

第2回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長野県地方協議会

議 事 次 第

〔 日時 平成28年2月19日（金） 13:30から 〕
〔 場所 長野県トラック会館 2階大会議室 〕

1. 開 会

北陸信越運輸局長挨拶

2. 議 題

1. トラック輸送状況の実態調査結果について

2. パイロット事業の実施について

3. その他

・長野県地方協議会の開催スケジュール（予定）について

・国土交通省自動車局貨物課長事務連絡（27.12.7付け）について

3. 閉 会

長野労働局長挨拶

資料1 トラックドライバーの労働時間等のルールの概要

資料2-1 トラック輸送状況の実態調査票回収状況

資料2-2 トラック輸送状況の実態調査（全体版）結果概要

資料2-3 トラック輸送状況の実態調査（長野県版）結果概要

資料2-4 トラック輸送状況の実態調査結果（長野県版）

資料2-5 トラック輸送状況の実態調査 全国と長野県の比較

資料3 トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会におけるパイロット事業の実施
について（通達）

資料4-1 トラック運転者労働条件改善事業について

資料4-2 中小企業事業主に対する「職場意識改善助成金」の支給

資料5 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

資料6 （提案）パイロット事業対象集団の選定について

資料7 パイロット事業実施と長野県地方協議会の開催スケジュール（予定）

資料8 その他 国土交通省自動車局貨物課長事務連絡（27.12.7付け）

資料9 第1回長野県地方協議会議事録

第2回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長野県地方協議会

委員名簿

(順不同)

小山 健	信州大学 名誉教授 (工学博士)
水本 正 俊	一般社団法人長野県経営者協会 専務理事
佐々木 正 孝	長野県中小企業団体中央会 専務理事
古畑 一 彦	マルコメ株式会社 物流管理部長
佐藤 正 彦	全国農業協同組合連合会長野県本部 総合企画部長
町田 正 樹	全日本運輸産業労働組合 長野県連合会 書記長
佐藤 武 司	日本通運株式会社 長野支店長 (公益社団法人長野県トラック協会 副会長)
朝場 宏 男	東信運送株式会社 代表取締役 (公益社団法人長野県トラック協会 適正化事業委員長)
岡崎 直 人	厚生労働省 長野労働局長
江角 直 樹	国土交通省 北陸信越運輸局長

第2回 トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長野県地方協議会

出席者名簿

(順不同)

小山 健	信州大学 名誉教授 (工学博士)
水本 正 俊	一般社団法人長野県経営者協会 専務理事
佐々木 正 孝	長野県中小企業団体中央会 専務理事
古畑 一 彦	マルコメ株式会社 物流管理部長
佐藤 正 彦	全国農業協同組合連合会長野県本部 総合企画部長
町田 正 樹	全日本運輸産業労働組合 長野県連合会 書記長
佐藤 武 司	日本通運株式会社 長野支店長 (公益社団法人長野県トラック協会 副会長)
朝場 宏 男	東信運送株式会社 代表取締役 (公益社団法人長野県トラック協会 適正化事業委員長)
岡崎 直 人	厚生労働省 長野労働局長
(代理) 斉藤 克 明	国土交通省 北陸信越運輸局自動車交通部長

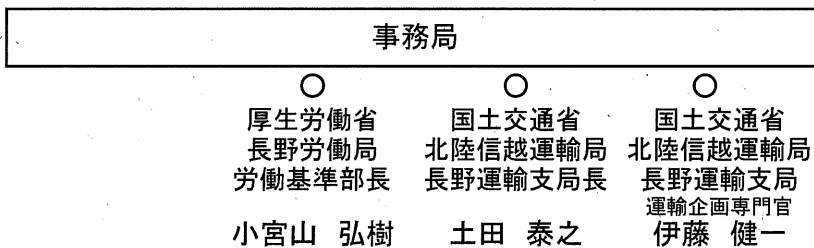
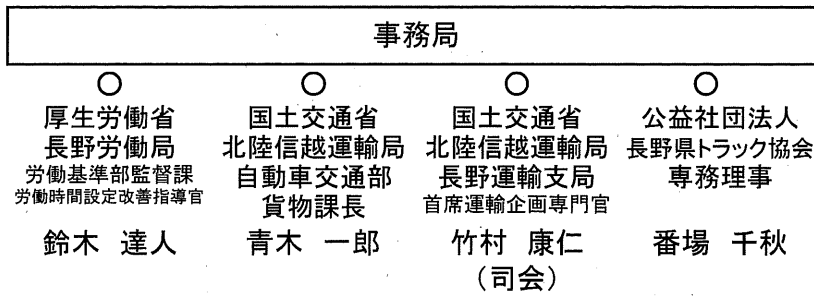
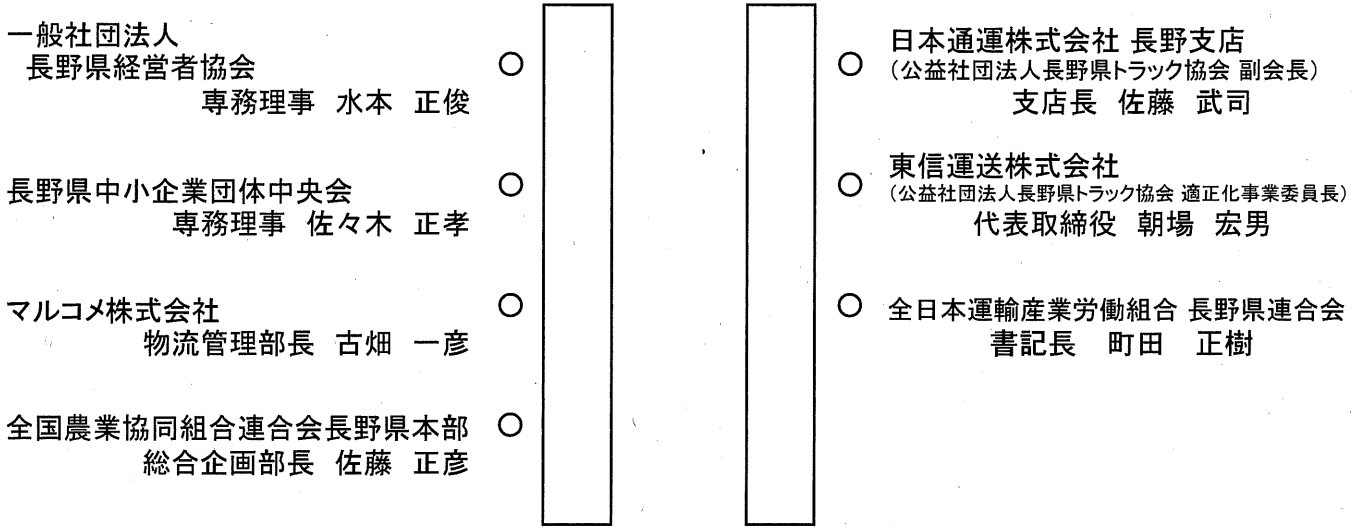
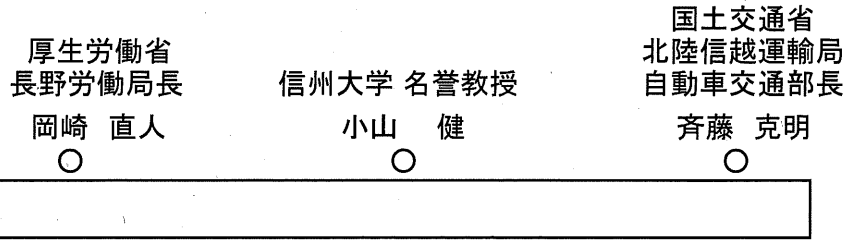
第2回トラック輸送における取引環境・労働時間改善 長野県地方協議会

配 席 図

平成28年2月19日(金) 13:30~

敬称略

場所 長野県トラック会館 2階大会議室



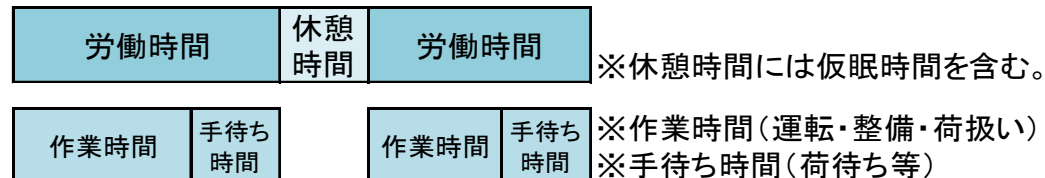
プ
レ
ス
席

出
入
口

■トラックドライバーの労働時間等のルールの概要【参考】

●拘束時間と休息期間の考え方

	勤務日(非休日)		休日
終業	始業	終業	始業
休息期間	拘束時間	休息期間	休息期間8時間+24時間 =32時間



●改善基準告示の概要

1. 拘束時間(始業から終業までの時間)

- ・ 1日 原則13時間以内(最大16時間)
- ・ 15時間超えは1週間2回以内
- ・ 1か月 293時間以内
- ※ 労使協定があるときは、1年のうち6か月までは、1年間についての拘束時間が3,516時間を超えない範囲内において1か月320時間まで延長可
- ※ 2人乗務の場合、隔日勤務の場合、フェリーに乗船する場合に特例あり(16時間を超える拘束時間も可)

2. 休息期間(勤務と勤務の間の自由な時間)

- ・ 継続8時間以上
- ※ 2人乗務の場合、隔日勤務の場合、フェリーに乗船する場合に特例あり

3. 運転時間

- ・ 2日平均で1日 9時間以内
- ・ 2週間平均で1週間 44時間以内

4. 連続運転時間

- ・ 4時間以内(連続運転時間は、1回が連続10分以上かつ合計が30分以上の運転の中断をすることなく連続して運転する時間)

5. 休日労働

- ・ 2週に1回以内、かつ1か月及び拘束時間及び最大拘束時間の範囲内

●労働基準法による休日の取得

- ・ 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

トラック輸送状況の実態調査票 回収状況

都道府県名	事業者用			ドライバー用		
	目標	回収数	目標に対する回収率	目標	回収数	目標に対する回収率
北海道	30	43	143.3%	150	208	138.7%
青森	20	29	145.0%	100	94	94.0%
岩手	20	20	100.0%	100	103	103.0%
宮城	20	20	100.0%	100	100	100.0%
秋田	20	20	100.0%	100	100	100.0%
山形	20	20	100.0%	100	100	100.0%
福島	20	30	150.0%	100	112	112.0%
茨城	20	27	135.0%	100	139	139.0%
栃木	20	23	115.0%	100	117	117.0%
群馬	20	28	140.0%	100	137	137.0%
埼玉	20	28	140.0%	100	136	136.0%
千葉	20	29	145.0%	100	143	143.0%
東京	30	31	103.3%	150	148	98.7%
神奈川	20	21	105.0%	100	100	100.0%
山梨	20	21	105.0%	100	105	105.0%
新潟	20	21	105.0%	100	96	96.0%
長野	20	22	110.0%	100	110	110.0%
富山	20	25	125.0%	100	124	124.0%
石川	20	18	90.0%	100	85	85.0%
福井	20	24	120.0%	100	120	120.0%
岐阜	20	20	100.0%	100	100	100.0%
静岡	20	21	105.0%	100	105	105.0%
愛知	30	31	103.3%	150	144	96.0%
三重	20	33	165.0%	100	165	165.0%
滋賀	20	31	155.0%	100	104	104.0%
京都	20	25	125.0%	100	106	106.0%
大阪	30	47	156.7%	150	168	112.0%
兵庫	20	19	95.0%	100	95	95.0%
奈良	20	26	130.0%	100	103	103.0%
和歌山	20	36	180.0%	100	94	94.0%
鳥取	20	22	110.0%	100	112	112.0%
島根	20	36	180.0%	100	131	131.0%
岡山	20	30	150.0%	100	122	122.0%
広島	20	28	140.0%	100	134	134.0%
山口	20	21	105.0%	100	104	104.0%
徳島	20	23	115.0%	100	103	103.0%
香川	20	27	135.0%	100	131	131.0%
愛媛	20	35	175.0%	100	109	109.0%
高知	20	19	95.0%	100	95	95.0%
福岡	20	36	180.0%	100	167	167.0%
佐賀	20	35	175.0%	100	133	133.0%
長崎	20	29	145.0%	100	115	115.0%
熊本	20	22	110.0%	100	102	102.0%
大分	20	31	155.0%	100	158	158.0%
宮崎	20	21	105.0%	100	104	104.0%
鹿児島	20	25	125.0%	100	119	119.0%
沖縄	20	23	115.0%	100	109	109.0%
計	980	1,252	127.8%	4,900	5,609	114.5%

