第２回静岡県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

日　時：平成 27 年 12 月 10 日（木）　15 時～
場　所：静岡県トラック会館　会議室
　　静岡市駿河区池田１２６番地の４

議　事　次　第

１．開　会

２．議　題

（１）手待ち時間が生じている荷主に関する調査結果について

（２）荷主（元請け）ヒアリングの結果について

（３）パイロット事業の概要について

（４）その他

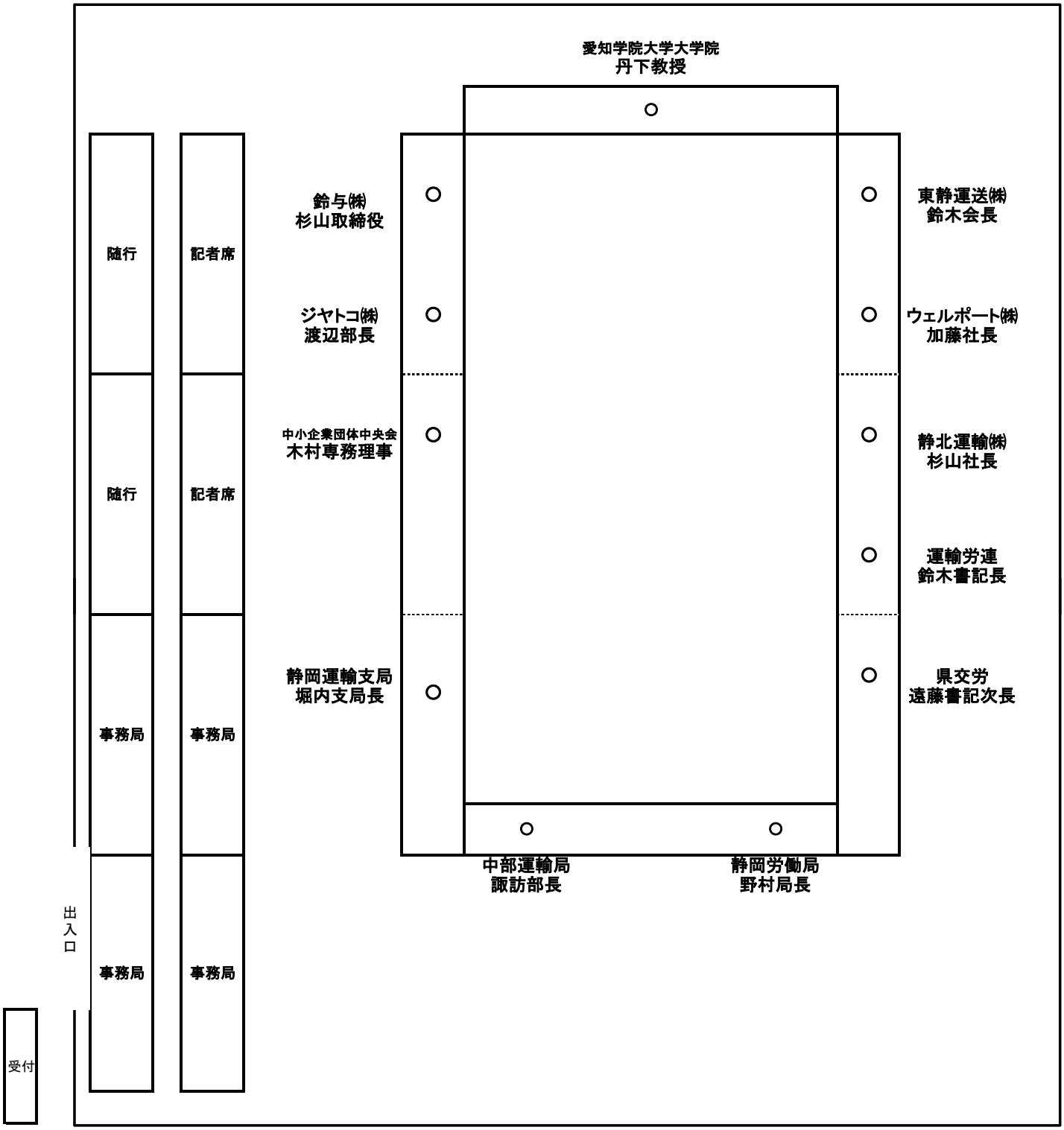
３．閉　会

議事次第、出席者名簿、配席図
資 料 １　荷主（元請け）ヒアリングの結果について
資 料 ２　パイロット事業の概要について

※参考資料　手待ち時間が生じている荷主に関する調査結果について

第２回　静岡県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　配席図

静岡県トラック協会　会議室



第2回　静岡県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

構成員・出席者名簿

（順不同・敬称略）

組織名	役職	委員名	代理出席者 役職	出席者名
愛知学院大学大学院	経営学研究科 教授	丹下　博文		
一般社団法人 静岡県商工会議所連合会	専務理事	杉　雅俊	欠席	
静岡県中小企業団体中央会	専務理事	木村　通利		
鈴与株式会社	取締役	杉山　克幸		
ジヤトコ株式会社	SCM推進部長	渡辺　秀身		
東静運送株式会社	代表取締役	鈴木　正二		
ウェルポート株式会社	代表取締役	加藤　浩幸		
静北運輸株式会社	代表取締役	杉山　節雄		
全日本運輸産業労働組合 静岡県連合会	書記長	鈴木　英男		
全日本建設交運一般労働組合 静岡県本部	書記次長	遠藤　伸		
静岡労働局	局長	野村　栄一		
中部運輸局	局長	鈴木　昭久	自動車交通部長	諏訪　達郎
静岡運輸支局	支局長	堀内　哲郎		

「静岡県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」について

（名称）

第１条　本協議会は、「静岡県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」（以下、「協議会」という。）と称する。

（目的）

第２条　本協議会は、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を目的とする。

（組織）

第３条　協議会は、学識経験者、労働団体、経済団体、荷主、トラック運送事業者団体、トラック運送事業者、行政機関等の各員（以下「委員」という。）をもって構成する。

２．協議会には、委員の互選により座長を置く。

３．座長は、議事その他の会務を統括する。

（協議会及び活動事項）

第４条　協議会は目的達成のため次の活動を行う。

（１）静岡県におけるトラック運送事業の長時間労働の抑制に向けた諸対策に関すること

（２）静岡県におけるトラック運送事業の取引環境の改善に向けた取組に関すること

（３）その他

（協議会）

第５条　協議会は、必要に応じて座長が召集する。

２．座長は必要に応じ、協議会に委員以外の者を出席させることができる。

３．協議会は公開を原則とする。ただし、座長が必要と認める場合は、非公開で行うことができる。

（ワーキンググループ）

第６条　協議会には、第４条（協議会及び活動事項）に掲げる事項に関して専門的に検討を行う機関としてワーキンググループ（以下、「ＷＧ」という。）を置くことができる。

２．ＷＧは、座長が指名した委員等により構成する。

（他の地方協議会との連携）
第７条　協議会の運営にあたっては、中部地区（愛知県、岐阜県、三重県、福井県）の他の地方協議会と連携し、この調整は中部運輸局が行うものとする。

（事務局）
第８条　協議会の運営に関する事務は、静岡労働局、静岡運輸支局、中部運輸局、静岡県トラック協会が共同で行うものとする。

（その他）
第９条　これに定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項はその都度協議し、決定する。

