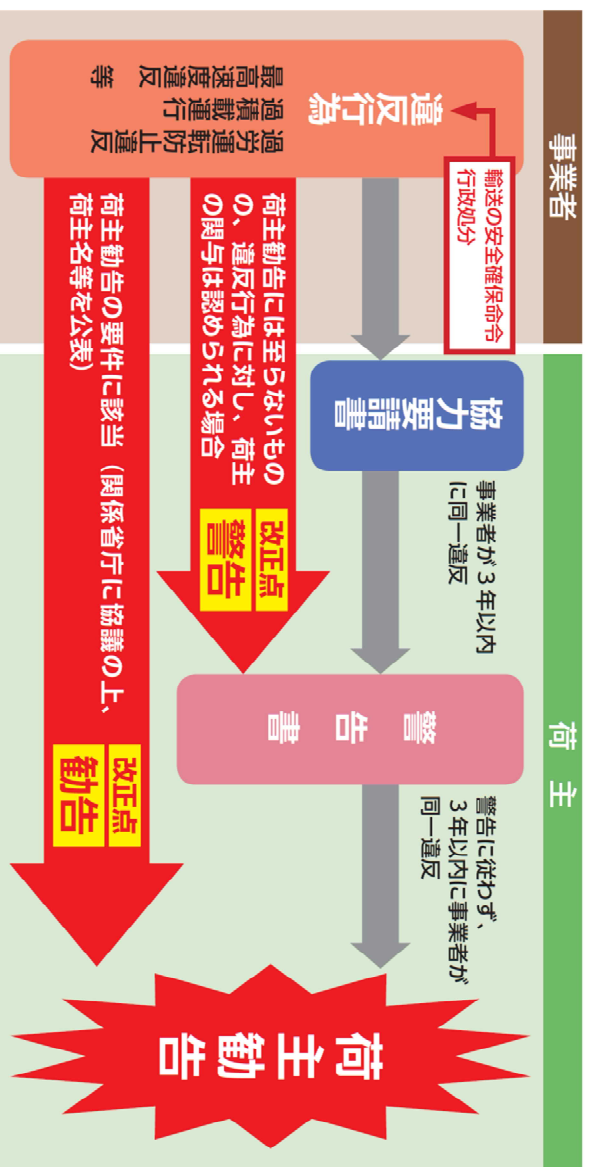
荷主勧告が発動されやすくなります！

～荷主勧告制度の改正について～

平成 26 年 4 月 1 日より、荷主による輸送の安全阻害行為を的確に防止するため、『荷主勧告の対象となる重点的な類型等を明示すること』『荷主勧告の発動に「協力要請書」の発出を要件としないこと』等を措置する荷主勧告制度の改正が行われます。

新たな荷主勧告制度の概要

※旧制度では、荷主勧告の発動には過去 3 年以内に警告的内容の協力要請書の発出が要件となっていました。が、新制度では、**違反事例が要件に該当すると認められれば、協力要請書を経ず、荷主勧告が発動されます。**



荷主勧告制度とは？

貨物自動車運送事業法第 64 条に基づき、トラック運送事業者が行った過積載運行等の違反行為について、荷主が指示するなど荷主の主體的な関与があった場合に、国土交通省が当該荷主に対して是正措置を勧告し、トラック運送事業者の違反行為の再発防止を図る制度です。

荷主勧告が発動された場合、当該荷主名及び事案の概要が公表されます。

- 警告書…荷主勧告には至らないが、実運送事業者の違反に関し荷主の関与が認められる場合に発出。
- 協力要請書…実運送事業者の違反に関し、荷主の明確な関与は認められないものの、当該違反の再発防止のため、荷主の協力を要請する必要がある場合に発出。



国土交通省



公益社団法人
全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷主勧告に係る荷主の行為類型とは？

- 違反行為が荷主の指示に基づき行われたことが明らかであること
- その他違反行為が主として荷主の行為に起因するものと認められること

荷主が事業者に対し優越的な地位や継続的な取引等を利用し、次のような行為を実行

1 非合理的な到着時間の設定

荷主の原因で積荷が準備できておらず、出発時間が遅延しても、到着指定時間は変更されず、指図書の変更もされなかった。荷主には無理な運行となることを説明したが、到着時間は変更されなかった。