資料2-5

トラック輸送状況の実態調査 全国と長野県の比較

1. 回答ドライバーの概要	全国	長野県
中心となる車種は、“大型”が	57.7%	62.6%
中心となる年齢は、	30歳～59歳	40歳～59歳
1運行の走行距離は、“短・中距離運行”（走行距離500km以下）が、	85.1%	81.4%
平均走行距離は、	297km	335km
2. 回答事業者の概要	全国	長野県
保有台数は、	21～50台が最多。 次いで51～100台。	同左
平均保有台数は、	57.8台	77.0台
3. ドライバー拘束時間の概要	全国	長野県
「手待ち時間がある運行」は全体の、	46.0%	28.5%
平均手待ち時間は、	1時間45分	1時間27分
「手待ち時間がない運行」と比べて長くなった拘束時間は、	1時間53分	2時間5分
短・中距離運行の平均拘束時間は、	11時間台	10時間台
長距離運行の平均拘束時間は、	16時間超	16時間超
拘束時間が長くなる輸送品目は、	「農水産品」、「特殊品」	同左
4. ドライバーの拘束時間等の分析	全国	長野県
1運行の拘束時間が13時間を超える運行は、	36.6%	29.9%
1運行の拘束時間が16時間を超える運行は、	13.0%	10.9%
1運行の拘束時間が16時間超の割合の中で高いものは、	「大型」、「長距離」、「農水産品」	「大型」、「長距離」、「排出物」
休息期間8時間未満の運行は、	15.8%	17.4%
休息期間8時間未満の運行のうち割合が高い車種は、	「大型」	同左
調査日7日間のうち「休日がなかった」ドライバーは調査日7日間のうち「休日がなかった」ドライバーの割合が高い車種は、	「大型」	「中型」
連続運転時間4時間超の運行は、	10.7%	8.9%
連続運転時間4時間超の運行のなかで割合が高いものは、	「大型」、「長距離」、「農水産品」	同左
高速道路を利用した場合の拘束時間は、	利用割合が高い運行の方が拘束時間が短い	明確な傾向は見られない
手待ち時間がある運行での1運行あたりの平均手待ち時間は、	1時間45分	1時間27分
手待ち時間がある運行での超過時間の割合は、	1時間超は55.1% 2時間超は28.7% 3時間超は15.1%	1時間超は44.5% 2時間超は13.2% 3時間超は8.3%
手待ち1回あたりの平均待ち時間は、	1時間9分	1時間4分
手待ち1回あたりの超過待ち時間の割合は、	1時間超は35.0% 2時間超は13.8% 3時間超は6.2%	1時間超は26.2% 2時間超は7.5% 3時間超は4.5%
手待ち時間は発・着荷主において、	頻度、時間（1時間強）とも同程度発生している	同左 （発生回数は着荷主が約13%多いが手待ち平均時間は発荷主が10分長い）
時間指定がある場合は、	ない場合と同程度の手待ち時間が発生している	ない場合よりも手待ち時間が長く発生している

5. 荷役の書面化、荷役料金収受の状況	全国	長野県
荷役に関して書面化しているものは、	58.2%	62.1%
事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、	9.5%	5.1%
荷役料金を収受できているのは、書面化しているもので、	71.2%	73.6%
荷役料金を収受できているのは、事前に口頭で依頼されたもので、	54.0%	55.5%
事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、	80.5%が荷役料金を収受できていない	50.6%が荷役料金を収受できていない
荷役料金の収受が出来ていない品目は、	「廃棄物」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」など	「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」など

6. 荷役、付帯作業の発生状況	全国	長野県
荷役作業の発生割合は、	発荷主で40.8% 着荷主で59.2%	発荷主で42.1% 着荷主で57.9%
荷役作業の平均時間は、	発荷主で51分 着荷主で42分	発荷主で48分 着荷主で46分
付帯作業で多いのは、	「検品」「保管場所までの横持ち運搬」「商品仕分け」	「商品仕分け」「検品」「保管場所までの横持ち運搬」

7. 事業者調査結果	全国	長野県
ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等全ての時間について、	「泊付き輸送」の方が長い傾向にある	同左
ドライバーの不足は、	全体の7割弱	全体の72.7%
保有車両台数が多い事業者ほど、	不足感が強い	不足感が強い傾向にある
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	同左
対応できず輸送を断っているケースは、	半数近く	37.5%

資料3

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会におけるパイロット事業の実施について（28.1.13付け基政発0113第1号、基監発0113第1号、国自貨第121号）**通達要旨**

1. パイロット事業の目的・概要

目的	トラック輸送状況の実態調査結果や長野県地方協議会の議論等において把握した、長野県内における具体的なトラック運転者の長時間労働等の問題点・課題を改善することを目的とする。
概要	発荷主・着荷主及び運送事業者を構成員とする集団（以下「 対象集団 」という。）が 実施 する実証実験。 好事例を集めてガイドラインを作成し、その普及・定着を図る取組の一環。
実施期間	平成28年度及び平成29年度の2ヶ年

2 実施方法等

対象集団	各年度1～2集団程度
候補選定	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 ①荷主と長時間労働改善に向けた問題意識を共有し、改善の意欲があるもの ②改善方法で悩んでいるもの、更なる改善を求めるもの などを含むものとし、 トラック輸送状況の実態調査結果や各地方協議会での議論等を踏まえ、発荷主・着荷主・運送事業者で構成される対象集団の候補を選定する。 ※十分な数の候補が得られない場合 協議会委員の了解を得たうえで、輸送品目、事業規模等候補選定の方向性を長野県地方協議会で決定し、具体的な候補の選定は事務局で行う。
パイロット事業への参画依頼	長野労働局は、地方協議会事務局内で十分な連携を行いつつ、選定された対象集団の候補に対して、候補選定後速やかにパイロット事業への参画依頼を行う。
進め方	例えば・・・ 1. 異なる2集団を対象として次の実施をする方法。 （i）平成28年度1件、平成29年度1件を実施する。 （ii）平成28年度から平成29年度にかけて平行して2件を実施する。 2. 平成28年度に1件実施し、同じ集団を対象に平成29年度に別の角度からアプローチ（深掘り又は別の成果を期待）する方法。
	①厚生労働省が予算要求中の <u>トラック運転者労働条件改善事業</u> を活用するもの

実施方法	<p>※トラック運転者労働条件改善事業 厚生労働省で業務委託契約した業者が、対象集団に対し、トラック運転者の長時間労働抑制等のためのコンサルティングを行うもの。 具体的には、対象集団と受託業者で会議体を作り、当該会議体による問題点の把握・改善方法の提案等と、受託業者による各事業場への個別訪問による改善方法の実施状況確認等を交互に進めるものを予定している(別添1参照)。 なお、本事業は、受託業者が主体的に進めていくことになるが、取組状況等について受託業者より情報提供を受け、長野県地方協議会で議論等を行うに際し、事業者ヒアリング等の他の情報と合わせて活用する。 なお、受託業者への連絡については、長野労働局が行う。</p> <p>②国土交通省が要求中の予算等を活用して調査請負業者を利用するもの</p> <p>※調査請負業者の利用等によるパイロット事業 対象集団において発着荷主と運送事業者の各々の状況を相互に理解するため、話し合いを通して課題の選定及び取組の具体化を行うものであり、北陸信越運輸局が調達する調査請負業者を入れて実施することを想定している。 長野県地方協議会事務局は、トラック運転者労働条件改善事業(別添1参照)を参考にしつつ、パイロット事業の実施方法について検討を進める。 なお、話し合い等を円滑に進めるうえで適切と思われる第三者がいた場合、当該第三者及びパイロット事業の関係者に了解を得たうえで当該第三者を話し合いに加えることもある。</p>
対象集団に対する支援体制	事務局は、対象集団に対して、厚生労働省所管の職場意識改善助成金等の支援策を紹介する等、トラック運転者の長時間労働抑制等に向けて各事業者の積極的な取組が行われるよう必要な助言等を行う。
実施方法の決定・伝達	対象集団に対するパイロット事業の実施方法が「トラック運転者労働条件改善事業」又は「調査請負業者の利用等によるパイロット事業」のいずれによるかは、対象集団の選定の報告後、中央協議会事務局で「トラック運転者労働条件改善事業」で実施するものを選定し、それ以外を「調査請負業者の利用等によるパイロット事業」で実施するため、中央協議会事務局で決定のうえ長野県地方協議会事務局に伝達される。

3 パイロット事業の規模

パイロット事業規模	国会において平成28年度予算が成立した場合、上記のとおり実施する。 事業規模については、現時点において、次のとおり各都道府県に原則1集団分の経費を計上している。 なお、本通知に加えて地方協議会が独自にパイロット事業を実施することを妨げない。 ・トラック運転者労働条件改善事業によるもの 20集団 ・調査請負業者の利用等によるもの 27集団以上
-----------	---

4 報告

報告	長野労働局及び北陸信越運輸局は、対象集団の選定を行った場合、速やかに別添2により厚生労働省労働基準局監督課及び国土交通省自動車局貨物課に報告する。
----	---

基政発0113第1号
基監発0113第1号
国自貨第121号
平成28年1月13日

都道府県労働局労働基準部監督課長 殿
各運輸局自動車交通部長等 殿

厚生労働省労働基準局労働条件政策課長
厚生労働省労働基準局監督課長
国土交通省自動車局貨物課長

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会におけるパイロット事業の実施について

トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会（以下「協議会」という。）において平成28年度より実施するパイロット事業について、その具体的な事項は下記のとおりであるので、了知のうえ、必要な検討・対応を進めること。

記

1 パイロット事業の目的・概要について

パイロット事業は、トラック輸送状況の実態調査結果や各地方協議会の議論等において把握した、各都道府県における具体的なトラック運転者の長時間労働等の問題点・課題を改善するために、発荷主・着荷主及び運送事業者を構成員とする集団（以下「対象集団」という。）が実施する実証実験であり、好事例を集めガイドラインを作成し、その普及・定着を図る取組の一環として、平成28年度及び平成29年度の2年間で実施するものである。

2 実施方法等について

対象集団は、各年度、各都道府県1～2集団程度とし、下記（1）ア及びイにより決定する。

なお、下記3「パイロット事業規模について」に留意すること。

（1）対象集団の選定

ア 対象集団の候補選定

対象集団は、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、改善の意欲があるもの
- ・ 改善方法で悩んでいるもの、更なる改善を求めるもの 等

を含むものとし、トラック輸送状況の実態調査結果や各地方協議会での議論等を踏まえ、各地方協議会でパイロット事業を実施するにあたって適当な発荷主・着荷主・運送事業者で構成される対象集団の候補を選定することとする。

その際、十分な数の候補が得られない場合には、協議会委員の了解を得たうえで、輸送品目、事業規模等候補選定の方向性を地方協議会で決定し、具体的な候補の選定は事務局で行うことでも差し支えない。

イ パイロット事業への参画依頼

各都道府県労働局は、地方協議会事務局内で十分な連携を行いつつ、上記アにより選定された対象集団の候補に対して、候補選定後速やかにパイロット事業への参画依頼を行うこと。

なお、対象集団の候補に対するパイロット事業の説明に当たっては、下記（２）「パイロット事業の実施方法」について留意するとともに、その取組内容を協議会において共有し、公とすることを予定していることについて対象集団の了解を得ること（事業者名については匿名でも差し支えない）。

（２）パイロット事業の実施方法

ア 進め方について

上記（１）の手順により選定された対象集団に対し、平成 28 年度及び平成 29 年度にパイロット事業を実施する。

年度ごとの進め方としては、次のようなものが想定される。

- ・ 異なる 2 集団を対象とし、（i）平成 28 年度 1 件、平成 29 年度 1 件又は（ii）平成 28 年度から平成 29 年度にかけて平行して 2 件を実施
- ・ 平成 28 年度に 1 件実施し、同じ集団を対象に平成 29 年度に別の角度からアプローチ（深掘り又は別の成果を期待）

イ 実施方法について

対象集団に対するパイロット事業の実施方法については、①厚生労働省が予算要求中のトラック運転者労働条件改善事業を活用するもの、及び、②国土交通省が要求中の予算等を活用して調査請負業者を利用するものを想定している。

① トラック運転者労働条件改善事業について

厚生労働省で業務委託契約した業者が、対象集団に対し、トラック運転者の長時間労働抑制等のためのコンサルティングを行うものである。具体的には、対象集団と受託業者で会議体を作り、当該会議体による問題点の把握・改善方法の提案等と、受託業者による各事業場への個別訪問による改善方法の実施状況確認等を交互に進めるものを予定している（別添1参照）。

なお、本事業は受託業者が主体的に進めていくことになるが、取組状況等について受託業者より情報提供を受け、地方協議会で議論等を行うに際し、事業者ヒアリング等の他の情報と合わせて活用すること。なお、受託業者への連絡については、関係都道府県労働局から行うこと。

② 調査請負業者の利用等によるパイロット事業について

対象集団において発着荷主と運送事業者の各々の状況を相互に理解するため、話し合いを通して課題の選定及び取組の具体化を行うものであり、各運輸局等が調達する調査請負業者を入れて実施することを想定している。

地方協議会事務局は上記①（別添1参照）を参考にしつつ、パイロット事業の実施方法について検討を進めること。

なお、話し合い等を円滑に進めるうえで、適切と思われる第三者がいた場合、当該者及びパイロット事業の関係者に了解を得たうえで当該第三者を話し合いに加えることも差し支えない。

ウ 対象集団に対する支援体制

地方協議会事務局は、対象集団に対して、厚生労働省所管の職場意識改善助成金等の支援策を紹介する等、トラック運転者の長時間労働抑制等に向けて各事業者の積極的な取組が行われるよう必要な助言等を行うこと。

エ 実施方法の決定・伝達

各都道府県の対象集団に対するパイロット事業の実施方法が上記イ①又は②のいずれによるかは、下記4による対象集団の選定の報告後、中央協議会事務局でイ①で実施するものを選定し、それ以外をイ②で実施するため、中央協議会事務局で決定のうえ各都道府県地方協議会事務局に伝達する。

3 パイロット事業規模について

パイロット事業については、国会において平成28年度予算が成立した場合、

上記のとおり実施することとしており、事業規模については、現時点において、以下のとおり各都道府県に原則1集団分の経費を計上している。なお、本通知に加えて地方協議会独自にパイロット事業を実施することを妨げるものではない。

- ・ 上記2（2）イ①によるもの 20 集団
- ・ 上記2（2）イ②によるもの 27 集団以上

4 報告について

都道府県労働局及び各運輸局は、上記2（1）により対象集団の選定を行った場合、速やかに別添2により厚生労働省労働基準局監督課及び国土交通省自動車局貨物課に報告すること。