（附　則）　この規約は、平成２７年８月７日から施行する。

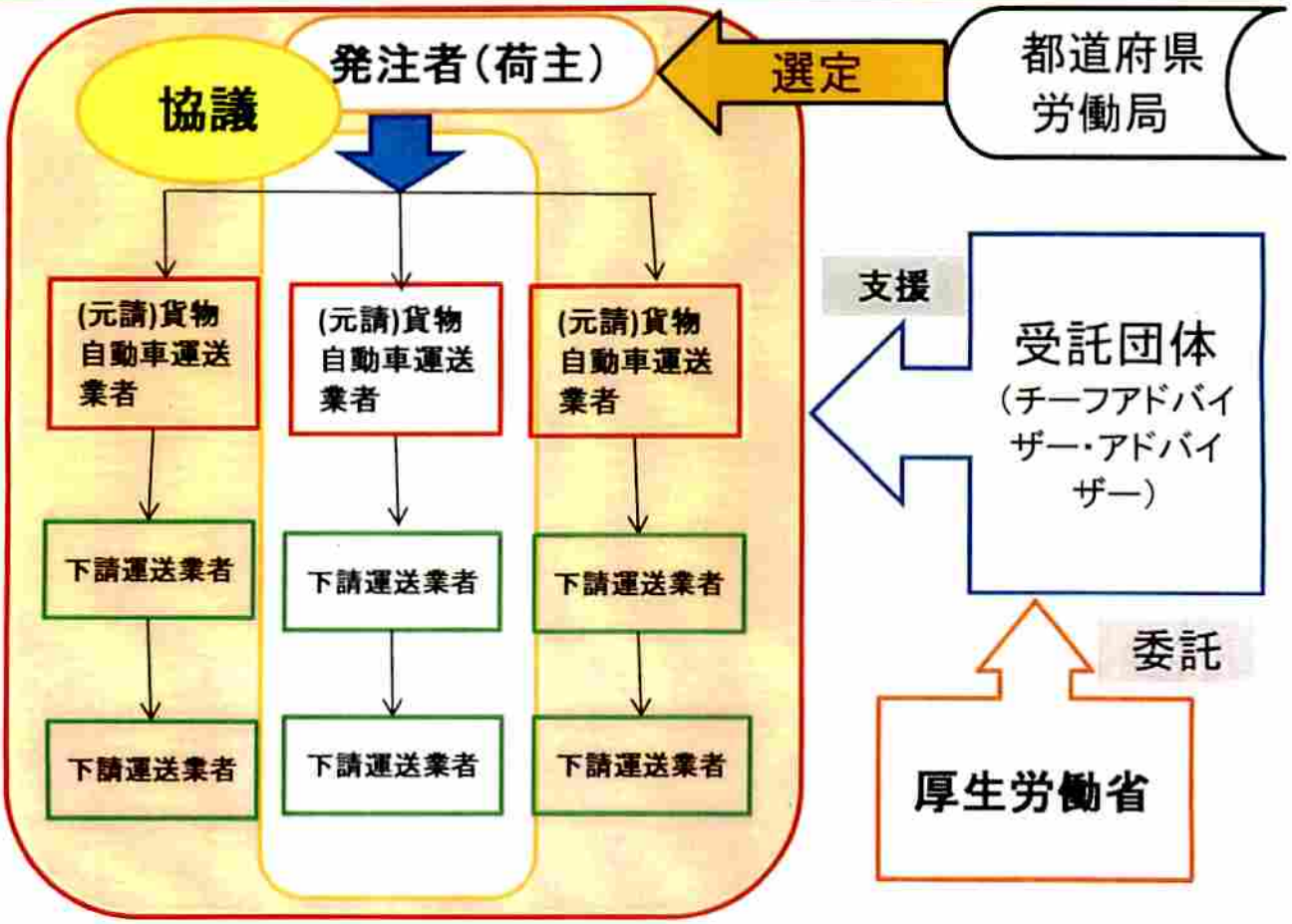
資料2

パイロット事業の概要について

静岡県取引環境・労働時間改善協議会事務局

平成27年12月

トラック業界の重層下請構造に着目した新たな取組(イメージ図)
【トラック運転者労働条件改善事業】



■ 発注者(荷主)から連なる貨物運送業務受注(主に長距離運送)事業場を構成員とする協議会を設置

■ チーフアドバイザー・アドバイザーによる協議会及び協議会構成員への支援・指導

○ 協議会の目的等
発注者(荷主)を含めた(元請)貨物自動車運送業者及び下請運送業者による協議会を年間3回開
・ 催し、改善基準告示の遵守、労働時間の適正管理、適正な賃金制度、荷の取扱に関する安全衛生管理等についてのコンセンサスの形成、周知徹底を図り、構成員の自動車運行に係る適正管理の

・ 具体的には、発注者(荷主)の理解と協力を求めるとともに、元請・下請運送業者において自ら適正な運行管理を進める上で必要な情報交換等を行う。

○ (元請)貨物自動車運送業者の取組
・ 発注者(荷主)へ適正発注に係る協力依頼を行い、自ら及び下請運送業者の改善基準告示の遵守等に必要な調整を行う
・ 下請運送業者に対する適正発注と運行管理上の支援・指導
・ 自らの改善基準告示等の遵守のための取組

○ 下請運送業者の取組
・ より下位の下請運送業者に対する適正発注と運行管理上の支援・指導
・ 自らの改善基準告示等の遵守のための取組

○ チーフアドバイザー等の主な業務内容
・ チーフアドバイザー :事業全体の進行管理、自己診断チェックリストの作成・分析、各種資料の企画、協議会等運営の管理・調整・支援、アドバイザー支援、報告書作成 等
・ アドバイザー :協議会運営への助言、個別訪問・指導・助言、協議会構成事業場の課題分析 等

■ 9集団を選定予定

厚生労働省委託事業

トラック運転者労働条件改善事業

報　　告　　書

平成 27 年 3 月

株式会社日通総合研究所

より「事業結果の報告　抜粋」

4．製造業D社協議会における改善検討

4．1　製造業D社協議会の事業者構成と協議会等の実施概要

4．1．1　製造業D社協議会の構成

製造業D社協議会は、下記の３事業者で構成されている。

[荷主]

静岡県浜松市に本社を置く自動車メーカーであり、静岡県内に５カ所、愛知県内に１カ所の工場を有しており、二輪車、四輪車、船外機等を製造している。

６ヶ所製造拠点はすべて東海エリアに立地しているが、ここから関東以北向けの出荷に関しては自社拠点である千葉県に立地するセンターまでカーキャリアで横持ちを掛けている。

[元請運送事業者]

元請運送事業者は、静岡県浜松市に本社を置くD社の物流子会社である。

なお、この元請運送事業者は自社では完成車輸送用の車両を保有しておらず、実運送に関しては全て下請運送事業者による利用運送である。

[下請運送事業者]

元請運送事業者の下請運送事業者（２社）は、１社が静岡県に本社を置く地場の運送事業者であり、もう１社が埼玉県に本社を置く運送事業者である。

本改善事業における協議、調整を進めた結果、本協議会のメンバーに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が選定され、協議会メンバーとしても参加している。

4．1．2　協議会等の実施概要

A．第１回協議会　平成２６年７月２５日（金）※荷主事業所にて開催

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。

B．事業場訪問（１回目）平成２６年９月１０日（水）※荷主事業所にて開催

チェックリスト回答票をもとに、元請運送事業者１社および下請運送事業者２社とともに荷主事業所に集まり、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。

C．第２回協議会　平成２６年１２月２２日（月）※荷主工場にて開催

荷主、元請運送事業者、下請運送事業者のそれぞれに対して、①中継輸送のさらなる取り組み、②勤務体制の２直（２人１車）体制の推進、③早出番、遅出番の活用、④高速道路の適切な活用、⑤時間管理の更なる徹底への対応などの改善を進めることを決定した。

D．事業場訪問（２回目）　平成２７年２月２６日（木）※下請運送事業者を訪問

第２回協議会の結果を受けて実施した改善対策の実施状況を確認した。また、改善対策実施に伴い、今後の課題や期待できる内容について協議を行った。

E．第３回協議会　平成２７年３月２５日（水）※荷主工場にて開催

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。

４．２　荷主事業場（以下「工場」）における製品出荷業務と入出荷作業の現況と問題点

４．２．１　平成２６年９月１０日 の事業場訪問時の聴取内容

・磐田工場、湖西工場などで毎日 30 分～１時間程度の手待ち時間が発生するケースがある。
・名古屋港向けには磐田から 138ｋｍで約１時間程度、平塚プール向けには相良から 180ｋｍで約 1.5 時間程度、一般道を走行することによって運行時間が長くなっている。
・本年４月１日より高速道路の深夜割引が０時～４時までに縮小されてしまったことが運送業界にとって非常に響いている。
・湖西→千葉納整センター（山武郡横芝光町）行きを輸送する際、湖西まで空車回送にならないため（空車率を無くすために）、磐田→豊橋行きの車両を積載輸送する為、これにより３時間強ほど稼働時間が増す。
・ドライバーを増員して２人１車とすれば緩和が期待出来るものの、カーキャリアのドライバーは一般のトラックとは異なる技量が必要となるため、最低でも３ヶ月は訓練機関が必要となるため、ドライバーを確保するのが難しい。
・また、車両を増やすことも対策として考えられるものの、現在カーキャリアの生産能力はフル稼働体制であり、各社増車に動いている今の状況下ではすぐに解決することは困難である。