2 やむを得ない遅延に対するペナルティの設定

配送地点毎に厳しい着時間の指定があり、延着の場合は商品買い取りのペナルティがあった。配送地点毎で荷主が行う荷卸しに時間がかかり、その結果、運行が過酷になり、運転手は基準の休憩時間が確保できず、拘束時間も1日16時間を超過するものが頻発する状況となった。

3 積み込み前に貨物量を増やすような急な依頼

荷主担当者から、当初予定していた貨物量の倍の貨物を輸送するよう荷捌き場で指示された。そのため、運送を断ろうとしたら、取引解消を示唆され恫喝され、やむなく運送した。

4 恒常的に発生する待ち時間に対して改善措置を行わない場合

待ち時間が毎日2時間も発生しており、ドライバーの拘束時間が改善基準告示の限度時間を超過する日がある。荷主に対して、時間設定や積み込み場所を工夫するようお願いしたが、取引解消を示唆されたため、やむなく従った。

5 荷主が事業者に対し、違反行為を指示、強要等

現場に行き過積載が判明して、もう1台準備するように提案したが、対応してもらえなかった。そのため、運送を断ろうとしたら、取引解消を示唆され恫喝され、やむなく運送した。



事例毎に荷主勧告の要件に該当するか否かを判断し、発動!!

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善三重県協議会」における パイロット事業の進捗状況

第1回検討会

- 目的と方針の共有
- 実態の確認

8月26日

第2回検討会

- 課題と改善策
- 実証実験プランの検討

11月24日

第3回検討会

- (結果分析)
- (まとめ)

