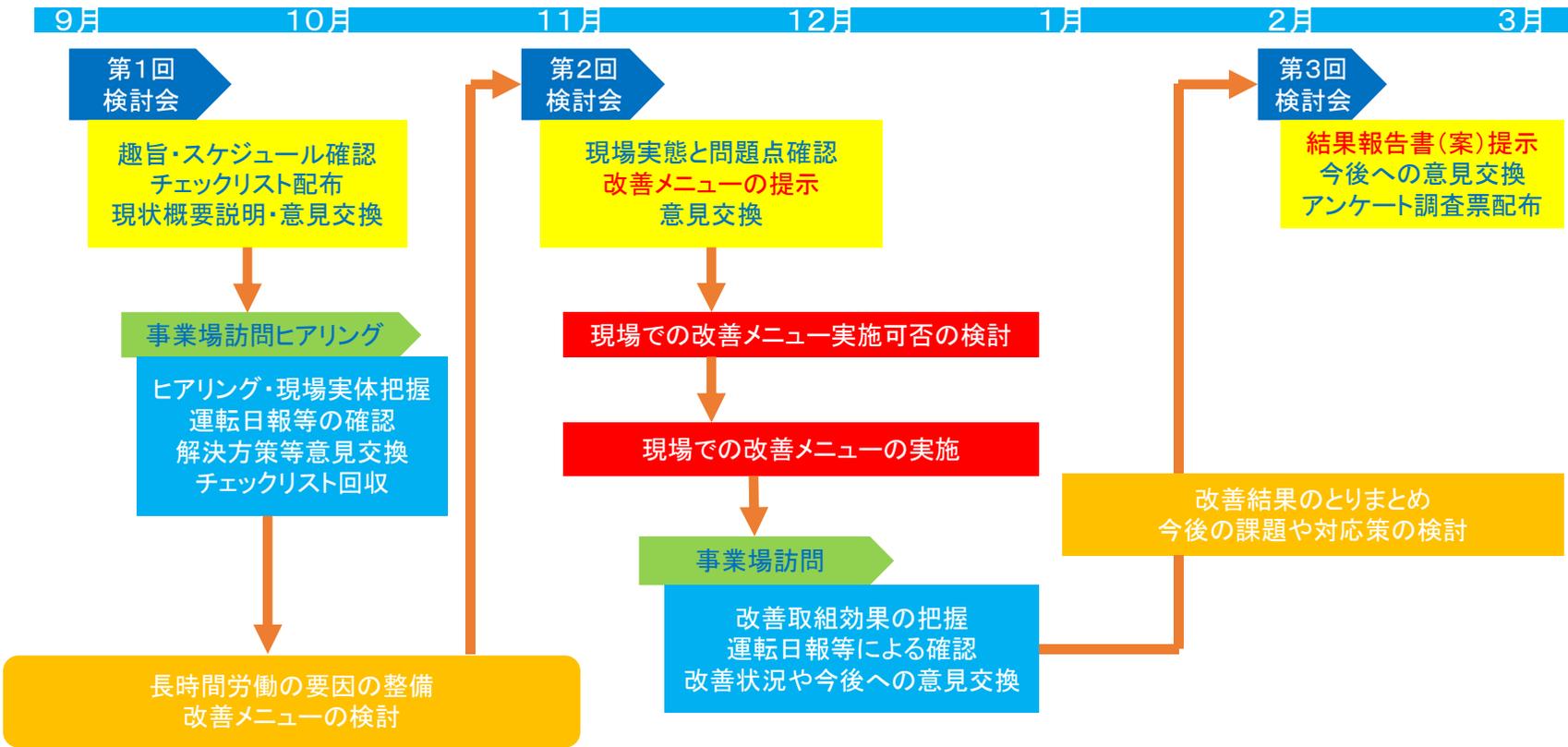


パイロット事業の進め方とスケジュール



トラック運転者の労働条件に関する自己診断チェックリスト

問 1. 貴事業場名・ご担当者について

貴事業場名		
ご担当者	氏名	部署名 役職名 ご連絡先

問 2. 貴事業場では、委託先運送事業者のトラック運転者の過重労働防止等労働条件の改善について、どのようにお考えですか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