4．2．2　チェックリストの回答内容等の分析

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4.1に示すとおりである。

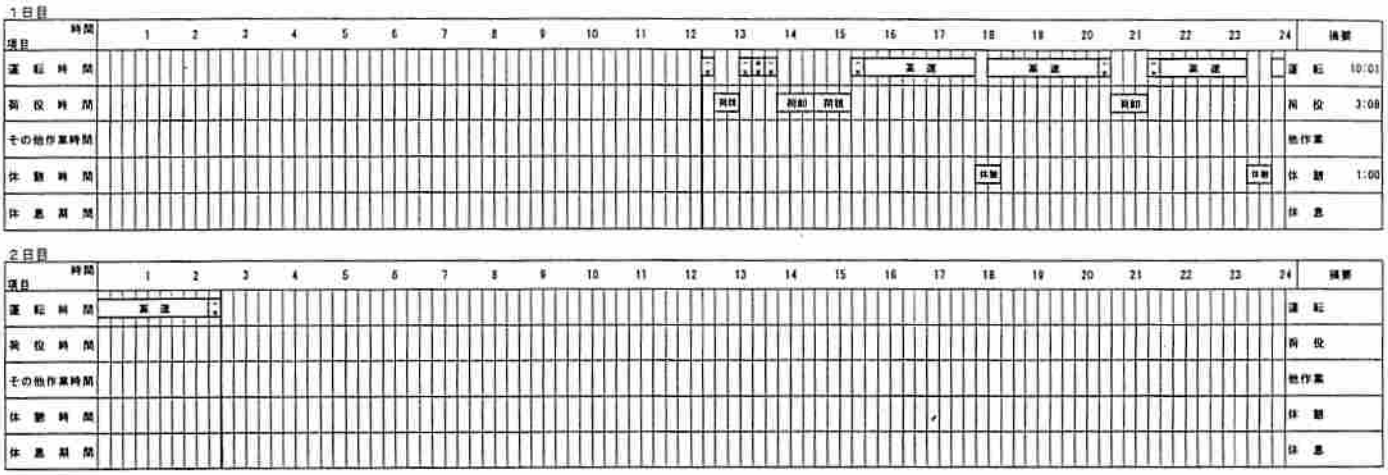
図表4.1　D社協議会　自己診断チェックリストまとめ表

チェックリスト項目	設問番号	回答
① 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う考えているか	問2	3. 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。
② 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るか	問3	2. 取組みを過去に行った。
③ 具体的にどのような取組みを行ったか	問4	1. 元請運送事業者と協議を行った。 出荷関連システムを変更し、元請への出荷指示方法の改善を行った。これにより手待ち時間が少なくなった。 実運送事業者へは元請が対応している。
④ 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るか	問5	4. 申し入れを受けたことはない。
⑤「改善基準告示」の内容を知っているか	問6	2. 改善基準告示のおおよその内容は知っている。
⑥「改善基準告示」の内容について	問7	
1か月の拘束時間について		2. 知らない
1日の拘束時間について		1. 知っている
1日の拘束時間（13時間）の延長の回数について		1. 知っている
休息期間について		2. 知らない
分割休息期間について		2. 知らない
1日の運転時間について		2. 知らない
1週間の運転時間について		2. 知らない
連続運転時間について		1. 知っている
⑦ 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	問8	2. 概ね守れていると思う。
⑧ 守れない要因はどこにあると考えるか	問9	
⑨ 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る運送コストへの影響	問10	3. 大いに影響がある。
⑩ そのコストは誰が負担しているか	問11	1. 荷主企業である当社が負担している。
⑪ これまでにトラック運転者の労働時間の短縮化に向けて工夫、配慮をされたことはあるか 短縮化に向けた考えや意見	問12	労働（運行）時間の短縮対応策として 1）長距離輸送の中継地設置促進　A→Bの長距離輸送をA→C→Bとして、A-C区間とB-C区間に分割し、時間と距離の短縮を図る。 2）他メーカーと協議し、帰り便車両を活用し輸送効率の改善及びCO2排出量削減を図る。 3）出荷システムの改善による効果として 1. 生産工場での待ち時間を20～30分に短縮した。 2. 納整完了後の車両引取り時間を設定（17:30以降）し、タイムロスを減らした。 3. 納車先への到着時間をゆとりある設定とし運転者への負担軽減に努めた。
⑫ トラック運転者の労働時間等について、気付いた点、考えや意見	問13	1. 運搬車両の不足 リーマンショック以降車両不足が続いており、運転者の労働時間短縮を図るため荷主側として改善を行っているが、地域によっては運転者に負担をかけているケースもあるため、今後の検討を予定したい。 2. 運転者の不足、高齢化 これについては物流業界全体の大きな問題と考える。 自工会・トラック協会・陸送協会等と共同で改善に取り組む必要があると考える。 特に繁忙期（2～3月）の荷量に対して車両と運転者の絶対数確保が出来ていない。 このために納期遅延が慢性化し運転者の負担を強いているが、対応策がない状況である。