パイロット事業対象集団報告様式

別添2

(○○地方協議会)

区分	名称	所在地	主な荷の種類 (実運送業者以外については業種を記載すること)	電話番号	担当者職氏名
発荷主					
運送事業者					
着荷主					
選定理由等					

※1 「名称」、「所在地」、「主な荷の種類」欄について決まり次第速やかに報告すること。それ以外の項目については追って報告することで差し支えない。

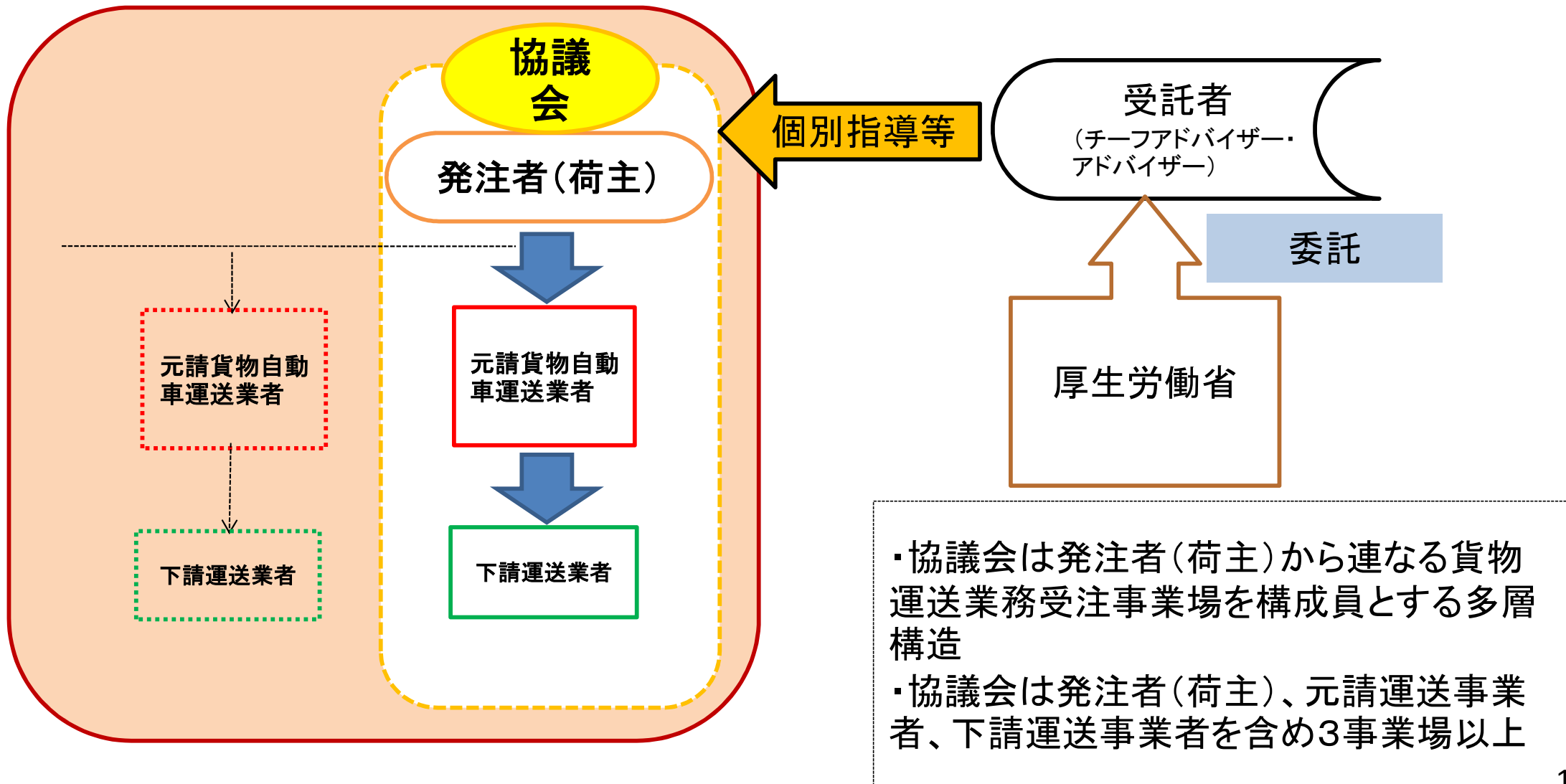
※2 「運送事業者」については、下記記入例を参考に元請、下請(1次、2次等)ごとに記載すること。

※3 「主な荷の種類」については、具体的名称でなくとも積み荷としての特性がわかる様に記載すること。

(記入例)

区分	名称	所在地	主な荷の種類 (実運送業者以外については業種を記載すること)	電話番号	担当者職氏名
発荷主	(株)○○	○○	精密機械部品製造業	××-××-××	総務部長○○
元請運送業者	(有)△△ Aセンター	△△	倉庫業(ただし一部自社配送あり)	××-××-△△	業務課長△△
下請運送業者	B貨物	□□	精密部品	××-××-□□	次長□□
着荷主	▽▽(株) C工場	▽▽	○○製品製造業	××-××-▽▽	工場長▽▽
選定理由等	(例1)実態調査結果を踏まえ、地方協議会で検討した結果、本県の主要産業である○○の輸送に係る集団を対象とすることが適当であると決定したため。 (例2)○○方面への輸送において際だって拘束時間が長い実態が見られるため、当該輸送形態を持つ集団を対象とした。				

厚生労働省で平成24年度から行っている、トラック運転者の労働条件改善事業。荷主企業、元請運送事業者及びその元請運送事業者の下請運送事業者を含めた協議会を設置し、アドバイザーによる個別指導等を通じて、長時間労働を改善する取組。



【事例紹介】トラック運転者労働条件改善事業

Case 1 導線と積込作業の改善で車両待機時間を短縮化（荷主：家電メーカー）

Before

- ・製造建屋→出荷建屋への横持ち運搬
- ・積込み車両の手待ち

【対策】

- ①建屋間運搬を削減し製造建屋からの直接出荷
- ②積込作業のフォークリフト荷役併用
- ③出荷建屋の導線改善、接車スペース拡大出入口の拡張等

After

各改善策の相乗効果により車両1台あたりの待機時間を9～10分程度短縮化

Case 2 回収物の降ろし作業時間短縮による拘束時間削減（荷主：食品スーパー）

Before

- ・回収物の降ろし作業に時間がかかる。
- ・降ろし作業の順番待ちで手待ち時間発生

【対策】

- ①回収物の店舗での仕分けを徹底
- ②作業の軽減による効率化

After

- ・作業時間と手待ち時間の短縮、拘束時間の短縮
- ・作業効率の向上

Case 3 データの活用により場内作業をスムーズに（荷主：製紙メーカー）

【従来の対策】

- ①入庫受付管理システム
- ②場内整理とバースの確保
- ③商品の共有化

【追加の対策】

- ①入庫受付管理システムのデータ化
- ②場内作業員の増員
- ③指図書の入手場所の複数化

After

- ・入庫から出庫まで2時間（待機時間30分以内）に
- ・待機時間の削減による労働時間短縮

第 I 章. 事業の概要

1. 事業の目的

トラック運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあり、労働基準関係法令や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）違反が高水準で推移し、また、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い職種となっているなど、その労働条件及び安全衛生の確保及び改善を一層推進することが喫緊の課題となっている。これらの背景として、荷主との関係から労働時間の短縮が進まないこと、多重的な請負構造から適切な運行管理がなされていない等の問題があげられる。

このような状況を踏まえ、トラック運転者の労働条件改善事業として、荷主、元請運送業者及びその元請運送業者の下請運送事業者（1次、2次下請等を含む）を含めた協議会を設置するとともに、自動車運行管理アドバイザーによる個別指導等を通じ、運送事業者自らの努力と荷主の協力を得て、長時間労働の抑制を行うことにより、安全衛生の確保・向上等を図ることとする。併せて、過去3年間の実績を取組事例集として作成し、トラック業界団体、荷主団体、トラック運転者を使用する事業者等に配布することにより、自主的改善を促していくことを目的とする。

2. 事業の内容

2. 1 対象集団の決定

荷主、荷主からの運送を直接依頼される元請運送業者及びその元請運送業者からさらに直接依頼をされる下請運送業者といった多重的な請負構造を有している集団を1集団とし、厚生労働省が事業場の情報を提供する関東甲信越・東海・近畿地方の3都府県以上から9集団を決定した。

なお、1集団当たり3事業場以上で構成される集団とし、必ずしもすべての請負関係にある貨物自動車運送業者を対象とはしていない。

2. 2 自動車運行管理チーフアドバイザーの選任

下記 2.7①の協議会の運営を統括し、その管理、調整、支援等本事業全体の統括・管理を行わせるため、自動車運行管理チーフアドバイザー（以下「チーフアドバイザー」という。）を選任し、下記①の業務を行った。

①チーフアドバイザーの業務

(i) 年間スケジュールの作成

トラック運転者労働条件改善事業の年間スケジュールを策定した。なお、スケジュールを決める際には事前に厚生労働省と協議を行った。

(ii) 自己診断チェックリストの作成・実施・分析（詳細は下記 2.5）

(iii) 打合せ会議（詳細は下記 2.6）

(iv) 協議会（詳細は下記 2.7①）

(v) アドバイザーと協議・相談

事業を円滑に進めるため、自動車運行管理アドバイザーと適宜協議・相談を行いながら事業を運営した。

- (vi) 事業場訪問結果の分析（詳細は下記2.7②）
- (vii) アンケートの実施（詳細は下記2.8）
- (viii) 取組事例集の作成等（詳細は下記2.9）
- (ix) 報告書の作成（詳細は下記2.10）

②チーフアドバイザーの選任

チーフアドバイザーは、運送業界の経営、労働基準関係法令、改善基準告示等に深い知識や経験を有する、本委託事業の仕様書にある厚生労働省の要件を満たす者から選任した。なお、チーフアドバイザーの選任に当たっては、その候補者を厚生労働省に示し、当該候補者が要件を満たしていることについて厚生労働省の確認を得た。

【チーフアドバイザー】

- 大島 弘明（日通総合研究所 経済研究部担当部長）
- 長濱 秀幸（日通総合研究所 安全コンサルティング部長）
- 安藤 弘一（日通総合研究所 取締役）
- 橋本 隆司（日通総合研究所 安全コンサルティング部 担当部長）

2. 3 自動車運行管理アドバイザーの選任

荷主が元請運送事業者に対して行っている発注方法又は元請運送事業者が下請運送事業者に対して行っている発注方法が、自動車運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与えている影響等を分析し、荷主の発注方法等の改善点等の指導・助言を行わせるため、自動車運行管理アドバイザー（以下「アドバイザー」という。）を選任し、下記①の業務を実施した。

①アドバイザーの業務

- (i) 自己診断チェックリストの作成・実施・分析（詳細は下記2.5）
- (ii) 打合せ会議（詳細は下記2.6）
- (iii) 協議会（詳細は下記2.7①）
- (iv) チーフアドバイザーと協議・相談

事業を円滑に進めるため、適宜チーフアドバイザーと協議・相談を行いながら事業を運営した。

- (v) 事業場訪問及び訪問結果の取りまとめ・分析（詳細は下記2.7②）
- (vi) 取組事例集の作成等（詳細は下記2.9）
- (vii) 報告書の作成（詳細は下記2.10）

②アドバイザーの選任

アドバイザーは、労働基準関係法令、改善基準告示等に深い知識や経験を有する、本委託事業の仕様書にある厚生労働省の要件を満たす者から選任した。なお、アドバイザーを選任するに当

たつては、その候補者を厚生労働省に示し、当該候補者が要件を満たしていることについて厚生労働省の確認を得た。

【アドバイザー】

- 長谷川雅行（日通総合研究所 顧問）
- 興村 徹（日通総合研究所 経済研究部 部長）
- 佐藤大二郎（日通総合研究所 安全コンサルティング部 研究主査）
- 金澤 匡晃（日通総合研究所 経済研究部 研究主査）
- 小林 秀利（日通総合研究所 嘱託研究員）

2. 4 年間スケジュールの作成

チーフアドバイザーは、トラック運転者労働条件改善事業の年間スケジュールを策定した。なお、スケジュールを決める際には事前に厚生労働省と協議を行った。

2. 5 自己診断チェックリストの作成・実施・分析

①目的等

チーフアドバイザー及びアドバイザーが協議会を構成する事業場における自動車運転者の労働時間の実態、荷主等からの受注の現状、労働時間減少の隘路等を把握するために、チーフアドバイザーが自己診断チェックリスト（以下「チェックリスト」という。）を作成した。

②項目

チェックリストの項目を検討、作成した。なお、チェックリストの対象期間は直近1年間とし、チェックリストの項目を決める際には、事前に厚生労働省と協議を行った。

- (i) 1日の拘束時間、1か月の拘束時間、休息期間、運転時間（2日平均での1日当たりの運転時間、2週間平均での1週間当たりの運転時間）、連続運転時間について、改善基準告示を遵守しているかどうかについて。
- (ii) 労働時間や拘束時間、特に荷待ち時間の頻度や時間について。
- (iii) 労働時間や拘束時間、特に荷待ち時間が長くなっている原因について。
- (iv) 発注方法の改善により自動車運転者の労働時間等が改善されると思われる事項について

