第３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 28 年 3 月 4 日（金）　14 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）　講演

「厚生労働省委託　トラック運転者労働条件改善事業について」
講師：株式会社　日通総合研究所
　　経済研究部　担当部長
　　主席研究員
　　大島　弘明　様

（２）　報告事項

〇トラック輸送状況の実態調査
〇改善点の見える化事業の調査

（３）　協議事項

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

（４）　その他

３．閉　会

議事次第、構成員・出席者名簿、配席図
資 料 １　「厚生労働省委託　トラック運転者労働条件改善事業について」
資 料 ２　「トラック運送事業の実態調査結果について」
資 料 ３　「改善点の見える化事業の調査について」
資 料 ４　「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」
参考資料

第3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

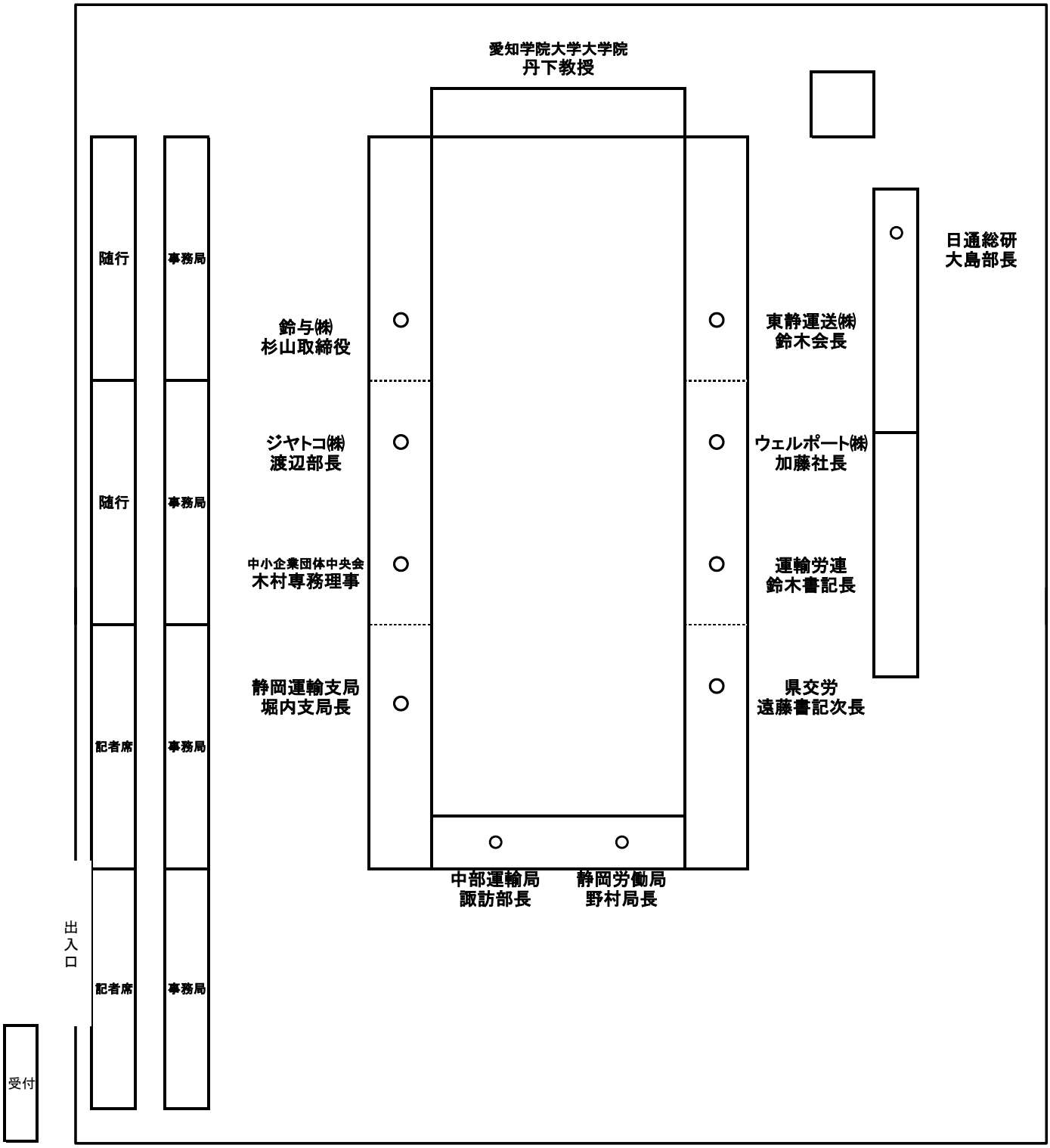
構成員・出席者名簿

（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	指導部長	田中　秀幸