- 1. 自社（発荷主）が主体となって解決すべき問題である。
- 2. 配送先（着荷主）が主体となって解決すべき問題である。
- 3. 運送事業者が主体となって解決すべき問題である。
- 4. 自社（発荷主）と配送先（着荷主）が一体となって解決すべき問題である。
- 5. 自社（発荷主）と運送事業者が一体となって解決すべき問題である。
- 6. 配送先（着荷主）と運送事業者が一体となって解決すべき問題である。
- 7. 現状でよい。

問 3. 貴事業場では、委託先運送事業者のトラック運転者の過重労働防止等労働条件の改善のために、取組みを行ったことがありますか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

- 1. 取組みを定期的に行っている。
- 2. 取組みを過去に行った。
- 3. 取組みを行ったことはない。

問 4. 問 3. で『1』または『2』に○とお答えの場合、具体的にどのような取組みを行ったかお答えください。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

- 1. 元請運送事業者と協議を行った。
- 2. 実運送事業者と協議を行った。
- 3. 元請運送事業者、実運送事業者と協議を行った。
- 4. 販売先（着荷主）と協議を行った。
- 5. その他

（具体的に

問 5. 貴事業場では、トラック運転者の過重労働防止等労働条件の改善のために、委託先運送事業者から申し入れを受けたことがありますか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。また、申し入れ内容をご記入ください。

- 1. 元請運送事業者から申し入れを受けた。
- 2. 実運送事業者から申し入れを受けた。
- 3. 元請運送事業者、実運送事業者双方から申し入れを受けた。
- 4. 申し入れを受けたことはない。

（申し入れの具体的内容
（例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など）

問6.トラック運転者は「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」)を遵守する必要があります。貴事業場では、「改善基準告示」の内容をご存知ですか。該当する番号の1つに○印を付けて下さい。

1. 改善基準告示の詳しい内容を知っている。
2. 改善基準告示のおおよその内容は知っている。
3. 改善基準告示の存在は知っているが、内容までは知らない。
4. 改善基準告示の存在も内容も知らない。

問7. 問6で『1』または『2』とお答えになった方は、下記の「改善基準告示」の内容について、該当する番号の1つに○印を付けて下さい。

問6. で『3』または『4』とお答えになった方は問7. はご回答いただかなくて結構ですが、下記の「改善基準告示の内容」をお読み下さい。

改善基準告示の内容		知っている	知らない
1か月の拘束時間について	自動車運転者の1か月の拘束時間は293時間以内。又は、これを延長する場合、書面による労使協定を締結し、293時間を超える月は1年のうち6か月までとし、1年間の拘束時間が3,516時間を超えない範囲内で、1か月の拘束時間を320時間以内とする。	1	2
1日の拘束時間について	自動車運転者の1日(始業時刻から起算して24時間をいう。)の拘束時間は13時間以内とし、これを延長する場合であっても16時間以内とする。	1	2
1日の拘束時間(13時間)の延長の回数について	自動車運転者の1日の拘束時間(13時間)を延長する場合、15時間を超える回数は1週間につき2回以内とする。	1	2
休息期間について	自動車運転者の勤務と次の勤務の間の休息期間(使用者の拘束を受けない期間をいう)を、継続8時間以上与える。	1	2
分割休息期間について	自動車運転者の勤務と次の勤務の間の休息期間を分割して与える場合、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上与える。	1	2
1日の運転時間について	自動車運転者の1日の運転時間は、2日(始業時刻から起算して48時間をいう)を平均して1日当たり9時間以内とする。	1	2
1週間の運転時間について	自動車運転者の2週間を平均した1週間当たりの運転時間は44時間以内とする。	1	2
連続運転時間について	自動車運転者の連続運転時間を、4時間以内とする。 運転の中断は、①連続した30分以上とする、②1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上となるように分割する、のいずれでも構わない。	1	2

問 8. 本事業の対象とする委託先の運送事業者のトラック運転者は、「改善基準告示」を遵守できていると思いますか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

1. 全て守れていると思う。
2. 概ね守れていると思う。
3. 守れていない項目があると思う。
4. あまり守られていないと思う。
5. 知らない・わからない。

問 9. 問 8. で『3』または『4』に○とお答えの場合、守れない要因はどこにあるとお考えですか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

1. 運送事業者側で荷主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。
2. ドライバーが指示通りに運行しない。
3. 運送事業者側の労働時間管理が正確ではない。
4. ドライバーの運転日報への記入が不正確である。
5. 発荷主からの発注等オーダーが厳しい。
6. 発荷主先で手待ち時間が発生する。
7. 配送先（着荷主）で手待ち時間が発生する。
8. その他