③実施方法

- (i) このチェックリストは、チーフアドバイザーが第1回協議会（詳細は下記 2.7①）で協議会を構成する事業主に配布するとともに、アドバイザーの1回目の事業場訪問（詳細は下記 2.7②）までにチェックリストを記入するよう依頼した。
- (ii) アドバイザーは1回目の事業場訪問時に内容を確認の上、チェックリストを回収した。
- (iii) チーフアドバイザーは、アドバイザーと協力の上、アドバイザーが回収したチェックリストの内容から長時間労働の原因や、抑制の阻害要因などについて分析し、その結果を第2

回協議会（詳細は下記2.7②）の検討資料として活用した。

2. 6 チーフアドバイザー及びアドバイザーによる打合せ会議の開催

上記2.1により選定した集団毎に、チーフアドバイザー及びアドバイザーによる打合せ会議を行い、対象集団の概要、下記2.7②の協議会の進め方、発注方法が自動車運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与える影響等について、各協議会を開催する前に1回以上打合せを行った。

2. 7 協議会の設置及び個別事業場に対する調査、指導等

①協議会の設置及び開催

上記2.1により選定した集団毎に、荷主、元請運送業者及び下請運送業者、担当するチーフアドバイザー及びアドバイザーが参加する協議会を設置し、下記(i)～(iii)の内容を基にした協議会を原則年3回開催した。

- (i) 第1回協議会では、本事業の趣旨の理解及び自動車運転者の労働時間の改善に対する気運の醸成を図り、上記2.5のチェックリストを配付した。
- (ii) 第2回協議会では、アドバイザーの事業場訪問の結果分析や上記2.5のチェックリストにより把握した自動車運転者の労働時間の改善のための荷の発注方法等の問題点とその改善策に関する検討を行った。また、チェックリストの分析結果を参加事業場に周知した。
- (iii) 第3回協議会では事業の結果報告、今後の課題等を議論し、協議会ごとの報告書を取りまとめた。

②個別事業場に対する調査、指導等

アドバイザーは、協議会を構成する事業場を、原則、第1回と第2回の協議会の間に1回、第2回と第3回の協議会の間に1回の計2回訪問した。なお、訪問の際は下記(i)及び(ii)に従って指導・助言を行った。

- (i) 1回目の事業場訪問では、自動車運転者の労働時間の実態、荷主が元請運送事業者に対して行っている発注方法又は元請運送事業者が下請運送事業者に対して行っている発注方法が自動車運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与えている影響等を把握するとともに、労働基準法や改善基準告示に関する指導・助言を行った。
また、荷主、元請運送事業者及び下請運送事業者に配付した上記2.5のチェックリストを回収した。
- (ii) 2回目の事業場訪問では、第1回・第2回協議会で検討された改善策の実施状況の確認、具体的な実施方法の指導・助言を行った。
- (iii) その他必要に応じて具体的な実施方法の指導・助言等必要な支援を行った。
- (iv) チーフアドバイザーは、アドバイザーの個別事業場への1回目及び2回目の訪問後、アドバイザーと協力の上、チェックリストの分析結果と併せて、実情の分析、長時間労働の原因や抑制の阻害要因の分析、今後の指導方針等について行った。

2. 8 事業目標の検証に向けたアンケートの実施

- (i) 本事業終了時に、本協議会に参加した事業場に対し、本事業が労働時間の削減、改善基準告示の遵守等のために参考になったかどうかを確認するために、チーフアドバイザーがアンケートを作成し、第3回協議会において協議会に参加する全事業場に配付・回収し、アドバイザーと協力の上その結果を分析した。
- (ii) アンケートの項目を決める際には、事前に厚生労働省と協議を行った。
- (iii) アンケートの集計・分析結果については、協議会ごとに取りまとめ、結果を協議会に参加する全事業場に送付した。

2. 9 取組事例集の作成等

①取組事例集を作成するための検討委員会の設置

下記 2.10 の事務局のもと、取組事例集を作成するために検討委員会を設置し、チーフアドバイザー及びアドバイザーの各1名のほか、トラック業界における労務管理・取引慣行等の業界の実情に関して知見を有する学識経験者、業界関係者、労務コンサルタント等から3名の合計5名を検討委員会の委員として選任した。検討委員会は3回以上の開催とした。

【検討委員会委員】

川村 雅則（北海学園大学 経済学部 准教授）

松崎 宏則（公益社団法人全日本トラック協会 常務理事）

瀧澤 学（社会保険労務士）

大島 弘明（チーフアドバイザー：日通総合研究所 経済研究部 担当部長）

金澤 匡晃（アドバイザー：日通総合研究所 経済研究部 研究主査）

②取組事例の選定

平成24年度、平成25年度の「トラック運転者労働条件改善事業」報告書及び平成26年度の上記2.7、2.8の実績等を踏まえ、検討委員会において取組事例の選定を行った。

③取組事例集の作成

上記②で選定した取組事例について、平成24年度、平成25年度の「トラック運転者労働条件改善事業」報告書の要約及び平成26年度の実績の取りまとめにより、取組事例集（A4、カラー、24頁）を作成した。

なお、取組事例集の記載内容については、各事業場の了解を得たものである。

④取組事例集を活用した周知広報

上記③で作成した取組事例集については、70,000部印刷し、以下に配布した。

- (i) 過去3年間において「トラック運転者労働条件改善事業」に参加した全事業場100事業場程度（関東甲信越・東海・近畿地方）各10部

- (ii) トラック業界団体、荷主団体、トラック運転者を使用する事業者等
 - 1) トラック業界団体 48 団体
中央団体 100 部（都内）、地方 47 団体（47 都道府県）各 200 部
 - 2) 荷主団体 160 団体（主に都内）各 10 部
 - 3) トラック運転者を使用する事業者等 全国 2,000 事業場 各 2 部
- (iii) 都道府県労働局（配付部数については厚生労働省の指示によるものとした）

⑤厚生労働省との協議

上記①から④の事項については、その実施について、事前に厚生労働省と協議した。

2. 10 報告書の作成

上記 2.1 から 2.9 までの実施状況について具体的に記述した報告書を作成した。なお、この報告書においては協議会、個別指導及び自己診断チェックリストなどを通じて収集した改善策の好事例及びアンケートの集計・分析結果を盛り込んだ。

作成した報告書については、厚生労働省（労働基準局監督課）に納入した。

併せて、成果物に係る電子データ（使用ソフトについては事前に厚生労働省と調整を行う。）を CD 等に記録し、厚生労働省本省に提出した。

2. 11 事務局の設置

協議会の日程調整や資料作成等のため、事務局を設置した。

事務局は、株式会社日通総合研究所（東京都港区東新橋一丁目 9 番 3 号）とした。

6. 製造業F社協議会における改善検討

6. 1 製造業F社協議会の事業者構成と協議会等の実施概要

6. 1. 1 製造業F社協議会の構成

製造業F社協議会は、下記の3事業者で構成されている。

[荷主]

神奈川県に本社を置く、輸送機器製造事業者で、関東・中部・東北・九州などに同社ならびに系列子会社の工場を持っている。また、世界中に生産・販売拠点がある。

[元請運送事業者]

元請運送事業者4社は、それぞれ関東に本社を置くトラック運送事業者である。

なお、この元請運送事業者の一部は、他の元請運送事業者のもとで実運送を行う下請運送事業者として業務を行っている。

[下請運送事業者]

元請運送事業者の下請運送事業者も、それぞれ関東に本社を置くトラック運送事業者である。上述のとおり、下請運送事業者の一部は元請運送事業者としての業務を行っている事業者もある。

本改善事業における協議、調整を進めた結果、上記の本協議会のメンバー各社は、本事業の目的に賛同、参加し、かつ三者（荷主・元請運送事業者・下請運送事業者）が一緒に取り組むことが可能な事業場として荷主企業のT工場が選定され、事業開始となった。

6. 1. 2 協議会等の実施概要

A. 事前訪問 平成24年8月31日（金）※荷主工場に訪問

本事業の開始にあたり、荷主F社T工場を訪問し、荷主・元請運送事業者、下請運送事業者（4社）に対して、本事業の趣旨の理解を深めるための説明と意見交換を行った。

B. 平成24年10月12日（金）※荷主のT工場にて開催

第1回協議会では、本事業の趣旨の理解及び自動車運転者の労働時間の改善に対する気運の醸成を図り、自社（元請運送事業者・下請運送事業者）におけるトラックドライバーの労働時間に関して自己診断できるチェックリストを配付した。

C. 事業場訪問（1回目） 平成24年11月1日（木）・13日（火）・16日（金）

※元請運送事業者・下請運送事業者2社の事業場を訪問

チェックリスト回答票をもとに、元請運送事業者・下請運送事業者2社の事業場を訪問し、現在の輸送におけるドライバーの長時間労働の要因や問題点等を確認し、改善対策立案の方向付けについて協議を行った。

D. 荷主対策協議会 平成25年2月6日（木）※荷主のT工場にて開催

第2回協議会に向けて、再度下記のとおり問題点の絞り込みと改善対策について協議した。

E. 第2回協議会 平成25年2月26日（火）※荷主のT工場にて開催

前回の荷主対策協議会で協議した改善対策案について、その実現性等改善の方向性について協議を行った。

F. 第3回協議会 平成25年3月26日（火）※荷主の工場にて開催

第3回協議会では、本改善事業における検討結果の報告、今後の課題等を議論し、本協議会に参加した事業場に対し、本事業が労働時間の削減、改善基準告示の遵守等のために参考になったかどうかを確認するためのアンケートを配布し、その回収の協力を依頼した

6. 2 荷主事業場（以下「工場」）における業務の現況

6. 2. 1 チェックリストの回答内容

第1回協議会で配布したチェックリストの回答結果を整理すると図表 6. 1 に示すとおりである。

図表6.1 製造業F社協議会 自己診断チェックリストまとめ表
トラック運転者労働条件改善事業 製造業F社関係者 自己診断チェックリスト まとめ A元請運送事業者

チェックリスト項目	A元請運送事業者	E実運送事業者	F実運送事業者
①労働者数(うちトラック運転者数)	88人(36人)	39人(34人)	7人(6人)
②保有車両数	大型:32台 中型:1台 小型:0台 その他:0台	大型:26台 中型:8台 小型:3台 その他:0台	大型:5台 中型:0台 小型:0台 その他:2台
③労働時間管理方法	全ての車両にデジタルタコグラフを装着して管理している。	大型車等タコグラフの装着義務付け車両にはデジタルタコグラフを装着して管理し、それ以外は、運転日報で管理している。	タコグラフと運転日報での管理
④1か月の拘束時間	問題なし	1年間の拘束時間が3,516時間を超える場合がある	問題なし
⑤1日の拘束時間	問題なし	問題なし	問題なし
⑥1日の拘束時間(13時間)の延長回数	問題なし	問題なし	問題なし
⑦休息期間	問題なし	問題なし	問題なし
⑧分割休息期間	問題なし	問題なし	問題なし
⑨1日の運転時間	問題なし	問題なし	問題なし
⑩1週間の運転時間	問題なし	問題なし	問題なし
⑪連続運転時間について	問題なし	問題なし	問題なし
⑫改善基準告示を遵守できない要因	記入なし	9. 効率的な荷役(荷積み、荷卸)作業の改善。 A工場往復便の荷を、翌日の荷積み時に荷卸するよう対応する事により、拘束時間が短縮できる。(1日、1~1.5時間)	記入なし
⑬改善基準告示が遵守できていない状況がある現場は、今回の改善事業の対象となる荷主の業務の影響があるか。	記入なし	記入なし	記入なし
⑭どのようなことが影響しているか	(6. 配送先で手待時間が発生する。) ※()は申告はないが⑮で該当する回答があったもの 【どこで】 Aで製品荷卸後、帰り荷としてリターンPLを積み込む車で待ち時間が発生 【どの程度の頻度で】 2台/日で9:00頃 【どの程度の時間】 約1.5時間 【原因】 順番待ちの発生	記入なし	記入なし
⑮上記影響について、具体的にどこで・どのような頻度で・どの程度の時間発生しているか。また、何が原因か。	記入なし	記入なし	記入なし
⑯荷主企業にどのような協力を仰げば、改善基準告示を遵守でき、労働時間が改善できると考えるか。	記入なし	記入なし	記入なし
⑰その他、改善基準告示の遵守に向けて、自社で必要な(取り組み可能な)取り組みについて	記入なし	記入なし	記入なし