●月～●月

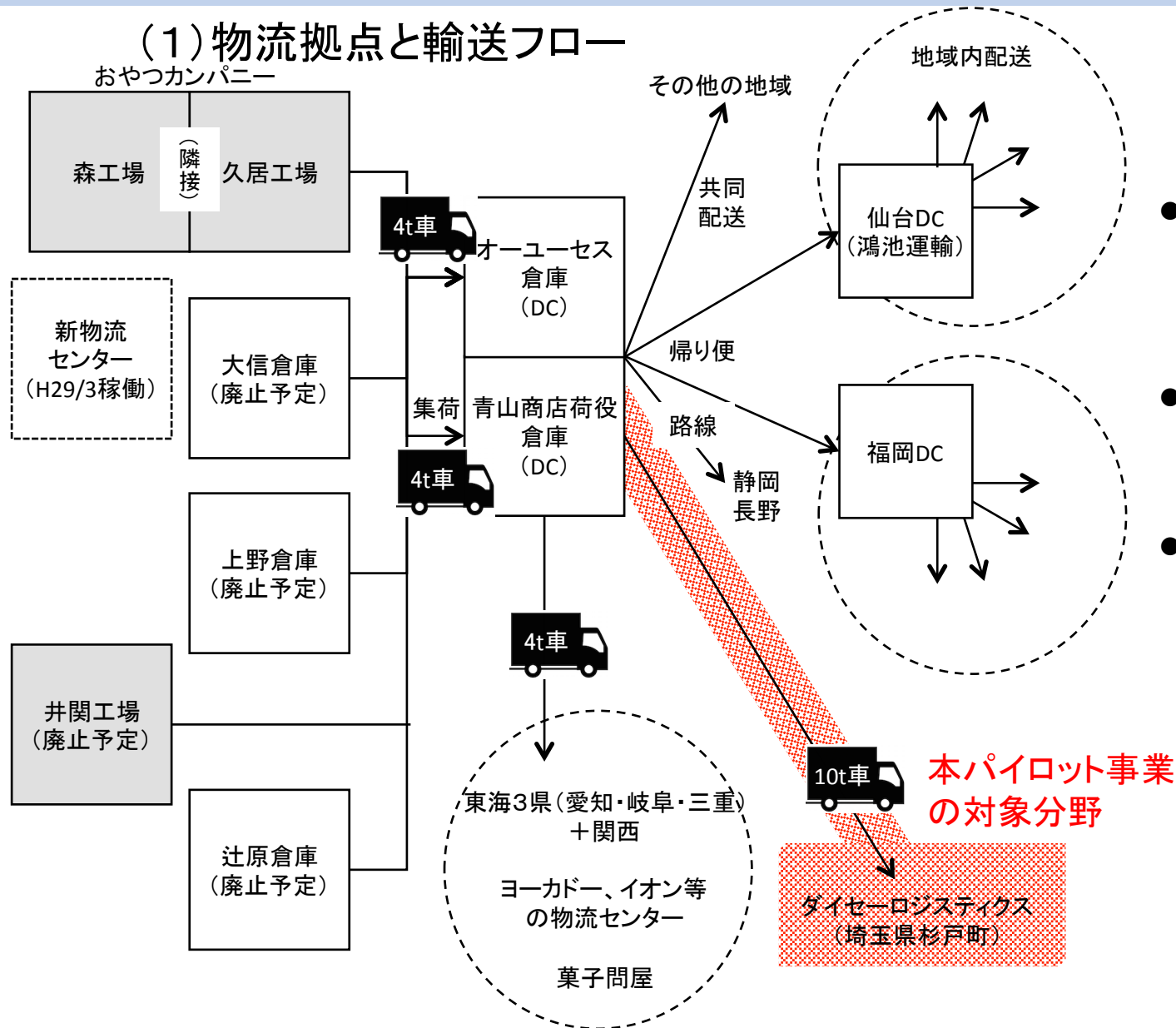
(株)運輸・物流研究室

1. 対象集団の概要

	発荷主	元請け運送事業者
企業名	株式会社おやつカンパニー	有限会社青山商店荷役
事業所所在地	三重県津市一志町	三重県津市庄田町
業種	菓子・食品の製造販売	一般貨物自動車運送業 倉庫業 荷役・梱包
規模	資本金6,425万円 売上高199億円 従業員380名	従業員数49人 車両数40台

2. パイロット事業の対象拠点と物流実態

(1) 物流拠点と輸送フロー



- 各工場・倉庫はアイテム分担。集荷トラックが巡回し、(株)オーユーセスまたは青山商店荷役の倉庫に入荷する。
- 各地方のストックポイントに、おやつカンパニー手配のチャーター便や路線便で輸送。
- 青山商店荷役は、東海3件+関西の納品先に日帰り配送、および埼玉県杉戸町のストックポイントに週2回1泊2日運行。

2. パイロット事業の対象拠点と物流実態

(2) 荷主企業と運送事業者の取引実態

■輸送戦力

①構成員事業者への委託状況

- 横持ち集荷
- 商品保管、ピッキング、積み込み
- トラック輸送
- 配送先での荷下し

②輸送分野

- 集荷
- 近距離配送(東海3件+関西)
- 長距離幹線輸送(埼玉県)

③委託シェア

- 青山商店荷役シェア保管約50%、運送約25%

④使用車両(車種・台数)

- 10トン車1台、4トン車 3台、傭車中型1台(臨時)

■物流条件

①積み作業

- 集荷および倉庫内はパレット積みであるが、積み込み時に荷台上でパレット崩し・バラ積み。軽量低価格商品のため積載率を優先。

②輸送条件(高速使用等)