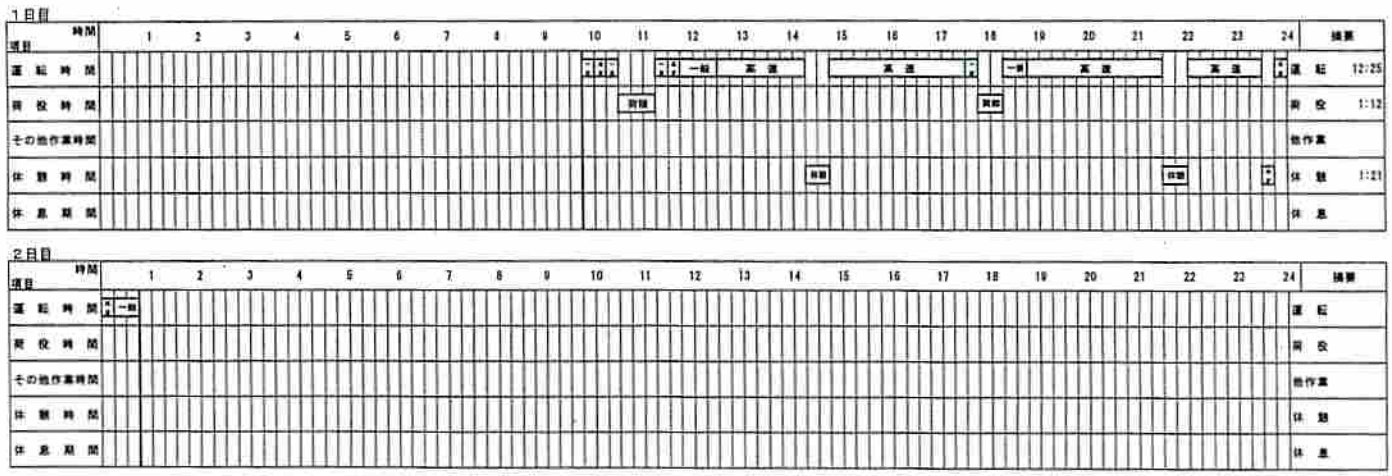
チェックリスト項目		該当番号	元請運送事業者	実運送事業者	実運送事業者
①対象者数（うちトラック運転者数）		1.	141人（0人）	248人（うちトラック運転者数181人 内キュアノアカー84人）	74人（うちトラック運転者数61人 キャリアカー専用車32名）
②各車両数		1.	大型 0台 中型 0台	大型147台、中型18台、	大型 45台、中型 10台（ナカトレ18、亀トレ4、ニトトレ2、
		1.	中型 0台 その他 0台	中型0台、その他 キャリアカー27台	車両1、ミニ車1、40ft9、大型車14、大型コンテナ、バルクトレ1）
③労働時間管理方法		2.	1. 全ての車両にデジタルタコグラフを設置して管理している。 弊社は輸送会社に対し、必ずどちらでもタコグラフ装着を義務付けています。現在、デジタコ装着率は80%に達し推進している。	1. 全ての車両にデジタルタコグラフを設置して管理している。	1. 全ての車両にデジタルタコグラフを設置して管理している。
④1か月の拘束時間		3. (1)		4. 1か月の拘束時間が320時間を超える場合がある 5. 延長した月が、1年のうちから月を超えている 6. 1年間の拘束時間が3,516時間を超えている	4. 1か月の拘束時間が320時間を超える場合がある 5. 延長した月が、1年のうちから月を超えている 6. 1年間の拘束時間が3,516時間を超えている
⑤1日の拘束時間		3. (2)		3. 1日の拘束時間が16時間を超える場合がある	3. 1日の拘束時間が16時間を超える場合がある
⑥1日の拘束時間（13時間）の延長回数		3. (3)		2. 1週間につき2回を超える場合がある	2. 1週間につき2回を超える場合がある
⑦休息期間		3. (4)		2. 休息時間が継続8時間未満の場合がある	問題なし
⑧分割休息期間		3. (5)		1. 分割休息を採用していない	問題なし
⑨1日の運転時間		3. (6)		2. 1日の運転時間が9時間を超える場合がある。	2. 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		3. (7)		2. 1週間の運転時間が44時間を超える場合がある	2. 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		3. (8)		1. 連続運転時間は4時間以内である	2. 運転の中断はあるが、その合計時間が30分未満の場合であり連続運転時間が4時間を超えている
⑫改善基準告示を遵守できない要因		4.		1. 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。 6. 発荷主先で手待ち時間が発生する。 8. その他（貴社の仕事量に合った乗務員の雇員が出来ていない。）	1. 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。 8. その他（長距離運行(関西 ⇔ 千葉)）
⑬改善基準告示が遵守できていない状況がある現場は、今回の改善基準の対象となる荷主の業務の影響があるか。		5.		1か月の拘束時間について：影響がある 1日の拘束時間について：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：影響がある 1日の運転時間について：影響がある 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：影響がある 1日の拘束時間について：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：影響がある 1日の運転時間について：影響がある 1週間の運転時間について：影響がある
⑭影響がある場合のトラック運転者の労働時間の実態： 平成25年7月分の実績から（最も長い運転手）及び（平均的な運転手）	1か月の拘束時間	6.		【最も長い運転者】328時間 勤務体系：日帰り 【平均的な運転者】285.2時間 勤務体系：日帰り	【最も長い運転者】324時間 勤務体系：日帰り 【平均的な運転者】227時間 勤務体系：日帰り
	1日の拘束時間			【最も長い運転者】12.7時間 勤務体系：日帰り 【平均的な運転者】12.2時間 勤務体系：日帰り	【最も長い運転者】14時間 勤務体系：日帰り 【平均的な運転者】10時間 勤務体系：日帰り
	休息期間			【最も長い運転者】14時間 勤務体系：日帰り 【平均的な運転者】12.3時間 勤務体系：日帰り	【最も長い運転者】9時間 勤務体系：日帰り 【平均的な運転者】12時間 勤務体系：日帰り
	1日の運転時間			【最も長い運転者】9.3時間 勤務体系：日帰り 【平均的な運転者】7.8時間 勤務体系：日帰り	【最も長い運転者】9時間 勤務体系：日帰り 【平均的な運転者】8時間 勤務体系：日帰り
	1週間の運転時間			【最も長い運転者】47.8時間 勤務体系：日帰り 【平均的な運転者】39.9時間 勤務体系：日帰り	【最も長い運転者】52時間 勤務体系：日帰り 【平均的な運転者】33時間 勤務体系：日帰り
	連続運転時間			【最も長い運転者】3.9時間 勤務体系：日帰り 【平均的な運転者】2.8時間 勤務体系：日帰り	【最も長い運転者】3時間 勤務体系：日帰り 【平均的な運転者】2時間 勤務体系：日帰り
	1日の手待ち時間			【最も長い運転者】1.8時間 勤務体系：日帰り 【平均的な運転者】2.2時間 勤務体系：日帰り	【最も長い運転者】2時間 勤務体系：日帰り 【平均的な運転者】2時間 勤務体系：日帰り
	1か月の総労働時間			【最も長い運転者】302.2時間 勤務体系：日帰り 【平均的な運転者】271時間 勤務体系：日帰り	【最も長い運転者】324時間 勤務体系：日帰り 【平均的な運転者】227時間 勤務体系：日帰り
	1か月の時間外労働時間			【最も長い運転者】134.2時間 勤務体系：日帰り 【平均的な運転者】103.4時間 勤務体系：日帰り	【最も長い運転者】140時間 勤務体系：日帰り 【平均的な運転者】31時間 勤務体系：日帰り
⑮どのようなことが影響しているか		7.		1. 発荷主の出荷時間が遅れ、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。	1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。 8. その他（長距離運行によるもの。関西⇔千葉行きを輸送する際、関西まで空車回送にならないために（空車率を減らすために、復路⇒東関行きを積載輸送する為、3時間程、荷待時間が増す）
⑯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。		8.	【1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。】 ①どこで→首都工場群・千葉幹線幸原所 ②どのような頻度で→2～3月の繁忙期は独重場に持い、一部の乗務員に待ち時間が発生する。 ③どの程度の時間→平均20分～30分程度 ④原因→納管事業所では、就業台数場により作業の遅れが発生し、乗務員の待ち時間が発生する。 【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。】 配車指示は事前連絡するため、スポットの指示は発生しない。 【6. 配送先の荷主での荷役に時間がかかる。】 荷積みは1ヶ所（常時、荷卸しは2～3ヶ所実施）になる場合がある。 【7. 高速道路を走行せず、一般道路を走行している。】 ①どこで→首都工場・関西工場→各工場（物量で輸送会社の判断で使用） ②どのような頻度で→時間短縮のため頻時使用している。 ③記入なし ④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。】 ①どこで→工場での検品の厳重待ち、車両が住両地により集中する時間帯がある。 ②どのような頻度で→毎日何処かの工場で発生している ③どの程度の時間→30～60分程度 ④原因→納品書待ち、製品車両の集中、生産上りの時間帯が既めないから待ちが発生している。 【7. 高速道路を走行せず、一般道路を走行している。】 ①→一般道路を走行して時間を要する場所→スズキ（株）各生産工場→各首都圏向け、福島納品工場→平塚配送プール向け輸送 ②どのような頻度で→各首都圏向けは毎日3回程度、平塚向けは毎日3～4回程度。 ③どの程度余分にかかるか→各首都圏向：最短→1時間、平均→2時間、平塚プール向け：最短→1時40分、1.5時間。 ④原因→共鉄道運送事業者様よりは特別な事情が無い限り高速代の支払いは無い。自社内コスト削減の為。	【1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。】 ①どこで→首都工場、関西工場 ②どのような頻度で→毎日 ③どの程度の時間→30分～60分 ④原因→荷主からの荷待ち時間は発生しないが、干後になると荷配車員（荷配者）の負荷により荷積待ちをする為。 【8. その他】 ①影響の発生場所→関西から千葉への配車時 ②どこでどのような頻度で→関西で週に数回程度。 ③どの程度の時間→2時間 ④原因→関西から千葉までの走行距離が長いことが原因。自社（関西所）から関西工場までの距離がある。片道1時間弱。
⑰荷主企業にどのような努力を行えば、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		9.			9. その他（長距離については、中継地にモータープール（待機） 施設は1度 千葉中継として確認プール（1日駐車用。）
⑱荷待時間や拘束時間が長くなることによる、運送コストへの影響		10.	3. 大いに影響がある。	3. 大いに影響がある。	2. 多少は影響がある。 人件費（残業代）、高速代（高速使用を行ない労働時間制減）
⑲コストは誰が負担しているか		11.	1. 荷主企業が負担している。	5. 実運送事業者（当社）が負担している	5. 実運送事業者（当社）が負担している
⑳そのコストはどのような形で負担しているか		12.		1. 会社の利益を少なくする 3. 経営の効率化を図る。	1. 会社の利益を少なくする 3. 経営の効率化を図る。
㉑その他、改善基準告示の遵守に向けて、自社での新な（取り組み可能な）取り組みについて		13.	1）発着時間短縮のための中継輸送の実施 長距離輸送については、従来A⇒Bまでの輸送をしていたが、A⇒C区間とB⇒C区間に分割し、労働時間と輸送距離の短縮を図る。 2）共同輸送の促進 他メーカーと協議し、帰り便車両を活用し輸送能力の効率及び2024年問題解消を図る。 3）出荷システムの改善改善 1. 完成工場での待ち時間の改善を図る。60分以上⇒30分以内に改善 2. 納管完了後の車両引き取り時間の設定（11:30以降）し、タイムロスを減らした。 3. 納車先への計画時間をゆとりある設定とし、乗務員への負担軽減を図る。	・乗務員の確充、2直化の実施 ・輸送関距離の削減 ・拠点地点の設定、配置	・運転運転4時間にならないために休憩場所を指定・設定する。 （例えば千葉行きなら 海老名SAで休憩） ・労働時間を減らすために、乗務員を増員。（2直化計画） ・長距離運行の削減。
㉒改善基準告示が遵守できている現場でも、労働時間をもっと短くしたいと考えているか、また、遵守するために工夫している取組があるか		14.	1）車両不足対策 他メーカーと共同輸送交通を図り、充なる労働時間の短縮・車両不足の改善を図りたい。 <その他> 1）運転手不足、高齢化対策 商品車輸送乗務員は他の職種の乗務員と違い、キャリアカーの特性・積荷（商品）の特殊等積み方を熟知した乗務員が要求される。 弊社の協力会社乗務員の平均年齢は40代が最も多く、30代は10%満たない状況。これらについては、物流業界全体の大きな問題と考える。 自工会・トラック協会・物流業界等と共同で改善を取り組むの要があると考える。 2）高速料金改善改組 4月の増税により高速料金（ETC使用）割引率が変更となり、輸送会社は利益を圧迫しつつある。そのため、高速道路使用区間を狭くするなど努力をしているが、労働時間を短縮することができない状況になりつつあるため、早急にも機関から行政への改善要請が必要と考える。	・トラック乗務員の確保 ・ETC割引率の引上げ ・割引時間帯の延長 ・高速道路料金の値下げ ・中型免許制度の見直し	・ETC割引時間帯の延長。 ・割引時間帯延長により、高速使用を多くすることで、乗務員の労働時間削減と、安全に駐車できるスペース（休憩場所）を確保できる。 ・中型免許制度を廃止することによって、ドライバー候補者が増える見込みあり。 （現状、大型免許、けん引免許を取得するまでに、時間が掛かり過ぎる。ドライバー候補者が減ることにつながっている。）