トラック運転者労働条件改善事業 製造業F社関係者 自己診断チェックリスト まとめ B元請運送事業者

チェックリスト項目	B元請運送事業者	G社	H社	I社	J社	K社	L社
①労働者数(うちトラック運転者数)	7人(5人)	47人(43人)	16人(14人)	41人(21人)	86人(76人)	21人(17人)	18人(15人)
②乗車車両数	大型:3台 中型:0台 小型:0台 その他:1台	大型:26台 中型:20台 小型:0台 その他:0台	大型:27台 中型:0台 小型:0台 その他:0台	大型:23台 中型:0台 小型:0台 その他:0台	大型:60台 中型:0台 小型:22台 その他:0台	大型:10台 中型:5台 小型:4台 その他:2台	大型:15台 中型:0台 小型:0台 その他:1台
③労働時間管理方法	デジタルタコグラフに装着しておらず、全て運転日報で管理している。	デジタルタコグラフに装着して、日報と両方で管理している。	デジタルタコグラフの一部の装着で、運転日報で管理している。	タコグラフと日報で管理している。	全ての車両にデジタルタコグラフを装着して、日報と両方で管理している。	デジタルタコグラフに装着して、日報と両方で管理している。	デジタルタコグラフに装着して、全て運転日報で管理している。
④1か月の拘束時間	問題なし	問題なし	記入なし	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし
⑤1日の拘束時間	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし
⑥1日の拘束時間(13時間)の延長回数	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし
⑦休息時間	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし
⑧分割休息時間	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし
⑨1日の運転時間	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし
⑩1週間の運転時間	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし	問題なし	1週間の運転時間が44時間を超える場合がある	問題なし
⑪連続運転時間について	問題なし	問題なし	運転開始後4時間以内に運転の中断があるが、その合計時間が30分未満の場合がある。	問題なし	問題なし	運転開始後4時間以内に運転の中断があるが、その合計時間が30分未満の場合がある。	問題なし
⑫改善基準告示を遵守できない要因	記入なし	記入なし	1. 元請事業者からのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない。 7. 発着先で待機時間が発生する。	1. 元請事業者からのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない。 7. 発着先で待機時間が発生する。	8. 配送先で待機時間が発生する 9. 積み込み/取り出しに時間がかかる。主な輸入先が神奈川県内のみ、という東京都内の道路渋滞有無に左右される。	記入なし	記入なし
⑬改善基準告示が遵守できていない状況がある現場は、今回の改善事業の対象となる雇主の影響があるか	【影響なし】	【影響なし】	【影響がある】 ・1か月の拘束時間について ・1日の拘束時間について ・1日の拘束時間(13時間)の延長の回数について ・休息時間について ・分割休息時間について ・1日の運転時間について ・1週間の運転時間について ・連続運転時間について	【影響がある】 ・1日の拘束時間(13時間)の延長の回数について	1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。 2. 配送先の発着先での荷役の遅延が原因で発生する。 3. 配送先で待機時間が発生する。 4. 悪天候による遅延が原因で発生する。 5. 悪天候による遅延が原因で発生する。 6. 悪天候による遅延が原因で発生する。 7. 悪天候による遅延が原因で発生する。 ※(1)は申告がないが(2)で該当する回答があったもの	記入なし	記入なし
⑭どのようなことが影響しているか	記入なし	記入なし	1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する 【どこで】工場の手待ち時間 【どの程度の時間】1回~2回 【原因】空コンテナが多すぎて、片付けられないと荷が降ろせない。 2. 悪天候による遅延が原因で発生する。 3. 悪天候による遅延が原因で発生する。 4. 悪天候による遅延が原因で発生する。 5. 悪天候による遅延が原因で発生する。 6. 悪天候による遅延が原因で発生する。 7. 悪天候による遅延が原因で発生する。 【原因】自社内のコンテナ削減	1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。 2. 配送先の発着先での荷役の遅延が原因で発生する。 3. 配送先で待機時間が発生する。 4. 悪天候による遅延が原因で発生する。 5. 悪天候による遅延が原因で発生する。 6. 悪天候による遅延が原因で発生する。 7. 悪天候による遅延が原因で発生する。 ※(1)は申告がないが(2)で該当する回答があったもの	(1) 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。 (2) 配送先の発着先での荷役の遅延が原因で発生する。 (3) 配送先で待機時間が発生する。 (4) 悪天候による遅延が原因で発生する。 (5) 悪天候による遅延が原因で発生する。 (6) 悪天候による遅延が原因で発生する。 (7) 悪天候による遅延が原因で発生する。 ※(1)は申告がないが(2)で該当する回答があったもの	記入なし	記入なし
⑮上記影響について、具体的にどこでどの程度でどの程度の時間発生しているか。また、何が原因か	記入なし	記入なし	1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する 【どこで】工場の手待ち時間 【どの程度の時間】1回~2回 【原因】空コンテナが多すぎて、片付けられないと荷が降ろせない。 2. 悪天候による遅延が原因で発生する。 3. 悪天候による遅延が原因で発生する。 4. 悪天候による遅延が原因で発生する。 5. 悪天候による遅延が原因で発生する。 6. 悪天候による遅延が原因で発生する。 7. 悪天候による遅延が原因で発生する。 【原因】自社内のコンテナ削減	1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。 2. 配送先の発着先での荷役の遅延が原因で発生する。 3. 配送先で待機時間が発生する。 4. 悪天候による遅延が原因で発生する。 5. 悪天候による遅延が原因で発生する。 6. 悪天候による遅延が原因で発生する。 7. 悪天候による遅延が原因で発生する。 ※(1)は申告がないが(2)で該当する回答があったもの	(1) 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。 (2) 配送先の発着先での荷役の遅延が原因で発生する。 (3) 配送先で待機時間が発生する。 (4) 悪天候による遅延が原因で発生する。 (5) 悪天候による遅延が原因で発生する。 (6) 悪天候による遅延が原因で発生する。 (7) 悪天候による遅延が原因で発生する。 ※(1)は申告がないが(2)で該当する回答があったもの	記入なし	記入なし
⑯雇主企業にどのような協力を仰げば、改善基準告示を遵守でき、労働時間が改善できると考えられるか	記入なし	記入なし	4. 出荷時刻の厳守、後出し 5. 出荷作業の削減、解放 7. 配送先での手待ち時間の削減への口添え	5. 荷役作業の削減、解放 6. 積込に時間がかかる場所があるので、そこで荷崩れがもう少し整えられれば問題ない。 7. 早く出発して、到着してから待ち時間が長すぎないよう管理に注意を払っている。	5. 荷役作業の削減、解放 6. 積込に時間がかかる場所があるので、そこで荷崩れがもう少し整えられれば問題ない。 7. 早く出発して、到着してから待ち時間が長すぎないよう管理に注意を払っている。	記入なし	記入なし
⑰その他、改善基準告示の遵守に向けて、自社で必要な(取り組み可能な)取り組みについて	記入なし	記入なし	記入なし	記入なし	記入なし	記入なし	記入なし

トラック運転者労働条件改善事業 製造業F社関係者 自己診断チェックリスト まとめ C、D元請運送事業者

チェック項目	元請運送事業者		実運送事業者
	C元請運送事業者	D元請運送事業者	M社
①労働者数(うちトラック運転者数)	78人(51人)	80人(70人)	80人(70人)
②保有車両数	大型:15台 中型:9台 小型:1台 その他:4台	大型:55台 中型:9台 小型:0台 その他:0台	大型:55台 中型:9台 小型:0台 その他:0台
③労働時間管理方法	全ての車両にデジタルタコグラフを装着して管理している。	全ての車両にデジタルタコグラフを装着して管理している。	全ての車両にデジタルタコグラフを装着して管理している。 ・大型車等タコグラフの装着義務付け車両でもデジタルタコグラフは一部の装着で、運転日報で管理している。
④1か月の拘束時間	問題なし	延長した月が、1年のうち8か月を超える場合がある	延長した月が、1年のうち8か月を超える場合がある
⑤1日の拘束時間	問題なし	問題なし	問題なし
⑥1日の拘束時間(13時間)の延長回数	問題なし	問題なし	問題なし
⑦休息期間	問題なし	問題なし	問題なし
⑧分割休息期間	問題なし	問題なし	問題なし
⑨1日の運転時間	問題なし	1日の運転時間が9時間を超える場合がある	1日の運転時間が9時間を超える場合がある
⑩1週間の運転時間	問題なし	1週間の運転時間が44時間を超える場合がある	1週間の運転時間が44時間を超える場合がある
⑪連続運転時間について	問題なし	問題なし	問題なし
⑫改善基準告示を遵守できない要因	記入なし	5. 発荷主からの発注等オーダーが厳しい。 6. 発荷主先で手待時間が発生する。 7. 配送先で手待時間が発生する。	6. 発荷主からの発注等オーダーが厳しい。 7. 発荷主先で手待時間が発生する。 8. 配送先で手待時間が発生する。
⑬改善基準告示が遵守できていない状況がある現場は、今回の改善重点の対象となる荷主の業務の影響があるか。	記入なし	【影響がある】 ・1か月の拘束時間について ・1日の拘束時間について ・1日の拘束時間(13時間)の延長の回数について ・1日の運転時間について ・1週間の運転時間について	【影響がある】 ・1か月の拘束時間について
⑭どのようなことが影響しているか	記入なし	1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待時間が発生する。 (2. 発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない。) (3. 発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができない。) (4. 発荷主の要求するリードタイム(輸送時間)が短すぎる。) (5. 配送先の最先での荷役時間がかかる。 (6. 配送先で手待時間が発生する。) (7. 高速道路を走行せず、一般道路を走行している。 (8. その他) ※()は申告はないが⑬で該当する回答があったもの	1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待時間が発生する。 2. 発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない。 (3. 発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができない。) 4. 発荷主の要求するリードタイム(輸送時間)が短すぎる。 (5. 配送先の最先での荷役時間がかかる。) (6. 配送先で手待時間が発生する。 (7. 高速道路を走行せず、一般道路を走行している。 ※()は申告はないが⑬で該当する回答があったもの
⑮上記影響について、具体的にどこでどのような頻度でどの程度の時間発生しているか。また、何が原因か。	記入なし	1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待時間が発生する。 【どこで】納入先で待たされる(全部ではないが) 【どのような頻度で】毎日 【どの程度の時間】1時間~2時間 【原因】車両の渋滞 2. 発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない 【どこで】工場の出荷窓口 【どのような頻度で】毎日 【どのように】荷主の発注リードタイムが短くて一部予想で配車をするが荷量の増減で積み込み出来ない時がある 【原因】生産遅れと指示ミス 3. 発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができない 【どこで】工場の出荷指示 【どのような頻度で】毎日のように 【どのように】出荷の停止(NG等)で、緊急出荷、貨物量の増加 【原因】荷主の社内事情 4. 発荷主の要求するリードタイム(輸送時間)が短すぎる 【どこで】納入先 【どのような頻度で】発注リードタイムが決まっているので毎日 【どのように】本日の納入指示がある(夜間の情報でサプライヤーが朝出勤時に確認) 【原因】九州行きのリードタイムが保てない 5. 配送先の最先での荷役時間がかかる 【どこで】工場の出荷場所、トラックへの積み込みが出来ないケース 【どのような頻度で】毎日 【どのように】長時間の滞留が出来ないので、見切りで出発させる、追加の車両手配 【原因】出荷の段取りがされていない、荷卸場所まで距離がある 6. 配送先で手待時間が発生する 【どこで】配送先の空容積の引取りはサプライヤーの申込と混雑している 【どのような頻度で】毎日 【どの程度の時間】30分~60分 【原因】積み込み車両の滞留、順番待ち 7. 高速道路を走行せず、一般道路を走行している 【どこで】都内を抜けるコースと出勤時間(7:00~9:00)が一般的に混雑している 【どのような頻度で】毎日(時間指定している) 【どの程度の時間】指示時間に対して30分~60分の余裕をもって運行させる 【原因】深夜から早期の時間帯は一般道路を使用する 8. その他 【どこで】往路で発生している 【どのような頻度で】毎日 【どの程度の時間】30分~60分の余裕をもってスタートさせる 【原因】通勤時間、通学の時間等 9. 発注時刻の厳守・前倒し 4. 出荷時刻の厳守・後倒し 5. 荷役作業の削減・解放 8. 物流施設の拡充・整備 9. 荷役作業での個人差があるので客先で荷卸をして欲しい	1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待時間が発生する 【どこで】工場の出荷(生産の遅れ等)、納入先で混雑している(時間帯によるが) 【どのような頻度で】毎日 【どの程度の時間】30分~2時間 【原因】順番待ちと車両の滞留 2. 発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない 【どこで】サプライヤーの生産遅れ、設備の故障 【どのような頻度で】毎日 【どの程度の時間】30分~2時間 【原因】生産遅れによる出荷作業の遅れ、指示ミス。 3. 発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができない 【どこで】荷主だったりサプライヤーだったり 【どのような頻度で】毎日 【どのように】出荷の停止、1台に積みきれない場合がある 【原因】荷主の社内事情 4. 発荷主の要求するリードタイム(輸送時間)が短すぎる 【どこで】発注がNIに配信しているがサプライヤーの受取はM朝となる一その日に出荷する。 【どのような頻度で】毎日 【どのように】いろいろなケースがある 【原因】渋滞の時間を考慮していない 5. 配送先の最先での荷役時間がかかる 【どこで】A工場 【どのような頻度で】毎日 【どの程度の時間】30分~60分 【原因】積み込み車両の滞留、順番待ち 6. 配送先で手待時間が発生する 【どこで】納場~荷卸場の距離が長い 【どのような頻度で】毎日 【どの程度の時間】30分~60分 【原因】積み込み車両の滞留、順番待ち 7. 高速道路を走行せず、一般道路を走行している 【どこで】都内を抜けるルート 【どのような頻度で】毎日 【どのように】30分~60分の早くスタートしている。片道130km~6時間 【原因】夜間及び早朝時間
⑯荷主企業にどのような協力を仰げば、改善基準告示を遵守でき、労働時間が改善できると考えるか	記入なし	3. 発注時刻の厳守・前倒し 4. 出荷時刻の厳守・後倒し 5. 荷役作業の削減・解放 8. 物流施設の拡充・整備 9. 荷役作業での個人差があるので客先で荷卸をして欲しい	3. 発注時刻の厳守・前倒し 4. 出荷時刻の厳守・後倒し 5. 荷役作業の削減・解放 6. 配送先への配車指定時刻の延長・柔軟化
⑰その他、改善基準告示の遵守に向けて、自社で必要な(取り組み可能な)取り組みについて	記入なし	記入なし	記入なし