（具体的に

）

問 10. トラック運転者の労働時間や拘束時間が長くなることによって、運送コストへの影響はどのようにお考えですか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

1. 全く影響はない。
2. 多少は影響がある。
3. 大いに影響がある。
4. わからない。

問 11. 問 10. で、『2』または『3』に○とお答えの場合、そのコストは誰が負担していますか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

1. 発荷主である当社が負担している。
2. 販売先（着荷主）への価格に反映させている（販売先で負担している）。
3. 発荷主である当社と運送事業者の双方で負担している。
4. 販売先（着荷主）と運送事業者の双方で負担している。
5. 運送事業者が負担している。
6. わからない
7. その他

（具体的に

）

問 1 2. 貴事業場では、「荷主勧告制度（※）」の内容をご存知ですか。該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

※「荷主勧告制度」とは、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体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。荷主名及び事案の概要が公表されるものです。

1. 詳しい内容を知っている。
2. おおよその内容を知っている。
3. 存在は知っているが、内容までは知らない。
4. 存在も内容も知らない。

問 1 3. 貴事業場では、本事業の対象とする荷役作業、付帯作業は誰が担当していますか。項目毎に該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

荷役作業の内容	自社（発荷主）が担当	運送事業者が担当	販売先（着荷主）が担当
積込み	<input checked="" type="radio"/> 1	2	3
荷卸し	<input checked="" type="radio"/> 1	2	3
その他付帯作業（棚入れ、商品仕分け、検品等、下欄に具体的にご記入下さい）	—	—	—
	<input checked="" type="radio"/> 1	2	3
	<input checked="" type="radio"/> 1	2	3
	<input checked="" type="radio"/> 1	2	3

問 1 4. 問 1 3. で、『2』に○とお答えの場合、その作業依頼状況について、項目毎に該当する番号の 1 つに○印をつけて下さい。

荷役作業の内容	契約を书面化している	口頭で依頼している	事前連絡なくその場で依頼している
積込み	1	2	3
荷卸し	1	2	3
その他付帯作業（棚入れ、商品仕分け、検品等、下欄に具体的にご記入下さい）	—	—	—
	1	2	3
	1	2	3
	1	2	3

トラック運転者の労働条件に関する自己診断チェックリスト

1. 貴事業場の概要について

貴事業場名			
ご担当者	氏名	部署名	役職名 ご連絡先
貴事業場の労働者数	43人（うちトラック運転者数		33人）
貴事業場の保有車両数	トラクタ9台、トレーラ22台、大型37台、構内運搬車2台		

2. 労働時間管理について

貴事業場では、トラック運転者の労働時間管理は、どのような方法で行っていますか。該当する番号に○印をつけて下さい。

- 1. 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。
- 2. 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。
- 3. 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。
- 4. デジタルタコグラフは装着しておらず、全て運転日報で管理している。
- 5. その他 } 具体的に
ただし、構内運搬車2台と予備車3台は運転日報管理

3. 運送事業者は「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。」）を遵守する必要があります。

以下では、貴事業所のトラック運転者について「過去1年間の状況」を自己診断し、該当する番号に○印をつけて下さい。

(1) 1か月の拘束時間について

トラック運転者の1か月の拘束時間は293時間以内としていますか。又は、これを延長する場合、書面による労使協定を締結し、293時間を超える月は1年のうち6か月までとし、1年間の拘束時間が3,516時間を超えない範囲内で、1か月の拘束時間を320時間以内としていますか。

書面による労使協定を締結していない		書面による労使協定を締結し、1か月の拘束時間（293時間）を延長している			
1か月の拘束時間は293時間以内である	1か月の拘束時間が293時間を超える場合がある	1か月の拘束時間は320時間以内で、延長した月が1年のうち6か月以下であり、1年間の拘束時間は3,516時間以内である	1か月の拘束時間が320時間を超える場合がある	延長した月が、1年のうち6か月を超える場合がある	1年間の拘束時間が3,516時間を超える場合がある
<input type="radio"/> 1	2	3	4	5	6