また、元請運送事業者の運転日報のサンプル例、およびそれぞれの問題点については、図表4.2、4.3に示すとおりである。

図表4.2　運転日報サンプル例（D－a社）



図表4.3　運転日報サンプル例（D－b社）



【具体例】

・千葉納整センター（山武郡横芝光町）までの運行をみると、行程の多くの部分で高速道路を利用しているにもかかわらず、いずれの下請運送事業者においても拘束時間が14時間を超えるケースが発生している。

【問題点】

・千葉納整センターまでの走行距離が長いことが、運行時間長大化の大きな要因となっている。

上記に示したようなチェックリストの回答結果、運転日報のサンプル、事業場訪問での聴き取り内容等を分析・整理したうえで、荷主事業者、元請運送事業者、下請運送事業者の三者に

対して、以下のような内容で改善策の提案を行った。

4．3　本事業における改善策の検討

（1）改善の前提

改善の前提は、荷主、元請け運送事業者、下請け運送事業者２社（Ｄ－ａ社、Ｄ－ｂ社）が「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、「ドライバーの拘束時間の短縮に向けた輸送システムの提供」を目指すものである。

ドライバーの拘束時間を削減する上での課題は、「１か月の拘束時間」「１日の拘束時間」「１日の運転時間」「１週間の運転時間」である。

いずれにおいても、その要因を改善することにより運送事業者の改善基準告示の遵守につなげるとともに、発荷主であるＤ社の業務効率化にもつなげることを念頭に実施する。

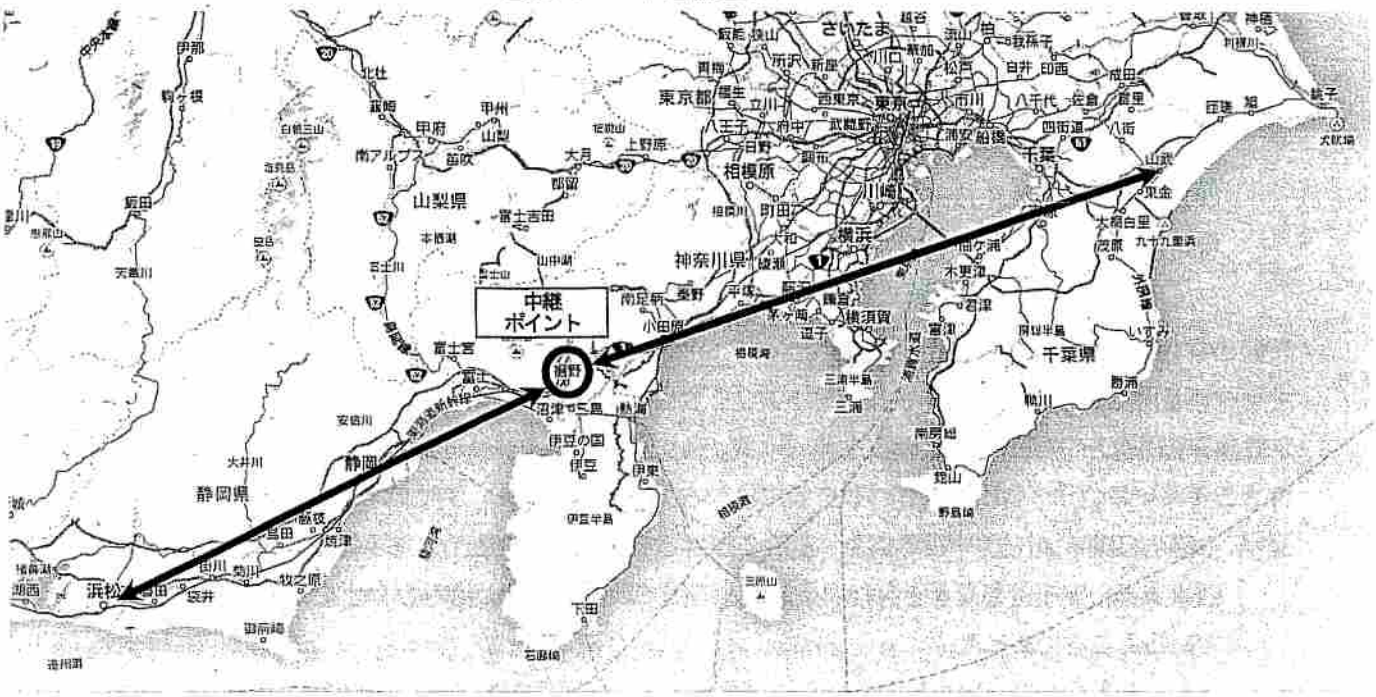
（2）荷主、元請運送事業者、下請運送事業者

①中継輸送のさらなる取り組み

現在、長距離輸送による拘束時間や輸送時間の長大化への対応として、裾野市に立地するＥ社の施設を賃借、活用した中継輸送や同業他社との間での積み合わせ輸送等の取り組みを進めており、一定の成果が見え始めているところである。