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	欠席	
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		

第3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



パイロット事業に向けた
荷主企業と運送事業者の協力による
労働時間改善の取組事例

平成２８年３月４日

経済研究部　担当部長　主席研究員
大島　弘明

株式会社
日通総合研究所

物流業を取り巻く経営環境の変化

①長年にわたる供給過多による競争
②物流効率化の更なる取り組み
③生き残りをかけたローコスト化の推進
④安全問題・環境問題への規制強化と対応
⑤コストアップ要因の増大
➔燃料コスト、コンプライアンスコスト(安全、環境、雇用・労働対策等)の上昇
⑥需給バランスの逆転による輸送力(ドライバー)不足
➔長時間労働、低賃金といった厳しい条件が主要因

荷主企業が直面し対応が不可避な問題そのもの

物流事業者の経営環境の悪化
⇒ *収益性の低下*
⇒ *コンプライアンスを徹底した経営マネジメントの実践が必須*

Copyright(C)2015 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

物流業界の将来像

■貨物輸送の動向から

- ✔ 経済の低成長と生産活動の一層の海外シフトの予想
- ✔ 将来的な公共事業等建設需要の停滞や、サービス経済化の予想
- ✔ 企業における更なる物流効率化の推進等の予想
- ✔ わが国の今後の総貨物量は減少に。