※2、4、5、6については改善が必要です。

(2) 1日の拘束時間について

トラック運転者の1日(始業時刻から起算して24時間をいう。)の拘束時間は13時間以内とし、これを延長する場合であっても16時間以内としていますか。

1日の拘束時間は13時間以内である	1日の拘束時間は13時間を超える場合があるが、16時間以内である	1日の拘束時間が16時間を超える場合がある
1	○2	3

※3については改善が必要です。

(3) 1日の拘束時間(13時間)の延長の回数について

トラック運転者の1日の拘束時間(13時間)を延長する場合、15時間を超える回数は1週間につき2回以内としていますか。

1週間につき2回以内である	1週間につき2回を超える場合がある
○1	2

※2については改善が必要です。

(4) 休息期間について

トラック運転者の勤務と次の勤務の間の休息期間(使用者の拘束を受けない期間をいう)を、継続8時間以上与えていますか。

休息期間は継続8時間以上である	休息期間が継続8時間未満の場合がある
○1	2

※2については改善が必要です。

(5) 分割休息期間について

トラック運転者の勤務と次の勤務の間の休息期間を分割して与える場合、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上与えていますか。

業務の必要上、勤務の終了後に継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、2か月程度の期間を限度に、一定期間(原則として2週間から4週間程度)における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。分割された休息期間は、1日(始業時刻から起算して24時間をいう)において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上でなければなりません。

分割休息を採用していない	分割休息は継続4時間以上、合計10時間以上である	分割休息が継続4時間未満または合計10時間未満の場合がある
○1	2	3

※3については改善が必要です。

(6) 1日の運転時間について

トラック運転者の1日の運転時間は、2日(始業時刻から起算して48時間をいう)を平均して1日当たり9時間以内としていますか。

1日の運転時間は9時間以内である	1日の運転時間が9時間を超える場合がある
○1	2

※2については改善が必要です。

【参考】改善基準告示に違反するか否かの判断方法は、下記の2つの式に当てはめた場合に、そのいずれも9時間を超える場合に違反となります。

$$\frac{(\text{特定日の前日の運転時間})+(\text{特定日の運転時間})}{2}$$

$$\frac{(\text{特定日の運転時間})+(\text{特定日の翌日の運転時間})}{2}$$

2

2

(7) 1週間の運転時間について

トラック運転者の2週間を平均した1週間当たりの運転時間は44時間以内としていますか。

1週間の運転時間は44時間以内である	1週間の運転時間が44時間を超える場合がある
<input type="radio"/> 1	<input type="radio"/> 2

※2については改善が必要です。

(8) 連続運転時間について

トラック運転者の連続運転時間を、4時間以内としていますか。

連続運転時間は4時間が限度です。運転の中断は、①連続した30分以上とする、②1回が連続10分以上で、かつ、合計が30分以上となるように分割する、のいずれでも構いません。

連続運転時間は4時間以内である	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	連続運転時間が4時間を超えており、4時間以内に運転の中断時間はない場合がある
1	2	<input type="radio"/> 3

※2、3については改善が必要です。

※上記の設問で、改善基準告示が『遵守できていない状況がある』場合は次の4. にお答え下さい。
 ※上記の設問で、改善基準告示が『遵守できていない状況がない』場合は13ページの10. にお答え下さい。

4. 前の3. で、改善基準告示が『遵守できていない状況がある』現場で、遵守できない要因はどこにあるとお考えですか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

1. 発荷主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。
2. ドライバーが指示通りに運行しない。
3. 労働時間管理が正確ではない。
4. 運転日報への記入が不正確である。
5. 発荷主からの発注等オーダーが厳しい。
6. 発荷主先で手待ち時間が発生する。
7. 配送先(着荷主)で手待ち時間が発生する。
8. その他 } 具体的に
道路状況で駐車できないケースが多い

5. 前の3. で、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りますか。該当する番号に○印をつけて下さい。

1か月の拘束時間について	1. 影響がある <input type="radio"/> 2. 影響はない
1日の拘束時間について	1. 影響がある <input type="radio"/> 2. 影響はない
1日の拘束時間(13時間)の延長の回数について	1. 影響がある <input type="radio"/> 2. 影響はない
休息期間について	1. 影響がある <input type="radio"/> 2. 影響はない
分割休息期間について	1. 影響がある <input type="radio"/> 2. 影響はない
1日の運転時間について	1. 影響がある <input type="radio"/> 2. 影響はない
1週間の運転時間について	1. 影響がある <input type="radio"/> 2. 影響はない
連続運転時間について	1. 影響がある <input type="radio"/> 2. 影響はない