したがって、本事業のなかでは現在実施している中継輸送の体制の中身を改めて確認するとともに、運行パターンや配車体制などの見直しなどによるさらなる効率化に向けた可能性や課題等について探る。

図表 4.4　中継輸送のイメージ



②勤務体制の２直（２人１車）体制の推進

現在、拘束時間や輸送時間の長大化への対応として、２直（２人１車）体制による取り組みをすすめており、これも既に一定の成果が見え始めているところである。

したがって、本事業のなかでは現在実施している２直（２人１車）体制の中身を改めて確認するとともに、運行パターンや配車体制などの見直しなどによるさらなる効率化に向けた可能性や課題等について探る。

③早出番、遅出番の活用

現在、拘束時間や輸送時間の長大化への対応として、早出番、遅出番の活用による取り組みをすすめており、これも既に一定の成果が見え始めているところである。

したがって、本事業のなかでは現在実施している早出番、遅出番の中身を改めて確認するとともに、運行パターンや配車体制などの見直しなどによるさらなる効率化に向けた可能性や課題等について探る。

④高速道路の適切な活用

現在、拘束時間や輸送時間の長大化への対応として上記のような取り組みが進められているが、運行データからは場合によって拘束時間が 14 時間を超えるなど、いくぶん拘束時間の長いケースも見受けられる。

改善基準告示では拘束時間は最大 16 時間を限度としているものの、13 時間以内を基本とすると定められているため、高速道路を適切に活用することなどにより運行時間を 13 時間以内にとどめるよう努める。

⑤時間管理の更なる徹底への対応

一部、改善基準告示の遵守が厳しいという状況が生じるケースがあり、元請け運送事業者では、元請運送事業者としての確実な運送責任を果たすために、下請け運送業者であるＤ－ａ社、Ｄ－ｂ社に対する労働時間等の管理、指導の徹底について検討する。

また、Ｄ－ａ社、Ｄ－ｂ社も、特定のドライバーに負荷がかからないような配車など、運行管理面の工夫についても検討する。

４．４　具体的改善事例とその効果

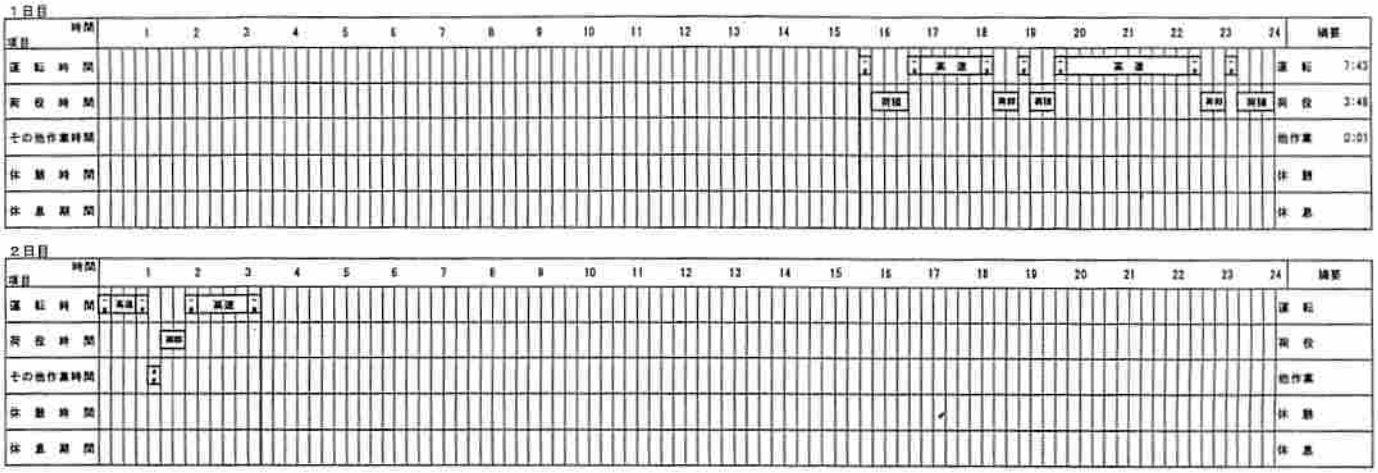
○中継輸送の実施による効果

国内自動車メーカーの間では、業界ぐるみでの共同輸送の動きの進展などもあって、元請運送事業者、実運送事業者を含む同業他社との間で調整、製品の積み合わせを従前より進めてきているところであった。

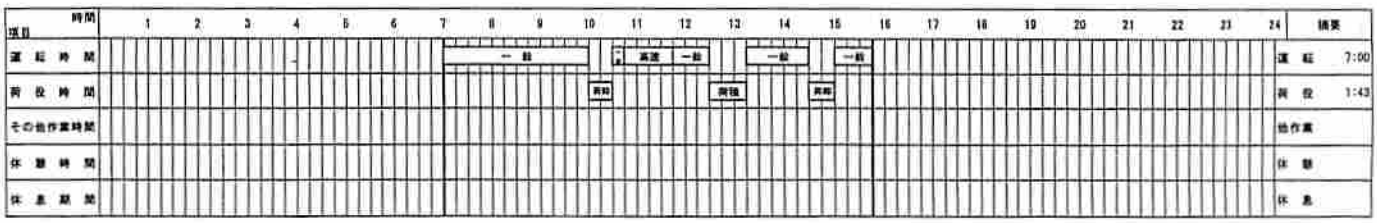
そうしたなかで、取り組みをさらに進めるために静岡県裾野市に立地する物流企業Ｘ（本協

議会メンバーではない物流企業）の施設を活用した中継輸送の取り組みを進めることで、千葉納整センターまで１運行で輸送するのではなく、途中の裾野で中継して戻ってくることで、Ｄ－ａ社、Ｄ－ｂ社いずれも拘束時間を13時間以内に収めることが出来た。

図表4.5　運転日報サンプル例（Ｄ－ａ社）



図表4.5　運転日報サンプル例（Ｄ－ｂ社）



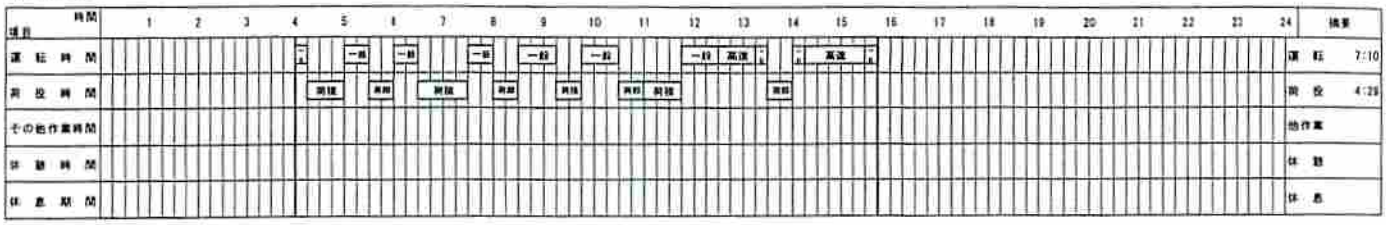
なお、この成果を受けて、元請運送事業者では、平塚市に立地する物流企業Ｙ（本協議会メンバーではない物流企業）の施設を新たに賃借、中継輸送への取り組みのさらなる推進を進めることを決定している。

○早出番、遅出番の活用

商品車の出荷からディーラーへの納品のスケジュールのなかで、午前中の引き取りなら荷待ち時間は発生しないものの、午後になるとどうしても積み込み車両の集中により順番待ちが生じ、ドライバーの手待ちが発生する状態であったが、荷主と元請運送事業者、実運送事業者で配送体制を見直すなかで、ドライバーによって早出番を好む者、遅出番を好む者があることを把握、配車に当たってこれを上手く組み合わせることで車両の集中を分散、手待ち時間の削減につなげることができた。