■社会のニーズから

- ✔ 物流の「高サービス・低コスト」のニーズはさらに続く？

貨物量が減少することで物流業界の労働力の需要が減少しても、それ以上にトラックドライバーを中心に労働力が集まらないことが懸念される。

●短期間での抜本的なドライバー不足の解消は期待できない？

●輸送力を維持していくため、荷主を含めた物流全体で「真の物流効率化」が進む契機となり得る？

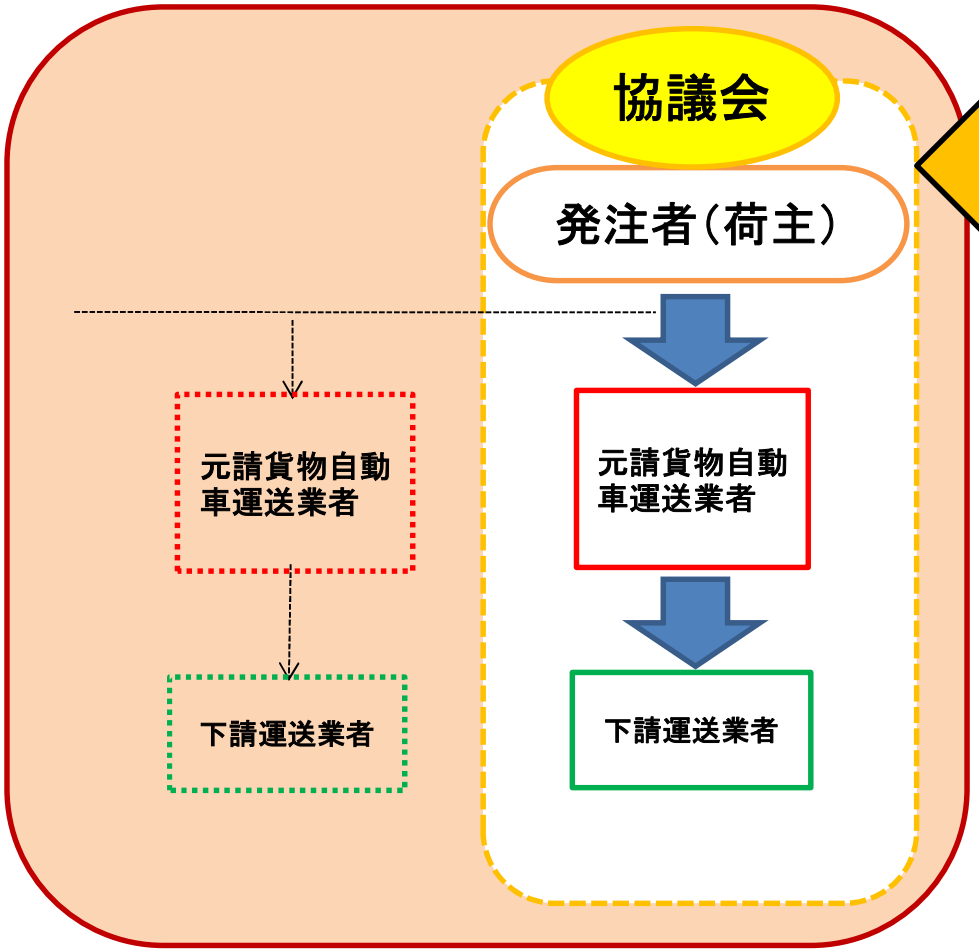
産業トップの企業の一部で物流効率化対応が顕在化

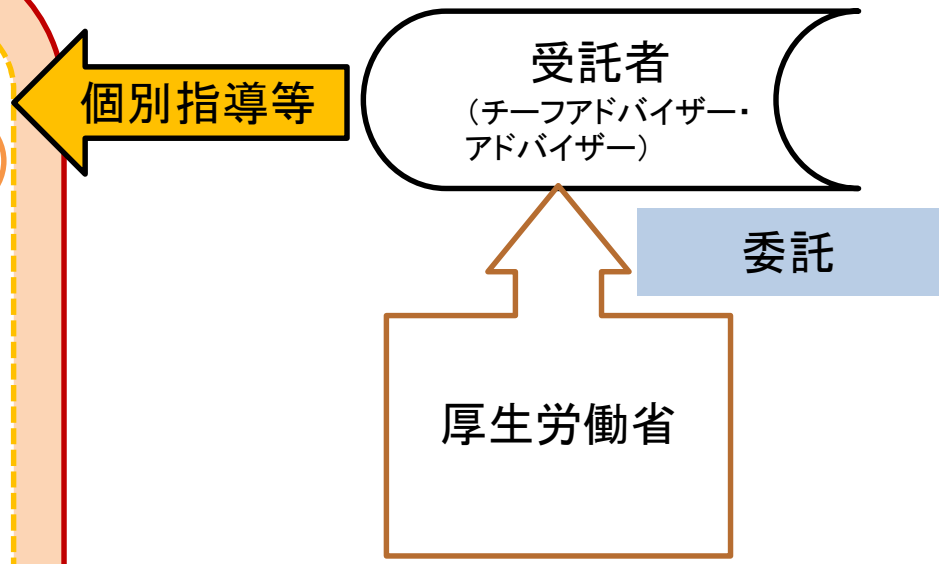
- ・長距離輸送での鉄道・船舶利用や中継輸送
- ・賃金アップに向けた運賃アップ
- ・高速道路料金の完全支払い