6. 今回の改善事業の対象となる荷主に従事するトラック運転者の労働時間等の実態を、それぞれチェックして下さい。

具体的には、平成28年6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、「最も長い運転者」については、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	246時間		時間	
1日の拘束時間	15時間		時間	
休息期間	※ ここだけは、「最も短い運転者」の実態を記入して下さい。		時間	
1日の運転時間	5時間		時間	
1週間の運転時間	27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

7. 今回の改善事業の対象となる荷主に従事するトラック運転者の労働時間について、何か問題が生じていますか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

- 1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。
- 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（着荷主）の庭先での荷役に時間がかかる。
- 6. 配送先（着荷主）で手待ち時間が発生する。
 - 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 具体的に

※上記の設問で○印をつけた項目についてのみ、次の設問でそれぞれ具体的な状況を記入して下さい。

発荷主・元請け事業者ヒアリング結果まとめ

1. 発荷主

積み場所

荷主の本社工場は第1と第2があり、さらに本社から約2kmの距離にもう1つの工場があるので積み場所は3カ所

製品置場と出荷

各工場とも製品（コンクリート製品）ができると場内の置場に移動＝この作業は構内専用車両が主に行っている＝生産計画や出荷予測などから、その都度、どの製品はどこに置くといったことを経験と勘で判断して仮置きしている＝そのため製品ごとの置場が決まっていないので、出荷・積み時に探すため時間がかかることもある

また、各工場の置場が十分でないので、他工場に横持ち輸送もしている＝そのため製品の出荷では、①1工場内で全部積み、②2工場ないしは3工場から積込むというケースがある

積み荷役

門型クレーンや天井クレーンで荷主側が行っている

現場（納品先）荷卸し

工事現場納品では、発荷主のグループ会社（施工会社）のレッカーが入っている場合には、現場のレッカーで荷卸し
現場のクレーンが空いていても、待ち時間が発生するケースもある＝例えば奥の方を先にやらないといけないとか、現場責任者の指示で動く

納品先の現場での荷卸しが遅いと事業者から連絡が入る場合もあり、そのような時は初荷主から納品先の現場に要請はするが、作業手順上でクレーンが空いていないと下せなかったり、荷置き場所（スペース）がないとダメだったりする

荷役料

積込みは全部クレーンで発荷主が行っているが、ユニック車では納品先の一部でドライバーが荷卸し作業をしている

その場合、作業料（荷役料）を支払っている＝作業料はユニック車運賃に入っている（事業者側とは解釈に若干の違い＝事業者側とする
と車種が違うので一般車両よりもユニック車の運賃が高くなっているという理解で、作業料とは解釈していない）

発荷主の営業担当者が販売先（納品先）にユニック使用料として請求している＝荷主の解釈では車上渡し（荷卸しは納品先が行う）ではないのでユニックを使用した荷役料という解釈

荷物形状等の傾向

コンクリート製品は長大化している

納品指定

ひどい時は1日5回の納品を指定されることもある＝車両の荷のロスがないようにやらざるを得ない

受注と生産

施工の計画ベースで決まる＝顧客の担当者からの見込み発注（予想発注で正式発注ではない）なども参考にしながら、製品の製造を見込み生産する

実数（工事見込みも含めて）と見込み生産である。見込み生産も過去の実績などのデータに基づくもので大きな誤差はないが、納品時期のズレは避けられない（たとえば下期から年度末までコンスタントに出荷できることもあれば、納入する製品の大半が年度末に集中することもあるなど）。したがって見込み生産分の製品で場内置場スペースなどの関係から構内（3工場間も含む）横持ち輸送のムダが発生する

オーダーと車両手配

販売先からは大雑把なオーダーは1週間から10日前には入る。本格的には2～3日前にオーダーが入る

それに対して協力会社への車両手配は、事業者側からどのような車種（その他）の車両が「明日は何台回せます」などと連絡が入ってくる＝それら事業者から入ってくる車両の状況と出荷の種類・量（受注状況）を荷主の担当者が照合して、車両と荷物の組み合わせを決める

これは事業者側が必ずしも当該荷主の仕事だけをしているわけではないからだ。他の仕事も含めて車両（車種）をオペレーションしているので、明日はどのような車種の車両を何台回せるといった、自主申告のような形になっている。一方、出荷量が多い場合などは、荷主側で必要な車両確保などを事業者側に要請する