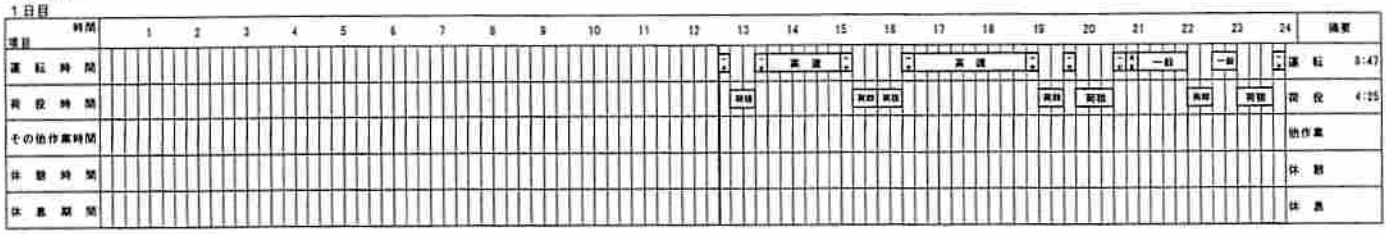
図表 4.6　運転日報サンプル例（D－a社）

※早出番

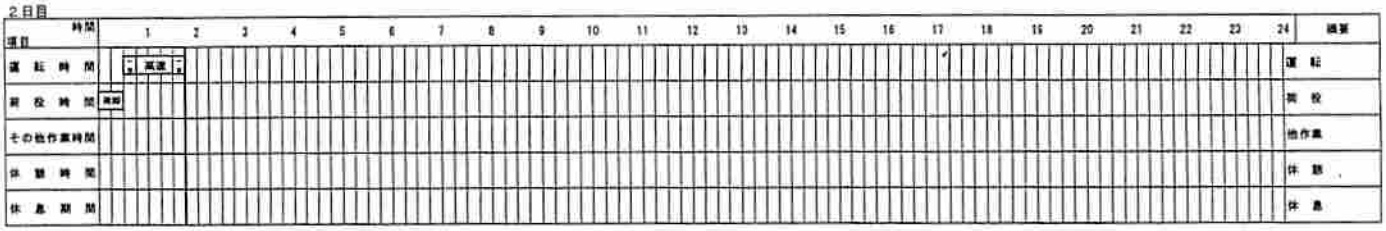


※遅出番

1日目

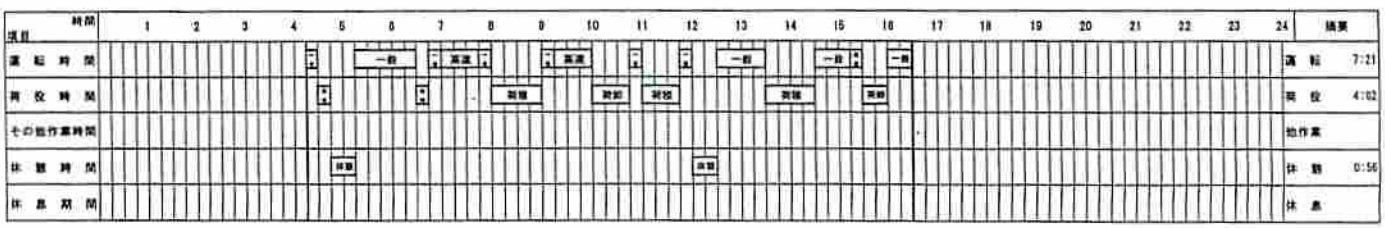


2日目

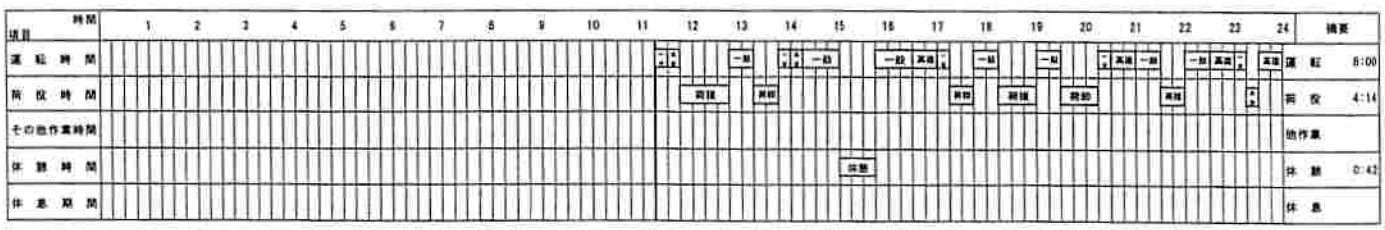


図表 4.7　運転日報サンプル例（D－b社）

※早出番



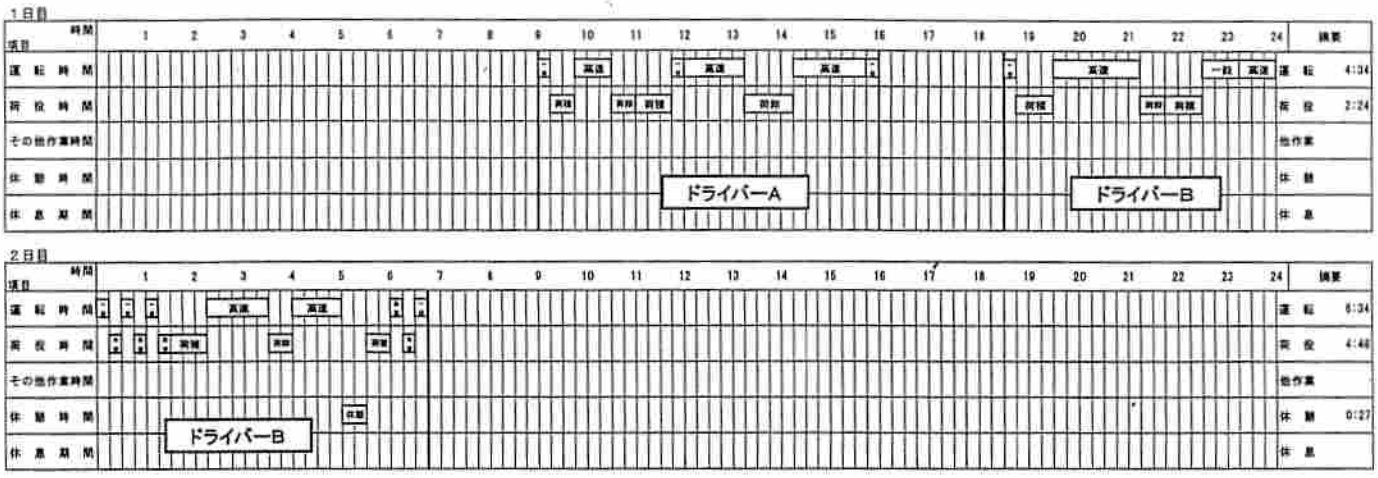
※遅出番



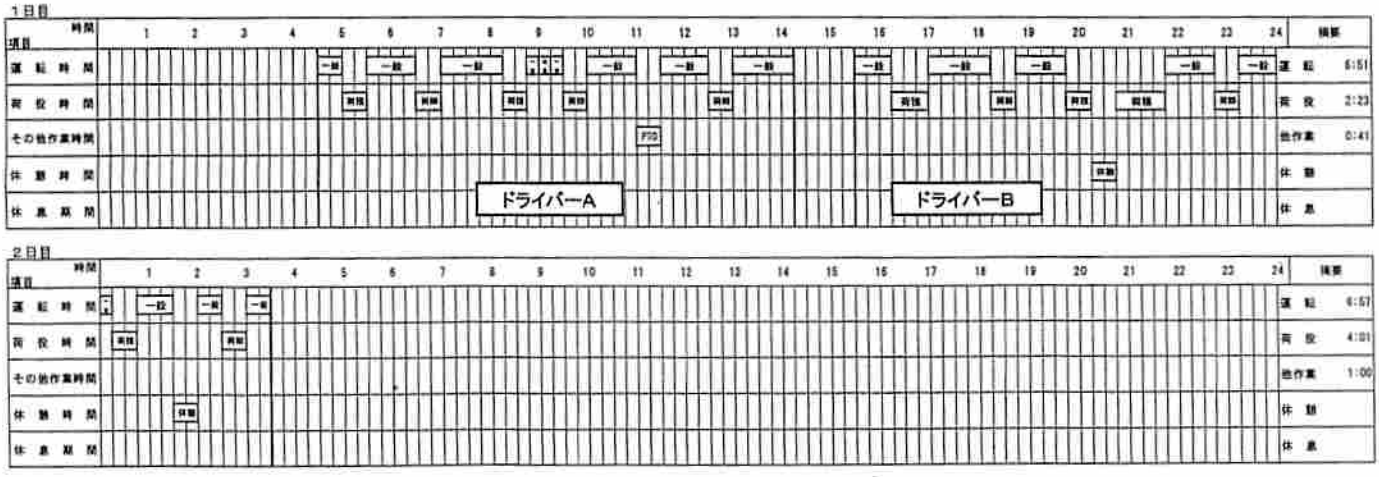
○勤務体制の２直（２人１車）体制の推進

各ドライバーによる勤務特性などを考えるなかで、早出番・遅出番からさらに踏み込んで、２人１車による勤務体制の２直化に取り組んだ。１台のカーキャリアの２人のドライバーで運用することにより、今回の事業期間内でも一定の成果が見られたが、今後も車両をさらに有効活用していくことで、いま以上の業務効率化が期待できる。

図表 4.8　運転日報サンプル例（Ｄ－ａ社）



図表 4.9　運転日報サンプル例（Ｄ－ｂ社）



4．6　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(実運送事業者1)	回答(実運送事業者2)
① 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	1:大いに参考になった	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ますか	2:実運送は行っていない	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、ドライバーの労働時間の削減、改善基準告示の遵守等のために参考になりましたか	1:大いに参考になった	1:大いに参考になった
		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、ドライバーの労働時間の削減、改善基準告示の遵守等のために参考になりましたか	(1)実運送を行っている場合、自社ドライバーに対して ー (2)下請けの実運送事業者のドライバーに対して ー			
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	2:おおむね適切であった	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	1:非常に適切であった	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」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お感じましたか	(1)元請運送事業者において 2:協力いただいた (2)荷主企業において 2:協力いただいた	(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
③ 貴事業場の幹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」では、荷主企業からのご協力に対してどのようにお感じましたか	1:大いに協力いただいた	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	2:適切であった	1:非常に適切であった
④ 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 2:運送事業者側からの要請や提案があれば協力して取り組みたい	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	1:今後も改善が必要である
		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 & 3:下請けの運送事業者側からの要請や提案等があれば協力して取り組みたい	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	ー	1:当事業所の範囲内で積極的に取り組みたい 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