6. 2. 1 協議会、チェックリスト、事業場訪問による輸送の現状と問題点について

チェックリストの回答結果及び事業場訪問での聴き取り内容等を分析・整理した。労働時間の現状と問題点は以下の通りである。

元請・下請運送事業者とも、改善基準告示の「1か月の拘束時間」、「1日の運転時間」「1週間の運転時間」が守れない実態がある。その要因は以下のとおりと考えられる。

①発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。

元請運送事業者・実運送事業者のチェックリスト及び事業場での意見から、以下のような実態がみられる。

- ・いくつかの納品先で、車両の滞留のため、毎日1～2時間の手待ち時間が発生している。
- ・納入先で、指定時間待ち及び順番待ちのため、1週間に2回程度、1時間程度の手待ち時間が発生している。
- ・出荷先での製造遅延等により、積込み時間の遅れが発生し、納品時間に間に合わせるために、連続運転時間に影響するケースがある。

②発荷主からの配車指示が遅く、計画配車ができない。

元請事業者・実運送事業者のチェックリスト及び事業場での意見から、以下のような実態がみられる。

- ・工場の出荷窓口で、毎日、荷主の発注リードタイムが短く、一部予想で配車するが、生産遅れ等による荷量の増減で積み込みできない時がある。
- ・サプライヤーの生産遅れや設備の故障等により、毎日、30分～2時間の遅れが発生している。

③発荷主からの配車指示が突発的で、計画配車ができない。

元請事業者・実運送事業者のチェックリスト及び事業場での意見から、以下のような実態がみられる。

- ・T工場の出荷担当で、毎日のように出荷停止、緊急出荷、貨物量の増加が発生している。
- ・荷主やサプライヤーで、毎日、出荷の停止や1台に積みきれない場合などが発生している。

④発荷主の要求するリードタイム（輸送時間）が短かすぎる。

元請運送事業者・実運送事業者のチェックリスト及び事業場での意見から、以下のような実態がみられる。

- ・九州行きのリードタイムが保てない。
- ・荷主での発注が渋滞の時間を考慮していないリードタイムとなっている。
- ・時間指定が厳格なため、道路の混雑等の障害を考え、早めに出発せざるをえない。

- ・リードタイムは、改善基準告示を逸脱したものとはなっていないが、事故渋滞等の突発的な要因や、出荷先・納品先でのアクシデントによっては、改善基準告示をオーバーすることがある。

⑤ 配送先の庭先での荷役に時間がかかる。

元請事業者・実運送事業者のチェックリスト及び事業場での意見から、以下のような実態がみられる。

- ・工場の出荷場所で、出荷の段取りがされていないことや、荷卸し場所までの距離があるために、毎日、トラックに積み込みができないケースが発生。長時間の滞留ができないので、見切りで出発させており、追加の車両の手配も発生。
- ・納品先での手待ち時間が、30分～120分もかかるケースがある。
- ・F社の別工場で、毎日30分～60分、積み込み車両の滞留や順番待ちの時間が発生している。
- ・F社の別工場で、製品荷卸し後、帰り荷として空パレットを積み込む順番待ちで、1日に2台、9:00頃、約90分の手待ち時間が発生。
- ・別工場のセンターで、帰り荷としてオーダーされる「空パレット」の回収で、積み込みの順番待ちが日々数十台に及び、通常1時間以上の手待ち時間が発生。納入場所に空パレットが未整理状態で置かれ、納品の障害になっている。ドライバーが整理して場所を確保することもあり、余分な時間を要している。
- ・ある輸送先で1週間に2～3回、1～2時間程度、空コンテナが多すぎて荷が降ろせないことで荷卸車両の滞留や順番待ちが発生。

上記からみた特徴的なことは、荷主オーダーの時間指定が厳格なことである（1分単位）。「物流」そのものが、工場の生産工程の一部に組み込まれている、といえる。そのことは運転者の「労働時間」に直接影響することになる。また、運転者の多機能化により、出荷先・納品先での荷役作業が労働時間（拘束時間）へ及ぼす影響は大きい。現状の与えられた条件の中で、いかに「改善基準告示」をクリアしていくかが課題となっている。

6. 3 本事業における改善策の検討

6. 3. 1 改善策の提案

上記の現状と課題に対する改善策について、アドバイザーから以下のような提案を行った。

(1) 改善の前提

改善の前提は、荷主企業、元請運送事業者、実運送事業者が、三位一体で「コンプライアンスの厳守＝ルール（改善基準告示）厳守を前提とした輸送システムの提供」を目指すものである。

特に、積み込み先（サプライヤー）での「順番待ち等による手待ち時間の削減」、荷主工場での

「荷卸しの作業時間及び手待ち時間の削減」、輸送先の同社別工場での「順番待ち等による手待ち時間の削減」等の検討について、以下のように提案した。

(2) F社への提案

- ①納品や積み込み時の手待ち時間の削減にむけた改善の検討、工夫、実施する。
- ②時間指定に対する「余裕」の検討。運送事業者が時間指定に遅れないために、過剰に余裕を持った運行をしていることへの理解と対応について検討する。
- ③積み込み先（調達先）であるサプライヤーでの積み込み前の手待ち時間を短縮し、ドライバーの拘束時間を減らすことに向けた要請についての検討、工夫、実施する。
- ④荷主の別工場での空パレットの回収時の積み込みの順番待ちの解消、それに伴う手待ち時間の発生について、空パレットの整理の徹底や、正確な積み込み時間の指示などの改善の検討、工夫、実施する。

(3) 元請運送事業者・下請運送事業者への提案

- ①ドライバーの出勤時間の管理を徹底し、手待ち時間を減らすことについての検討、実施する。
- ②指示されたとおりの運行を守らせるよう、改善基準告示の内容と遵守についての管理職の意思疎通・意思徹底のもと、ドライバーに対する教育・指導を徹底する。

6. 3. 2 提案された改善策に対する検討の経緯

アドバイザーから提案された改善策に対して、三者で真因を絞り込み、当面の解決策を検討した。検討内容は、以下のとおりであった。

(1) 不具合への対応活動への更なる取組

F社では、従来からサプライヤーの管理状態による輸送会社の困りごとを定期的に共有化し、改善していくことを目的として、本社物流課が中心となり、サプライヤーと輸送事業者とのさまざまな問題（クレーム）に対応し、改善活動をおこなっている。

具体的な活動内容は、以下のとおりである。

- ・アンケートによる内容集約
- ・「会社連絡会」での内容確認
- ・対応計画の作成、担当者の指定
- ・現場訪問による現状確認
- ・内容の共有化と対策検討
- ・対策実施と効果確認

目的は物流コストの削減と最適化にあるが、「改善基準告示」遵守のための運転者の時間短縮についても大きな効果を出している。今後とも、「改善基準告示」を含む運転者の労働条件の改善への取組に対しても取り組んでいくこととした。

なお、今回指摘の「サプライヤー問題」については、出荷担当・輸送業者・本社担当3者が協議し、チェック表確認・現場確認等を行い、改善対策（ラッピング等安全対策・雨天対策・荷卸し単位混載対策）を行うことが確認された。

(2) 物流コスト削減・最適化活動への更なる取組

F社では、従来から部品発注システムをベースに、「輸送事業者等の要望にあわせた」物流コスト削減・最適化活動を展開している。

トラック納入の安全で効率的な運用を目的とする事例では、サプライヤー・輸送事業者の要望により、納入車の重複を避けるため納入時刻を設定し、納入の平準化を図った。また、納入時間の弾力化、積卸し場所・待機場所のレイアウトの改善、納入ルートを含む構内物流導線の改善により、トラック滞留時間（運転者拘束時間）の最小化に取り組んでいる。

今後の具体的な活動としては、以下をすすめることとした。

- ・「順番待ちの問題」については、早朝納入希望事業者に対し入門時刻を早めることで手待ち時間の減少を図っている。さらに納入指定時刻を現行ルールより30分早め、60分前とする予定である。また、納入事業者が納入時刻を遵守しているか、定期的にチェックしている。
- ・構内に先行荷卸しエリアを設け、先行納入を一部認めている。これは運転者の負担軽減による「時間短縮」の効果となっている。
- ・「空パレット問題」については、当事業所だけではなく関係先の問題もある。現地路面補強工事の外的要因による影響もあったという。現在はおおむね改善されているが、長期的課題として取り組むこととした。

6. 4 具体的改善内容とその効果

上記の改善方向のもと、実際に荷主と元請運送事業者の間で具体的な改善箇所を検討し、以下のような改善を実施した。

(1) 改善内容とその効果

①元請運送事業者 a 社の担当部分の運転時間の短縮

サプライヤーと工場間の輸送は、改善前は、当日の午前7:00にサプライヤーを出発し工場に納品していたが、この輸送は通勤時間帯のため、渋滞により輸送時間がかかっていた。そこで、交通量の少ない時間で輸送できるよう、サプライヤーの出荷時間及び工場の荷受け時間の調整を図り、前日の20:00に引取り、そのまま工場に納品する輸送に変更した。

その結果、改善前は、片道1時間30分の輸送時間がかかっていたが、改善後は1時間15分となり、往復で30分短縮した。これは、大型車両1車分で、月曜日から金曜日まで毎日の輸送である。これに応じて担当するドライバーのシフトも変更した。

②元請運送事業者 b 社の担当部分の手待ち時間の短縮

T工場からサプライヤーへ部品を出荷する際、出荷先で荷卸し前に手待ちが発生していた。そこで、サプライヤーとの調整を図り、出荷時間及び納入時間を調整した。

改善前は、サプライヤーを8:00に出発し、9:00に工場に到着していた。しかし、実際の荷卸しは、混雑のため9:30から始めており、30分の手待ち時間が発生していた。

改善後は、出発時間を8:30に遅らせ、9:30に工場に到着後、すぐに荷卸しを開始するように変更した。これによって、担当するドライバーの拘束時間が30分/日短縮した。

③元請運送事業者c社の担当部分の改善検討

元請運送事業者c社の担当部分の改善については、荷主とc社で検討の場を設け、具体的な対象サプライヤーや対応方法を検討しているところである。

④荷主F社別工場の取組

手待ち時間が問題となっていたF社の別工場に対しては、以下のような改善を図ってきた。

1) 納入手待ち対策

- ・納入時刻の60分前に入門を可能にする。既に実施しており、本年4月から正式実施とする。
- ・これにより、入門時に車両が集中せず混雑緩和が図れ、入ればほぼすぐに作業が可能となる。従来は、混雑回避のために、ドライバーは早めに行かなければという状況であったが、時間通りに入門して作業ができる。徹底させれば入門までの手待ち時間が短縮できる見込みである

2) 空容器積込み手待ち対策

- ・輸出用容器の積込み作業について、納入開始時間より60分前開始を可能とした。既に運用済みであり、余裕のための手待ち時間が短縮できている。

(2) さらなる改善についての方向

今後も、荷主F社本社部品物流部を中心に、引き続き、サプライヤー不具合対策を実施していく予定である。次年度以降も各物流会社からの指摘内容(物流会社連絡会)をもとにサプライヤーと調整を図り、必要に応じてサプライヤーを訪問するなど、改善に向けた活動を実施していくこととしている。

6.5 まとめ

今回の取組を通じて、「出荷・納品時間の見直しによる運転時間の削減」により、当該業務に従事するドライバー1人当たり「1日30分」の運転時間及び拘束時間の削減効果が確認できた。また、「手待ち時間の削減」により、当該業務に従事するドライバー1人当たり「1日30分」の運転時間及び拘束時間の削減効果が確認できた。

今後も引き続き、サプライヤーをはじめとする関係者間の調整を図り、改善に向けた活動を実施していく予定となっており、更なる拘束時間等の削減効果が期待される場所である。