事業者への正式発注

積み込み伝票・納品伝票は初荷主の指定伝票で行っている

毎日、昼前ぐらいに協力会社（7社）の担当者が伝票を取りに荷主の工場に来る。その時に積み込み伝票を渡す＝当日配送（24時間以内納品）の伝票もあれば翌日配送の伝票もある（前日渡した伝票のものは朝から積んでいる）＝当日配送は午後に積込んで積置きし、翌日納品というサイクルである（配車確定のものは明日の何時着となっている）

納品指定時間と遅れ等

2カ所卸しでそれぞれ指定時間がある場合、最初の納品先では指定時間より早く降ろしてもらえることもある

納品指定時間に遅れる場合でも、遅れる理由（原因）に不可抗力などの合理性があれば、ほとんどは「まいったな」「しょうがないな」で済んでしまうような実態がある

資材センター納めでは、朝早くから受け取ってもらえるケースもある＝だが資材センターが8時開始でも、6時ぐらいには近くまで行って待機している車両もある

積み込み時における発荷主側の問題点

荷主の荷役作業担当者は、本社の第1工場と第2工場が17、18人で、もう1つの工場が7人

協力会社のトラックが入ってくる時間がバラバラなので、原則的には来た車両順に発荷主の荷役作業者が荷役作業を行う
積込みだけではなく、構内運搬用車両（外部事業者）も荷主の担当者が指示してコントロールしている＝荷主の責任者はいるが、個々には担当者が判断＝積込みは受け付け順が原則だが、場内の置場はどこに何の製品を置くかはその時々の判断（工場の生産量と出荷量のバランスなど）で異なる＝積込み時に製品を探すための時間的ロスなどが生じている

荷主・事業者の定期的協議等

製造部門の協力会社なども含めた「安全協議会」があり、その中に「輸送部会」がある（輸送部会の協力会社は7社）
輸送部会は、翌月の出荷予定が分かってから開くので、毎月25日前後に開催することが多い。部会では、翌月以降の出荷量ならびに製品別の割合の見込みなどを発表する
事故などが起きれば随時開催することもある。事故報告書は物流担当だけではなく、営業担当者にも回して目を通して
安全に対してはどこも厳しくなっている。事故も作業法、それ以外に原因があることもある

納品先の変化等

現場納品は安全面で厳しくなっている。ゼネコンからルールを規定した文書が来た時には、各協力会社に渡してドライバーに事前に読むようにしている。現場納品では納入先のルールが年々厳しくなっている。例えば喫煙なども厳しく規制されるようになっており、それに対するドライバーの姿勢にも差が見られる

品種の増加の影響

製品の品種が増えている。また、納品先の資材センターは、各社とも省人化などが進んできた。しかし、資材センターの納品先からのクレームはほとんどない。大きな会社（納品先）は、コンプライアンスでの協力も契約に入っているからだが、品種が増えると、製造ラインの違いで積込をする場所が増えるので、その分、荷役時間が増えることになる。また、構内移動の横持ちも複雑で作業が増えることになる

積付け等

ある大手取引先への納品はトレーラが多い。中には現場への納品もあり、現場納品では検収がその時になる

積込み時の待機時間等

ドライバーが個人的に、早く積んでなどと現場で要望することもある

暗くなってからの積込み作業をなくしたいという発荷主側の理由もある

スポット出荷もある＝生産工程が遅れて夕方積込み予定が翌日朝の積込みに変更するようなこともある

あるいは施工が悪くて、現場作業中に損傷してしまったためスポット出荷や営業のミス（忘れていたり）でスポット出荷することもある

納品時の待機発生等

現場納品では、納品時（荷卸し）に長時間（2時間以上）の待機時間が発生した場合には、荷主の営業から納品先の施工会社に待機料を要請し事業者を支払っている

指定時間に遅れた場合でもペナルティがないのにおかしいといった反論が常にある

車両の指定等

車両の指定は発荷主の営業担当者から物流担当者に指示がくる。基本的にはオーダーを見ながら配車担当者が車両を判断する

発荷主の営業担当者から物流担当者に道路条件（車両が通れるかどうかなど）の下見の依頼が来ることもある。さらに物流担当者から事業者に依頼することもある

基本的にはセミトレが入れるか否か、現場の資材置場の状況などから判断

IT 活用の課題

IT を活用して構内横持ちの削減を図るなどの課題を抱えている。当面、考えられるのは製品置場の管理

2. 元請け事業者

出荷オーダー（受注）

ほとんどは昼前に担当者が出荷伝票を受け取りに荷主の工場に行く（毎日）。受け取った出荷伝票の約9.0%は当日午後の積込みで、約10%は翌日朝～午前の積込み（車両が帰ってくる状況によって、10時～12時の積込み）