⑤ 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上でのご感想やご意見	乗務員の皆様への労働条件改善は引き続き実施していかなければいけないテーマでございますが、コスト・納期との関係に左右され、紆余曲折していくことが想像できます。 今後、他事業種の事例等の情報を展開していただければと思います。 短い時間でありましたが、ありがとうございました。	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上でのご感想やご意見	物流業界の深刻な問題は、ドライバー不足とトラック不足と課題が多い。しかし仕事をこなす上では、多少の無理を承知でトラックを動かしているのが現状です。 やはりドライバーの労働条件を改善するには、政府を巻き込み、対策する事が必要と考えます。 ①免許制度、②道交法、③燃料価格、④休憩場所の整備、⑤トラックの安全対策推進、⑥運賃 等 などの改善により、物流企業の経営等が安定し、ドライバーの労働条件は良くなっていくのではないかと考えます。	⑤ 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上でのご感想やご意見	トラック運転者の待遇改善については、実運送業者だけでは、なかなか実現させていくのは困難だと思います。荷主企業と元請運送の理解が不可欠であります。 大企業においては、ベースアップにおいては良い回答が出ているようですが、末端の企業においては夢の数字です。我々も努力しなければなりませんが、国側においても色々な制度(優遇制度)を取り入れて、働きかけをしていただきたい思いです。	今回、荷主との間に入って頂きました日通総合研究所の方々、この様な場を設けて頂き、そして改善へ向けたお手伝いをして頂き大変有難う御座います。 元請事業者だけではなく、直接大手荷主様と協議会という場に、同席させて頂くことができ大変光栄であります。 荷主様につきましては、運送会社の一意見を取り入れ、改善に向けて共に考えてくださったことうれしく思います。 今後何十年と存続して行く為に、当社としても、コンプライアンスを守り、荷主企業様と共に安全・安心・健全な運送を行なっていきたいと思います。 今回の件を通じ、荷主企業様とも対話することができ、会社及び自分の経験値が上がったものと思います。 いろいろなものを見て、感じて、勉強や対応・考えることは大変良いことだと感じました。 今後の問題点 ・乗務員の高齢化の対処:ある一定の年齢になった時点で、労働時間を設定。1車2人制の導入 ・乗務員育成:社内では3カ月の教育期間があるが、効率の良い教育方法を考える余地がある。無駄な教育時間を省き、独り立ちする期間を減らす。 ・乗務員の求人:遠方(田舎)への求人を掛ける。どこかの島とか(日本国内)。今後、社宅などの住む場所も考慮に入れていく。 ・免許制度の問題:今後の検討材料

４．５　まとめ

４．５．１　今回の事業について

カーキャリアによる完成車の輸送は運送事業の中でも特殊なものであり、短期間でのドライバーの増員や、カーキャリアの増車が困難である環境下で、本事業では、「中継輸送の実施」や「早出番、遅出番の活用」、「２人１車体制の推進」など、車両やドライバーの運用効率化を中心とした改善により、運送事業者の改善基準告示の遵守につなげるとともに、発荷主であるＡ社の業務効率化にもつなげることを目的として、三者協議のうえで改善事業に取り組んだ。

結果として、三者の間でドライバーの拘束時間短縮に向けた問題点が共有され、荷主事業者と運送事業者の双方がともに取り組みを進めることにより、下請運送事業者の拘束時間を短縮、13 時間以内に収めることが実現した。

４．５．２　今後の課題と期待について

カーキャリアのドライバーは一般のトラックとは異なる技量が必要であり、最低でも３ヶ月程度の訓練期間が必要となるため、ドライバーのなり手そのものが不足している現況の下では、ドライバーを確保するのが一般のトラック以上に難しい。社内の一般のトラックのドライバーでカーキャリアへの転籍を希望する者も居るが、そのドライバーを転籍させると一般のトラックのドライバーの補充が出来ず、転籍させるのも困難な状況である。

また、カーキャリアはドライバーの確保が難しいことに加え、現在カーキャリアの国内生産能力はフル稼働体制であり、同業各社が増車に動いている今の状況下では車両を増やすこともままならない。

そうした状況をきちんと荷主に伝え、荷主もこれを理解したうえで元請運送事業者とともに中継輸送など様々な施策に取り組んでくれる。

元請運送事業者が荷主の物流子会社であるということもあるが、荷主、元請運送事業者、下請運送事業者が一体となって改善に取り組む体制が出来ているため、人繰りや車両繰りに際してもみんなで相談しながら体制の見直しを進めることが出来ている。

また、カーキャリアの増車に際しても元請運送事業者の協力を得ながら、増車の難しい現在の状況下においても計画的に一定台数のカーキャリアを確保することが出来ているため、ドライバー募集に際しても増車計画を考慮しながら、長いスパンで採用計画を考えることが出来ている。

ただし、今後もドライバー不足に関しては解消の見通しは厳しいため、幹線輸送や大型トレーラーによる輸送に関しては、国としてもなお一層の取り組みが必要との声があった。例えば 20t 超や 17m 超車両の通行に関する規制緩和や、幹線輸送に対する助成制度、現在は物によって仕様が一定でないカーキャリアの荷締め器具の共通化など、大型車での幹線輸送を担う運送事業者やドライバーの負担を軽くするような施策を期待したいとのことである。