- 運賃は高速料金込み。
- 実態は使用すると赤字になるためほとんど使用せず。埼玉県杉戸便は途中から高速を利用。

③納入時刻等の着荷主の条件

- 到着時間予約制荷主の場合、着時間を守れないと原則翌日まわしなる。
- それ以外は到着順に受付けて荷下し。

④運賃体系

- 専属チャーター:2台、貸切距離制:2台

3. 問題点とその要因

(1) 物流の効率性からの視点

① 集荷が非効率

- 集荷先が最大6箇所ある。(工場3倉庫3)特に久居地区から井関工場は10Km、辻原倉庫は5Km離れており非効率。

② 出荷積込みに1時間30分～3時間かかっている

- 積載率重視で手積みのため。

(2) 労働時間短縮と告示遵守からの視点

① 長距離幹線便(埼玉県杉戸行き)において、改善基準告示の遵守に苦心している

- 運行管理の強化の余地がある。特に拘束時間、連続運転時間、休息期間の管理。
- 高速道路の適切な利用ができていないことが、休憩時間や連続運転時間に影響を与えている。

4. 想定される改善策の分野と概要

(1) これまでの改善への取り組み

① おやつカンパニー拠点の集約(推進中)

- 3倉庫(大信倉庫・上野倉庫・辻原倉庫)および井関工場の在庫を、建設中の新物流センターに集約する。これにより久居工場の1Km圏内に物流拠点が集約される。
- 平成29年3月新物流センター稼動予定。

(2) 現状の問題点に対する改善案

① 集荷が非効率

- 集荷先が最大6箇所ある。(工場3倉庫3)特に久居地区から井関工場は10Km、辻原倉庫は5Km離れており非効率。

② 出荷積込みに1時間30分～3時間かかっている

- 積載率重視で手積みのため。

おやつカンパニー拠点の集約
(推進中)

可能な運行について
バラ積みからパレット積みに変更

① 長距離幹線便(埼玉県杉戸行き)において、改善基準告示の遵守に苦心している

- 運行管理の強化の余地がある。特に拘束時間、連続運転時間、休息期間の管理。
- 高速道路の適切な利用ができていないことが、休憩時間や連続運転時間に影響を与えている。

運行管理の強化

高速道路の適切な利用

5. 実証実験のプラン(案1)

①対象分野

- パレット積みによる発地荷役時間の削減

②実験期間

ビフォア : 平成29年〇月〇日～〇月〇日

アフター : 平成29年〇月〇日～〇月〇日

③改善策の概要

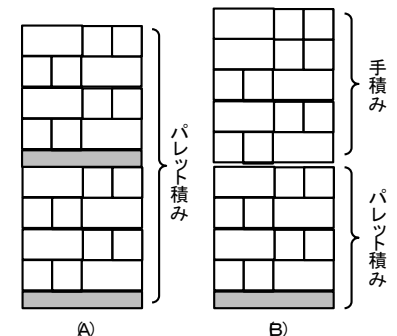
- バラ積みをパレット積みに変更し、荷役時間の削減効果と積載率の変化を検証する。
- 対象とする運行は、埼玉県杉戸町のストックポイント(ダイセーロジスティクス株)行き便とする。理由は以下の通り。
 - 長距離幹線便であり、改善基準告示遵守のために効果が見込まれる。
 - 在庫補充のため、商品種類が比較的少なく、パレット積みをしやすい。

④実験方法

- 発・着それぞれの荷役時間、積載数を、バラ積みの場合とパレット積みの場合で計測する。
- 荷傷防止のための、ストレッチフィルム、緩衝材使用を検討する。
- 作業負荷などドライバー意見を収集する。

[必要機材等]

- パレット、ストレッチフィルム、緩衝材



本案は、以下の理由により対象集団から採用されず。

- ✓ 対策をしても荷傷が予想される。返品になったら運送会社の費用負担となる。
- ✓ パレットを持ち帰る必要があり、帰り荷がとりにくくなる。
- ✓ 運べる物量が減るのは困る。

6. 実証実験のプラン(案2)

①対象分野

- 荷主と運送事業者双方の負担による高速道路の適正な利用
- 積込み荷役時間の短縮

②実験期間 <別途決定>

ビフォア : 平成28年10月10日～10月13日

アフター : 平成29年〇月〇日～〇月〇日

③改善策の概要

- 埼玉県杉戸町のストックポイント(ダイセーロジスティクス株)行き便を対象とする。
- 高速道路を適正区間使用することを前提とした運行計画を立てて運行し、労働時間と告示遵守状況を、従来運行と比較する。
- 積込みにおいて、時間短縮のため補助要員を配置する。