納品先で押印してもらった納品書は、荷物の積込後に工場側が行う積荷検品の後、ドライバーがBOXに入っている納品伝票を持ってくる

ある納品先の出荷伝票

ある取引先向けでは物流子会社が間に入っているため、物流子会社の事務所まで、積込み前日に担当者が発送伝票と納品伝票を取りに行く。ただし、積込作業と検品は発荷主が行っている

ドライバーと荷主

ドライバー数は33人（8月までは32人、9月から33人）で、うち2人は構内輸送に従事（構内輸送は8時～17時の勤務）。ドライバー以外でも出荷作業員を一部、現場に入れている

車両とドライバーは専属的な乗務になっているが、必ずしも当該荷主の仕事に専属で行っているわけではない。ただし、大型ユニック車のドライバーは、ほぼ当該荷主専属（約90%）であり、トレーラのドライバーはいろいろな荷主の仕事をして、労働時間などのコントロールをしている

大型ユニック車は7台で、ほぼ80%は取引先（納品先）の資材置場（野積の置場）に運んでいる

なお、常用の備車は当該元請け事業者では3台、他の協力会社も数えるほどしか備車をつかっていないが（10台までではない）、備車は全部ユニック車である

配車等①

車両の帰庫時間がだいたい分かるので、それで判断して当該荷主向けの車両を配車する

ドライバーには前日に、翌日の配車の状況と話してある。ドライバーは納品が終了すると会社に電話連絡、その電話で翌日の配車を最終決定、帰庫する前に当該荷主の工場に回って積込みという手順である

配車等②

データに基づいてはいないが、今日の運行は何kmなのでだいたい何時間と、走行距離で判断して、他の荷主の仕事と組み合わせて配車し、労働時間・拘束時間をコントロールしている

このうち直荷主の場合には配車計画ができる。それに対してスポットについては、2日後に車両があるかどうかと早めにオファーが入ってくるので、それを優先して配車してしまうと当該荷主に回す車両が不足するようなケースもあるので難しい

工場積込み

ドライバーと車両は納品が終了したら発荷主の工場に積込みに行く（休憩してから行くかすぐ行くかはドライバーの判断）

基本的には、朝は8時～8時半から、夕方は16時までに工場に積込みに入る。荷主が残業なしを基本にしているので、16時までに入って17時までには積込み作業を終了する

納品先によっては10時以降でないと積込めない製品もある。それ以外は積込み伝票ができれば、帰庫次第で積込みができる

原則的には工場に積込みに来た車両の順番通りで積込をしている。ただし、ごくまれには後から来た車両を先に積込むようなケースもある（工場の工程など関係）

輸送エリア

関東1都7県が主で、スポット的には長野、新潟、宮城、福島に行くこともある

高速料金

高速料金については特に決めてはいないが、遠方への納品で、帰社してその日のうちに積込むような配車の場合には高速料金を請求

ユニック作業料

ユニック車による納品先でのドライバーの作業料に関しては、普通の車両とユニック車の運賃が違うという解釈。ユニック車の方が運賃を高く設定してあるが、荷主側は作業料を含んだ運賃としており、事業者側は作業料ではなく車両が違うので運賃に差があると解釈が違う

労働時間・拘束時間の実態

手待ち時間に関してはデジタコ管理で十分にはチェックできていない

積込み時に、積込み場所で長時間かかることもあるが、実態は分からない

納品先での手待ち時間は、現場の施工状況で待ち時間が発生することがある。しかし具体的なデータがないので読み切れない

納品先での待機時間と対価

現場納品の場合には、指定時間に行っても2時間以上待たされた場合は待機料が支払われる

ドライバーの労働時間の実態

2016年6月、7月、8月、9月について荷主の構内運送の2人を除くドライバー（6～8月30人、9月31人）の稼働実態を、走行距離（総走行・一般道・高速道・実車・空車）、時間管理（拘束・運転・一般道・高速道・積込・荷降・待機・休憩・休息・点検・他作業・給油・停車・アイドル）に分けて集計