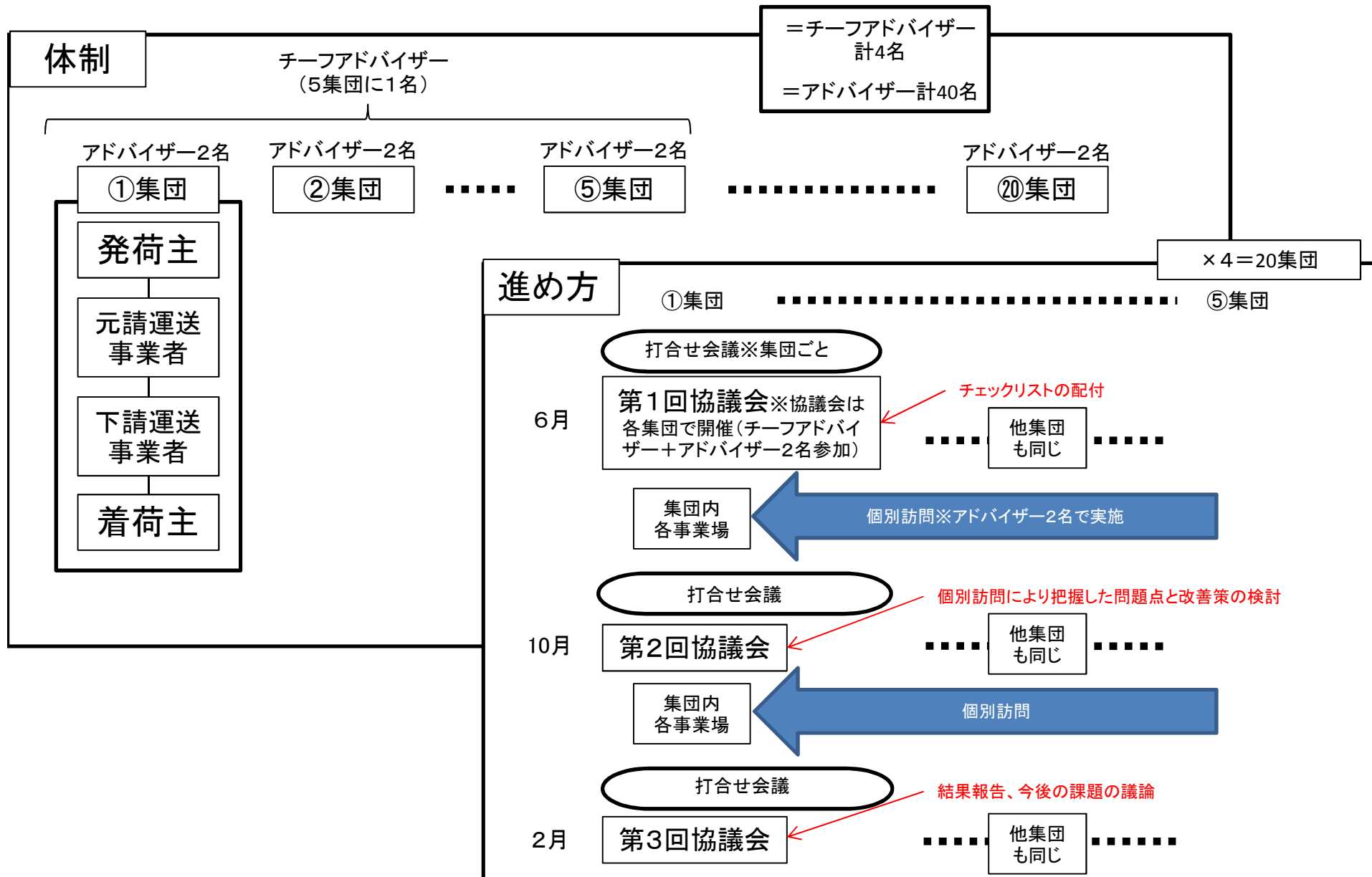
6. 6 アンケート結果

荷主企業		元請運送事業者		実運送事業者	
項目	回答	項目	回答	項目	回答
① 今回「トラック運転者労働条件改善事業」にご参加いただいた内容をご存知でしたか	3: 告示の存在は知っていたが、内容までは知らなかった	① 貴事業場では、トラックとドライバーを自社保有した実運送を行っているですか	1: 実運送を行っている	今回ご参加いただいた「トラック運転者労働条件改善事業」は、トラックドライバーの労働時間の削減、改善基準告示の遵守等についてご感想やご意見を伺いた	1: 大いに参考になった
② 今回の「トラック運転者労働条件改善事業」は、貴事業場において、事業運営、安全の確保、適切な輸送業務の発注など運送会社との連携、コンプライアンスの遵守等面で参考になりましたか	2: 少し参考になった	② 今回ご参加いただいた「トラック運転者労働条件改善事業」は、トラックドライバーの労働時間の削減、改善基準告示の遵守等についてご感想やご意見を伺いた	(1) 実運送を行っている場合、自社ドライバーに対して 2: 少し参考になった	① 今回ご参加いただいた「トラック運転者労働条件改善事業」は、トラックドライバーの労働時間の削減、改善基準告示の遵守等についてご感想やご意見を伺いた	1: 大いに参考になった
③ 日通総研が担当したアドバイザーのサポートやアドバイスは適切でしたか	4: わからない、なんともいえない	③ 日通総研が担当したアドバイザーのサポートやアドバイスは適切でしたか	2: おおむね適切であった	② 日通総研が担当したアドバイザーのサポートやアドバイスは適切でしたか	1: 非常に適切であった
④ 貴事業場の輸配送業務に関わるトラック運転者の労働時間の削減等労働条件の改善について、どのように感じましたか	1: 今後も改善が必要である	④ 今回ご参加いただいた「トラック運転者労働条件改善事業」は、荷主企業からのご協力に対してどのように感じましたか	2: 協力いただいた	③ 今回ご参加いただいた「トラック運転者労働条件改善事業」において、元請運送事業者及び荷主企業からのご協力に対してどのように感じましたか	(1) 元請運送事業者において 1: 大いに協力いただいた (2) 荷主企業において 1: 大いに協力いただいた
⑤ 今後のトラック運転者の労働条件改善へのご協力について、どのようにお考えですか	1: 引き続き当事業所側から積極的に取り組みたい	⑤ 今後のドライバーの労働時間の削減、改善基準告示の遵守等の労働条件の改善について、どのように感じましたか	(1) 実運送を行っている場合、自社ドライバーに対して 1: 今後も改善が必要である (2) 下請けの実運送事業者のドライバーに対して 1: 今後も改善が必要である	④ 今後のドライバーの労働時間の削減、改善基準告示の遵守等の労働条件の改善について、どのように感じましたか	1: 今後も改善が必要である
⑥ 今回の「トラック運転者労働条件改善事業」にご参加いただいたご感想やご意見を伺いた	1. トラック運転者の労働条件を改めて考える良いきっかけになった。 2. 他業種の取組や改善事例など、ベンチマークとしてもっと紹介して欲しかった。	⑥ 前問で「今後も改善が必要である」とご回答の場合、今後のトラック運転者の労働条件改善について、どのような取り組みをお考えですか	(1) 実運送を行っている場合、自社ドライバーに対して 2: 引き続き荷主企業に協力や提案等を要請しながら取り組みたい (2) 下請けの実運送事業者のドライバーに対して 1: 引き続き荷主企業に協力や提案等を要請しながら取り組みたい	⑤ 前問で「今後も改善が必要である」とご回答の場合、今後のトラック運転者の労働条件改善について、どのような取り組みをお考えですか	2: 引き続き元請運送事業者に協力や提案等を要請しながら取り組みたい
⑦ 今回の「トラック運転者労働条件改善事業」にご参加いただいたご感想やご意見を伺いた	1. トラック運転者の労働条件を改めて考える良いきっかけになった。 2. 他業種の取組や改善事例など、ベンチマークとしてもっと紹介して欲しかった。	⑦ 今回の「トラック運転者労働条件改善事業」にご参加いただいたご感想やご意見を伺いた	荷主企業とともに、トラック運転者の稼働状況や改善に向けた課題共有できたことは成果である。また、下請け運送事業者とともにドライバーの負担軽減を進める上で、改善基準クリアに向け取り組みを推進していく。今後は引き続き荷主、下請業者一体となって取組を進め、業界が発展していく上でも重要なドライバーの確保に繋げていきたい。	⑥ 今回の「トラック運転者労働条件改善事業」にご参加いただいたご感想やご意見を伺いた	今まで、労働時間等のコンプライアンス遵守に向けての取組は独自で進めてまいりましたが、今回この「トラック運転者労働条件改善事業」において、荷主企業、元請運送事業者の率直な意見を伺い、且つ、一つの流れの中で全体の労働時間の削減が図られる事は、画期的な出来事だと感じました。

平成28年度トラック運転者労働条件改善事業イメージ【委託】

※47都道府県のうち20カ所を実施

※事業に支障の無い範囲で、チーフアドバイザー、アドバイザーとも兼務可



平成27年度予算額 221,221千円

助成金制度の概要

中小企業事業主が労働時間等の設定改善をするための計画を策定し、「所定外労働時間の削減」、「年次有給休暇の取得促進」等の必要な措置を講じ、効果的に実施した場合に助成金を支給する。

助成内容等

＜支給対象となる取組例＞

- ◇労働時間管理の適正化に資する機器等（労務管理用ソフトウェア・機器、デジタル式運行記録計等）の導入・更新
- ◇労働能率の増進に資する機器等（小売業のPOS装置、自動車修理業の自動車リフト、自動洗車機等）の導入・更新
- ◇社会保険労務士によるコンサルティング

＜助成額＞

助成割合は助成対象の費用の最大3/4、最小1/2 上限額100万円

＜支給実績＞

平成25年度	299件
平成26年度	221件

「職場意識改善助成金」のご案内 (職場環境改善コース)

「労働時間等の設定の改善」※により、仕事と生活の調和に
取り組む中小企業事業主を支援します



- 労働時間管理の適正化を図りたい
- 労務管理について専門家に相談したい
- 有給休暇の取得を促進して社員のやる気をアップさせたい
- 飲食店での食器洗い乾燥機の導入など労働能率を向上させる設備・機器を導入・更新したい

上限額を100万円に引き上げました!!

※「労働時間等の設定の改善」とは、各事業場における労働時間、年次有給休暇等に関する事項について労働者の生活と健康に配慮するとともに、多様な働き方に対応した、より良いものとしていくことをいいます。

対象事業主

雇用する労働者の年次有給休暇の年間平均取得日数が13日以下であって月間平均所定外労働時間数が10時間以上であり、労働時間等の設定の改善に積極的に取り組む意欲がある中小企業事業主

中小企業事業主の範囲→

AまたはBの要件を満たす企業が中小企業になります。

業種	A. 資本または出資額	B. 常時雇用する労働者
小売業(飲食店を含む)	5,000万円以下	50人以下
サービス業	5,000万円以下	100人以下
卸売業	1億円以下	100人以下
その他の業種	3億円以下	300人以下

助成内容

1. 支給対象となる取組 ～いずれか1つ以上実施してください～

- | | |
|---|---|
| ○ 労務管理担当者に対する研修 | ○ 労務管理用ソフトウェア |
| ○ 労働者に対する研修、周知・啓発 | ○ 労務管理用機器 |
| ○ 外部専門家によるコンサルティング
(社会保険労務士、中小企業診断士など) | ○ デジタル式運行記録計(デジタコ) |
| ○ 就業規則・労使協定等の作成・変更
(計画的付与制度の導入など) | ○ テレワーク用通信機器 |
| | ○ 労働能率の増進に資する設備・機器等
(小売業のPOS装置、自動車修理業の自動車リフトなど) (注:成果目標をいずれも達成した場合のみ、支給対象となります。) |

などの
導入・更新

(※)原則として、パソコン、タブレット、スマートフォンは対象となりません。

2. 成果目標

支給対象となる取組は、以下の「成果目標」の達成を目指して実施してください。

目的	成果目標
a 年次有給休暇の取得促進	労働者の年次有給休暇の年間平均取得日数(年休取得日数)を4日以上増加させる
b 所定外労働の削減	労働者の月間平均所定外労働時間数(所定外労働時間数)を5時間以上削減させる



3. 評価期間

「2. 成果目標」の評価期間は、事業実施期間中（事業実施承認の日から平成28年2月15日まで）の3か月を自主的に設定してください。

4. 支給額

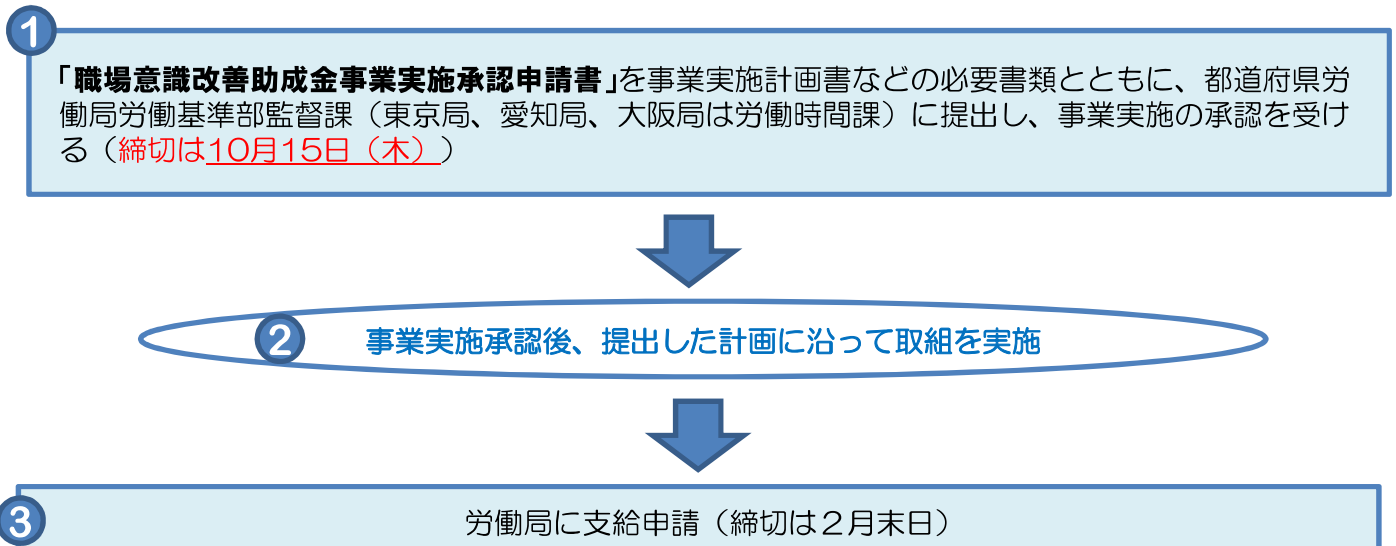
「1. 支給対象となる取組」の取組の実施に要した経費の一部を、「2. 成果目標」を達成した場合に支給します。

対象経費		助成額	
謝金、旅費、借損料、会議費、雑役務費、印刷製本費、備品費、機械装置等購入費、委託費		対象経費の合計額×補助率 ※上限額を超える場合は上限額	
成果目標の達成状況	a、bともに達成	どちらか一方を達成	どちらも未達成
補助率	3/4	5/8	1/2
上限額	100万円	83万円	67万円

※ 労働能率の増進に資する設備・機器等の導入・更新の取組の場合は、下の表のとおりです。

成果目標の達成状況	a、bともに達成
補助率	3/4
上限額	100万円

利用の流れ



お問い合わせ先

都道府県労働局労働基準部監督課または労働時間課

詳しくは、事業場の所在地を管轄する労働局におたずねください。
労働局の所在地一覧は以下のウェブページをご覧ください。

<http://www.mhlw.go.jp/kouseiroudoushou/shozaiannai/roudoukyoku/>

長時間労働の原因を考えるための主なポイント

トラック輸送状況の実態調査結果から、長時間労働の原因を考えるための主なポイントとしては、次のものが考えられる。

＜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の例

各地域で次年度以降実施するパイロット事業では、左記のポイントについて、次のことを念頭に置きながら対応策を検討することが効果的と考えられる。

＜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

事業者、ドライバー、発荷主、着荷主が、相互にコミュニケーションを密にすることにより、長時間労働の原因を分析、改善策を検討し、実践。

長時間労働の改善等に向けたパイロット事業(実証実験)について(案)