Copyright（C）2015 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

トラック運転者労働条件改善事業について（厚生労働省委託事業）

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。



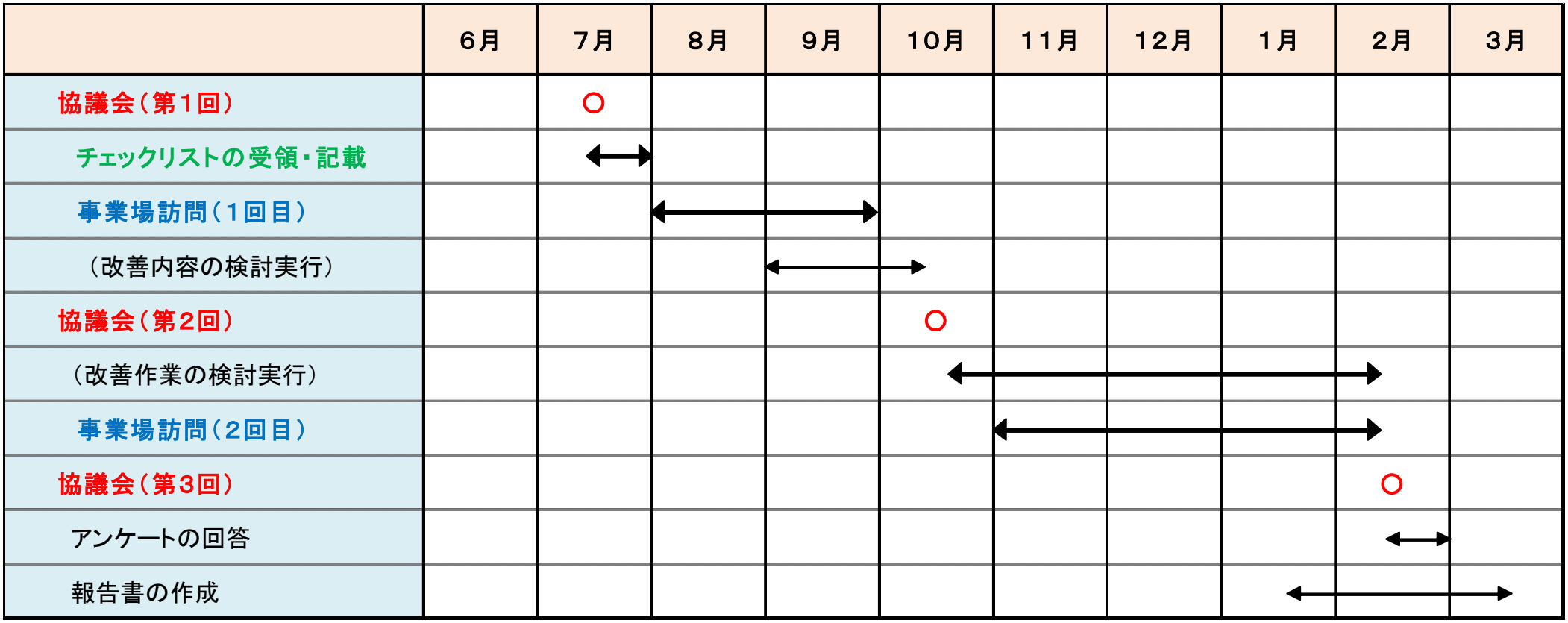


・協議会は発注者（荷主）から連なる貨物運送業務受注事業場を構成員とする多層構造
・協議会は発注者（荷主）、元請運送事業者、下請運送事業者を含め3事業場以上

出所：「第1回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」資料より

Copyright（C）2015 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

トラック運転者労働条件改善事業の進め方とスケジュール感



Copyright（C）2015 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

運送事業者と荷主企業の協力による長時間労働改善の取組事例

■CASE 1　勉強会で改善と協力への機運を醸成

■CASE 2　積み込み作業の管理システム化・倉庫の集約化で時間短縮

■CASE 3　導線と積み込み作業の改善で車両の手待ち時間を短縮

■CASE 4　回収物の降ろし作業時間短縮による拘束時間削減

■CASE 5　荷主企業と共に全車両拘束時間短縮に向けて取り組む

■CASE 6　物流改善プロジェクト等による拘束時間の削減

■CASE 7　データの活用により場内作業をスムーズに

■CASE 8　中継輸送の導入と勤務・配送体制の見直しで労働時間の短縮

■CASE 9　朝積みへの変更で拘束時間を短縮

Copyright（C）2015　Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

荷主企業と運送事業者の協力による長時間労働の改善に向けた取組事例

CASE 1　勉強会で改善と協力への機運を醸成

Before

・突発的な輸送形態変更
・工場での手待ち発生

- コンプライアンス勉強会
- サイズ確認の周知・徹底
- 出荷前検査の完了時間調整

After

・ドライバーの労働条件改善
・荷主業務の効率化

改善のポイント

❶ 荷主企業に改善基準告示のポイントを理解して貰う
❷ 荷主企業と運送事業者の間で運送条件をしっかりと確認する
❸ 荷主企業と運送事業者が共にお互いの業務内容を見直す