④実験方法

- 運行区間の往路において、効果が見込める高速道路区間をすべて利用する運行計画(運行基準表)を作成する。運転者任せ部分を作らず、以下の項目を明示する。
運行ルート、高速道路のIN/OUT箇所、休憩場所・休憩時間、休息場所・休息期間、主な経過地の予定着・発時刻
- 高速道路利用運行を3回行い、往路における拘束時間、連続運転時間、休憩時間、休息期間を測定し、高速道路利用の効果を評価する。
- 積込みにおいて、運転者に加え構内作業員1人を支援要員として割り当て、荷役時間短縮効果と増加経費を評価する。
回数は2回とする。

[必要機材等]

- 特になし

県内トラック運送事業者 各位

トラック輸送における取引環境・

労働時間改善三重県協議会事務局

(三重労働局、三重運輸支局、三重県トラック協会)

トラック輸送における取引環境・長時間労働の改善に向けた
パイロット事業(実証実験)の参加事業者の募集について

トラック運送事業においては、総労働時間が長く、また荷主都合による手待ち時間などの実態があり、取引環境の改善と長時間労働の抑制に向けた環境整備を進める必要があるため、平成27年度から各都道府県に「トラック輸送における取引環境・労働時間改善地方協議会」を設置して、実態調査、課題の抽出、改善方策等について協議を行っているところです。

また、平成28年度から29年度にかけて、改善方策の検討、検証をするためにパイロット事業(実証実験)を実施、計画しています。

つきましては、荷主企業等の協力のもと、パイロット事業に取り組んで頂ける運送事業者を募集しますので、別紙様式により平成 年 月 日()までに事務局までお知らせ下さい。

記

1. パイロット事業の実施予定数と選考方法

平成29年度に1～2事業を予定しています。

応募が多数の場合は、関係荷主の協力が得られ、改善効果が高いと思われる対象集団を協議会事務局で選定させていただきます。

2. パイロット事業の実施方法について

国が委託するコンサルティング会社と発荷主(元請運送事業者含む)・着荷主、実運送事業者(関係する同業他社を含む)など対象集団で会議体を作り、専門家による取引環境・長時間労働等の実態調査を行い、課題や問題点を洗い出し解決手段等を検討するとともに、長時間労働の抑制等を目標とする実験を実践し検証を行います。

<留意事項>

パイロット事業の取組内容については、協議会において共有、公表することも予定しております。

【問合せ先】 一般社団法人三重県トラック協会 担当者:西口、稲垣
TEL:059-227-6767 FAX:059-225-2095

FAX番号 059-225-2095

協議会事務局 (一社)三重県トラック協会 担当者:西口、稲垣

トラック輸送における取引環境・長時間労働の改善に向けた
パイロット事業(実証実験)の参加事業者の募集

1. 募集期間 平成 年 月 日()まで
2. 募集対象 現在又は過去においてトラック運転者の長時間労働等の実態を有する運送事業者であって、荷主と長時間労働改善に向けた問題意識を共有し、改善の意欲がある事業者、また、更なる改善を考えている事業者 等(発荷主(元請運送事業者含む)・着荷主、実運送事業者(関係する同業他社を含む)などを構成員とする集団)
3. 事業内容 対象集団は、コンサルティング等の専門家のアドバイスのもと問題の分析、解決手段の検討、実践、検証等を経て改善を図ります。

※パイロット事業の取組内容は、協議会で公表するなど活用することを
予定しています(事業者名は非公開とすることも可)

○貴社の概要をご記入ください。

貴社名			
住所			
電話番号		FAX番号	
ご記入者名		お役職名	

○貴社における長時間労働の概要と取引環境・労働環境等改善したい内容をご記入
下さい。(荷主、輸送品目、改善したい事項(荷役作業、付帯作業、手待時間等))

--