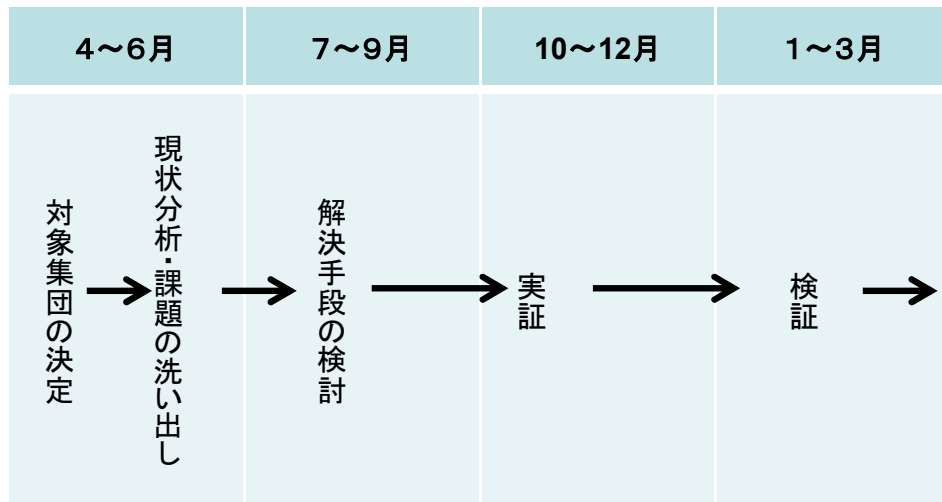
1. 事業の目的・概要

- トラック運転者の長時間労働等の改善に向け、地域の事情を踏まえた実践的な議論を進めるため、各都道府県において発荷主・着荷主及び運送事業者を構成員とする集団(以下「対象集団」という)がパイロット事業(実証実験)を実施。
- 実施事例は、中央・地方協議会でのさらなる議論(ガイドラインの策定を含む)に活用。

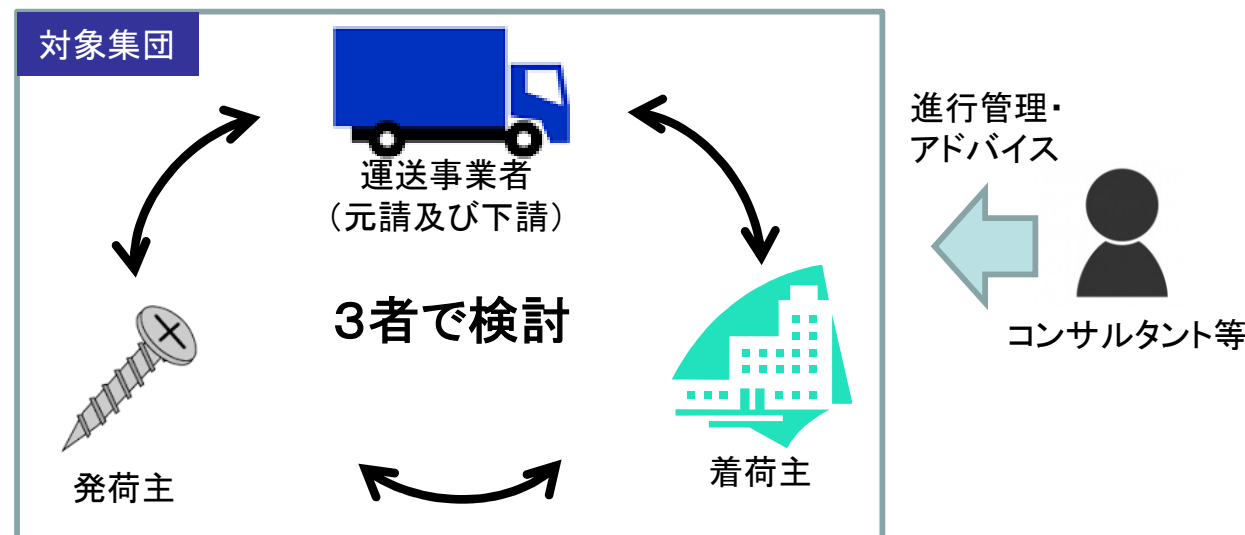
2. 事業の内容

- 対象集団は、各地方協議会で、トラック輸送状況の実態調査結果(都道府県別の集計分)やこれまでの議論等を踏まえて、それぞれ選定。
- 対象集団は、コンサルタント等の専門家のアドバイスのもと、①荷主及び運送事業者の現状の分析や課題の洗い出し、②課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実証、④検証等を経て、トラック運転者の長時間労働等の改善を図る。
- 平成28年度及び平成29年度の2年間で、全国で約100事例を目途に実施。

(参考1)スケジュールの例



(参考2)パイロット事業イメージ図



1. 対象集団の候補選定

トラック輸送状況の実態調査結果や各地方協議会での議論等を踏まえ、発荷主・着荷主・運送事業者で構成される対象集団の候補を選定する。

※十分な数の候補が得られない場合

協議会委員の了解を得たうえで、輸送品目、事業規模等候補選定の方向性を長野県地方協議会で決定し、具体的な候補の選定は事務局で行う。

2. 対象集団(運送事業者)の要件

- ①運送事業者が、運転者の長時間労働等の実態を有すること。
- ②運送事業者が、荷主と改善に向けた問題意識を共有し、改善の意欲があること。
- ③運送事業者が、改善方法で悩んでいる、或いは更なる改善を求めていること。

※最終的に着荷主、発荷主の協力が不可欠となるが、まずは運送事業者の候補を抽出することが必要。
対象集団の候補に対しては、長野労働局がパイロット事業への参画依頼を行う。

3. 対象集団の募集

①28年度と29年度の選定においては、異なる1集団を選定する。

②各年度とも長野県トラック協会が傘下会員に募集を図る。

※取組み内容は長野県地方協議会において共有され、公表されることを対象集団に了解を得る必要がある。(事業者名を匿名扱いとすることも可能)

③複数の応募があった場合は、事務局にて選定を行う。

④応募が無かった場合は、事務局が最適な運送事業者を選出して働きかけ、候補選定を行う。

トラック運転者労働条件改善事業の活用

厚生労働省

厚生労働省が業務委託契約した業者が、対象となった集団に対し長時間労働抑制のためのコンサルティングを実施するもの。

- ・対象集団と受託業者で会議体を設置
- ・当該会議体による問題点の把握、改善方法を提案
- ・受託業者による各事業所への個別訪問による改善方法の実施状況の確認
- ・本事業は、受託業者が主体的に進めるもの。
- ・受託事業者への連絡は、長野県労働局が行う。

※全国で20集団を選定し、実施する。

調査請負業者の利用によるパイロット事業

国土交通省

全日本トラック協会

対象集団において発着荷主と運送事業者それぞれの状況を相互に理解するため、話し合いを通じて課題の選定及び取組みの具体化を行うもの。

- ・北陸信越運輸局が調達するコンサルタント会社とともに事業を実施。
- ・厚生労働省の上記事業を参考に実施方法を検討する。
- ・事業を円滑に進める上で適切と思われる第三者がいた場合は、パイロット事業の関係者の了解を得て参加させることができる。

※全国27集団以上を選定し、実施する。

○事務局は、対象集団に対し積極的な取り組みが行えるよう助言を行う。

○各都道府県協議会には、1集団分の経費が予算化される予定。

なお、地方協議会が独自にパイロット事業を実施することを妨げない。

長野県地方協議会の方向性は・・・

長野県パイロット事業の対象集団の輸送品目、事業規模

長野県の実態調査結果を踏まえ、候補を選定するとなると・・・

- ①長距離運行が多い運送事業者(平均拘束時間が長い)
- ②農水産品を扱う運送事業者

問題点・課題

1. 農水産品の長距離運行は、着地は県外となる。
→ 県外の着荷主が長野県地方協議会に出席出来るのか。(参画の理解が得られるか)
2. 農水産品の長距離運行が長時間労働の傾向にあるのは、全国的な傾向。
→ ・全国で同様のパイロット事業を実施しても意味が無い。
・多岐に亘る事例が必要。
・少なくとも、北陸信越運輸局管内4県(長野県、新潟県、富山県、石川県)で事例を分担出来ないか。
3. 長距離運行の拘束時間が長くなるのは当然の結果。
→ 荷の「受け」、「降ろし」での効率化を図ることがパイロット事業の目的であるので、長距離運行にこだわる必要は無いのではないか。

- 中央協議会や全国の動向を参考にして、長野県において最適な実証実験を実施する。
- 輸送品目、事業規模等候補集団の選定など方向性については、“事務局に一任”下さるよう協議会委員のご了解を頂きたい。

事務局提案

資料7

パイロット事業実施と長野県地方協議会の開催スケジュール(予定)

年月	中央協議会	長野県地方協議会	パイロット事業
H28.2月	○第3回協議会 1.トラック輸送状況の実態調査結果について 2.パイロット事業について 3.生産性向上のための補正予算について 4.運賃・料金について 5.下請等中小企業の取引条件改善に関する 関係省庁等連絡会議について	○第2回協議会 1.トラック輸送状況の実態調査結果について 2.パイロット事業の実施について 3.その他 ・長野県地方協議会の今後の進め方 ・国土交通省自動車局貨物課長事務連絡(27.12.7付け)について	
3月			対象集団募集(公募)
4月			対象集団候補選定 コンサルタント契約
5月	第4回中央協議会		対象集団候補報告
6月		第3回長野県協議会	対象集団決定 現状分析・課題の洗出し
7月			
8月			解決手段の検討
9月			
10月	第5回中央協議会		
11月		第4回長野県協議会	解決手段の実証
12月			
H29.1月			
2月	第6回中央協議会		検証 (運転者の労働時間改善) ↓ 報告書作成
3月		第5回長野県協議会	

- 長野県地方協議会の開催は、変更となる場合がある。
- パイロット事業において、「トラック運転者労働条件改善事業」を活用する場合は、厚生労働省が業務委託契約した業者(受託業者)が、主体的に進める。
- パイロット事業において、国土交通省の予算を活用した「調査請負業者の利用によるパイロット事業」を実施する場合は、当該請負業者と対象集団が協働して取組みを実施する。

事 務 連 絡

平成 27 年 12 月 7 日

地方運輸局及び地方運輸支局ご担当者各位

自動車局貨物課長

日頃より「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」に関し、各地方における取組みの中心となってお尽力をいただき、ありがとうございます。

現在、各運輸局・運輸支局において、第 2 回の地方協議会に向けた準備を進めていただいていることと存じますが、各地の協議会関係者からのご質問等を踏まえ、今後 4 年間にわたる取組みの前提として、改めて皆様と共有させていただきたい事項がございますので、下記に周知させていただきます。

関係各位におかれましては、下記の事項を踏まえ、引き続き、各地方協議会の運営に主体的に取り組んでいただけますよう、よろしくお願い申し上げます。

記

1. 協議会の目的について

「トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会」の目的は、

- ① 長時間労働の抑制 及び
- ② 適正運賃の收受をはじめとする取引環境の改善

の2点です。初年度である本年度は①の「長時間労働の抑制」に重点を置いて、トラック事業者の実態把握のための調査等を行いました。今後の協議会の持ち運びに関しては、②の観点も考慮に入れながら検討を進めていただけますようお願いいたします。

2. 運営の基本的考え方

地方協議会の運営について、中央協議会と同様の会議をノルマとしてこなすだけでは、各都道府県で地方協議会を実施する意味がありませんので、各地の環境・特性を踏まえ、具体的な成果に結びつく取組として何が必要かを主体的に考えていただきますようお願いいたします。

なお、各地方協議会の進め方等に関し、検討の過程で疑問点や懸念事項が生じた場合には、本省貨物課においていつでもご相談に応じますので、遠慮なくご連絡ください。

3. 協議会のメンバーの追加や分科会等の設置について

協議会のメンバーの追加（着荷主の追加等）や分科会等の設置に関しては、各地方における必要性に応じて、独自に実施していただいて結構です（中央や他の地方との並びを気にかけていただく必要はありません。）。

※実際に、一部の県では第1回の協議会開催後にメンバーを追加しています。
※分科会等の設置に関しては、例えば、農産物と工業品いずれもの生産が盛んな地方において、それぞれの課題に応じた議論を行うため、農産物の輸送に係る議論を行う分科会と工業品の輸送に係る議論を行う分科会を、それぞれ設置することなどが考えられます。

4. 今後4年間の協議会のスケジュールに関して

本協議会の今後3年間の大まかなスケジュールについては、別添の資料を

参照してください。これをひとつの目安として、各地方協議会における議論の進め方や関係者への取組みの普及方法などの検討を進めて下さい（中央協議会での取引環境の改善に向けた検討の進め方は、今後、情報共有させていただきます。）。

なお、各運輸局・運輸支局等において、有益と思われることを独自に取り組んでいただくことは妨げられるものではなく、例えば、中央協議会とりまとめのガイドラインを補足するような地方の特性を反映した独自のガイドライン等の作成や、地方独自の普及促進策を講じることは、各地方における取組みの推進のため非常に有意義であると思われるので、積極的にご検討ください。

以 上