拘束時間は以下の通りで、290時間は超えていない

6月の拘束時間ワースト	268：07時間	262：21時間（データエラーの疑い）		
7月の拘束時間ワースト	246：42時間			
8月の拘束時間ワースト	293：35時間（データエラーの疑い）	242：16時間（同前）	241：25時間	
9月の拘束時間ワースト	267：09時間（データエラーの疑い）	248：47時間		

同じく、待機時間については以下の通り

6月の待機時間ワースト	53：25時間	44：45時間	34：36時間
7月の待機時間ワースト	56：20時間	48：16時間	(データエラーの疑い) 46：56時間
8月の待機時間ワースト	55：40時間	37：53時間	34：11時間
9月の待機時間ワースト	50：42時間	47：14時間	40：13時間

事業者からの要請

事業者から荷主に対して、下記のような調査を依頼している

各社の各ドライバーが、①積込開始時間、②積込終了時間、③検査終了時間を記入し、最終出荷検査後に検査員に渡す
そのデータに基づいて改善点を検討するという申し込みである

乗務員稼働実績分析（1カ月1人平均）

		総走行距離 (km)	実車走行率 (%)	拘束時間 (時：分)	運転時間 (時：分)	積込時間 (時：分)	荷卸時間 (時：分)	待機時間 (時：分)
6 月	専 属	6,963.7	58.7	247:00	158:36	18:48	17:08	2:09
	兼 務	3,955.1	70.0	197:52	100:05	30:28	24:35	12:00
	全 体	4,657.1	66.0	209:20	113:44	27:44	22:51	9:42
7 月	専 属	6,037.6	59.4	207:52	135:10	16:32	15:37	2:03
	兼 務	3,809.5	68.5	188:20	95:58	29:41	21:20	11:41
	全 体	4,329.4	65.5	193:19	105:07	26:37	20:00	9:26
8 月	専 属	5,741.1	59.3	217:12	129:11	16:12	15:26	3:15
	兼 務	3,711.8	62.5	183:08	91:35	28:53	22:27	10:12
	全 体	4,185.3	61.2	191:01	100:22	25:55	20:49	8:35
9 月	専 属	5,990.1	62.0	221:15	135:25	20:01	17:35	2:44
	兼 務	3,738.8	65.2	186:26	94:24	30:03	23:21	12:19
	全 体	4,247.2	64.2	194:18	103:39	27:47	21:05	10:10
4平 カ 月均	専 属	6,183.1	59.9	223:20	139:36	17:53	16:27	2:33
	兼 務	3,803.8	66.6	188:57	95:31	29:46	22:56	11:33
	全 体	4,354.8	64.2	197:00	105:43	27:01	21:11	9:28

* ドライバー1人当たりの1カ月平均の数値

* 「専属」はユニック車のドライバー7名で、当該荷主の仕事を約90%担当している

* 「兼務」は他の荷主の仕事もして労働時間等を調整しており、6月～8月は23名、9月は24名の平均である

* 「4カ月平均」は6月～9月の単純平均値である

荷主企業と運送事業者の協力によるトラック運転者の労働条件の改善に向けた取組（案）

1. 現状の作業フロー上の課題を抽出して検証するための実態調査

- ・ 積込車両受付表の受付時間～積込開始時間～積込終了時間～検査終了時間の実態調査
（協力会社全社のドライバーによる調査が難しいのであれば、パイロット事業協力事業者のドライバーに一定期間記入を依頼）
- ・ 調査結果の集計・分析と改善点の抽出
- ・ 荷主と事業者の協力による改善策の検討と実施

2. 積込車両の場内待機時間予想などの事前確認と予約制あるいは予告制

- ・ 現状では原則的に積込に来た車両の順番に積込作業をしている。時間帯によっては手待ち時間なしですぐに積込ができるが、積込車両が多い時間帯では、クレーン操縦者（積込作業担当者）が他のトラックに積込み作業中のため、手待ち時間が発生することがある。それを解消するために、製品置場のゾーン（地区）別の積込作業状況の見える化が図れないか
 - ・ ドライバーの帰着時間予想から、工場に向かってもすぐに積込可能の状態か、あるいは予想される待機などを予告（あるいはドライバー側から事前確認）
 - ・ 手待ち時間が予想される場合には積込時間の予約制（ドライバー側から）、あるいは予告制（積込作業側から）
- * 予約制あるいは予告制によって、これまでは場内で待機していた時間を「休憩」時間としてカウントするようにする