資料:「荷主企業と運送事業者の協力によるトラックドライバーの長時間労働の改善に向けた取組事例」

Copyright(C)2015　Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

荷主企業と運送事業者の協力による長時間労働の改善に向けた取組事例

CASE 5　荷主企業と共に全車両拘束時間短縮に向けて取り組む

Before

- 積み込み作業の集中
- 手待ち時間の発生
- 拘束時間の長時間化

荷主企業と運送事業者による定期的な連絡会の開催

脱着式車両の活用と専用駐車スペース設置

施工現場情報収集

積み込み資材の改良や車両の大型化による積載効率向上

After

- 各改善策の相乗効果により車両1台あたりの手待ち時間を平均約30分短縮

改善のポイント

❶ 荷主企業と運送事業者が互いの現場を理解し情報を共有化

❷ 作業集中の分散化

❸ 車両台数の削減

資料:「荷主企業と運送事業者の協力によるトラックドライバーの長時間労働の改善に向けた取組事例」

Copyright(C)2015　Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

荷主企業と運送事業者の協力による長時間労働の改善に向けた取組事例

CASE 8　中継輸送の導入と勤務･配送体制の見直しで労働時間の短縮

Before

- 長距離輸送に伴う拘束時間の長大化
- 積み込み車両の集中による手待ち時間の発生

中継輸送への取り組み

早出番、遅出番の活用

勤務体制の２直（２人１車）化の推進

After

- 拘束時間の短縮
- 車両の効率的運用
- 計画的な増車、採用
- 荷主企業の出荷体制の効率化

東海～関東 300km の中間地点
(150km 付近) に中継用地を確保

改善のポイント

❶ 荷主企業・元請運送事業者・実運送事業者が協力してお互いの業務内容を見直す
❷ 中継輸送への取り組み
❸ 早出番・遅出番の活用、２人１車化への取り組み

資料:「荷主企業と運送事業者の協力によるトラックドライバーの長時間労働の改善に向けた取組事例」

Copyright(C)2015　Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

改善基準告示≒労働時間に関する問題点・課題

■事業者・ドライバーとも改善基準告示の理解が不足

■長距離輸送を中心に遵守できない実態が散見される

■改善基準告示の中でも「拘束時間」と「休息期間」の遵守が厳しい

■現場でよくみられる実態・問題点は・・・

【拘束時間が長時間になってしまう】

①積込や荷卸しに時間がかかる（拘束時間に含まれる）

②積込や荷卸しの前に順番待ちや作業（製造）遅れ等による手待時間が発生（拘束時間に含まれる）

③到着での遅延や順番待ちや回避するための余裕を持つために、予め早く出発して時間調整することも（拘束時間に含まれる）

④高速道路を利用せず一般道を利用することにより運転時間が長くなる　等

【休息期間が十分にとれない】

①拘束時間が長い

②現実の運行計画では、休息期間の確保を前提とするより帰り荷等荷物の積込時間を優先せざるをえない

③分割休息をとろうにも、拘束時間自体が長いことや、配達や積込の時間指定の関係から難しい　等

Copyright（C）2015 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

改善基準告示遵守≒労働時間短縮に向けた対応策

■『トラック事業者のコンプライアンス』、『輸送を依頼する荷主企業のコンプライアンス』、『トラックドライバーの確保に向けた労働条件の改善』の面で、改善基準告示の遵守は必須

■トラック事業者の自助努力が第一義であるが、“荷主の理解・協力” なくして遵守は不可能

◆荷主企業と運送事業者の双方で、ドライバーの労働条件改善の問題意識を共有し、検討の場を設けること

◆労働時間、特に手待ち時間の実態を把握すること

◆手待ち時間の発生等、長時間労働になっている原因を検討、把握すること

◆荷主企業と運送事業者の双方で、業務内容を見直し改善に取り組むこと

●元請・下請関係の適正化、運送契約の書面化の徹底

●荷主勧告制度の強化　　等

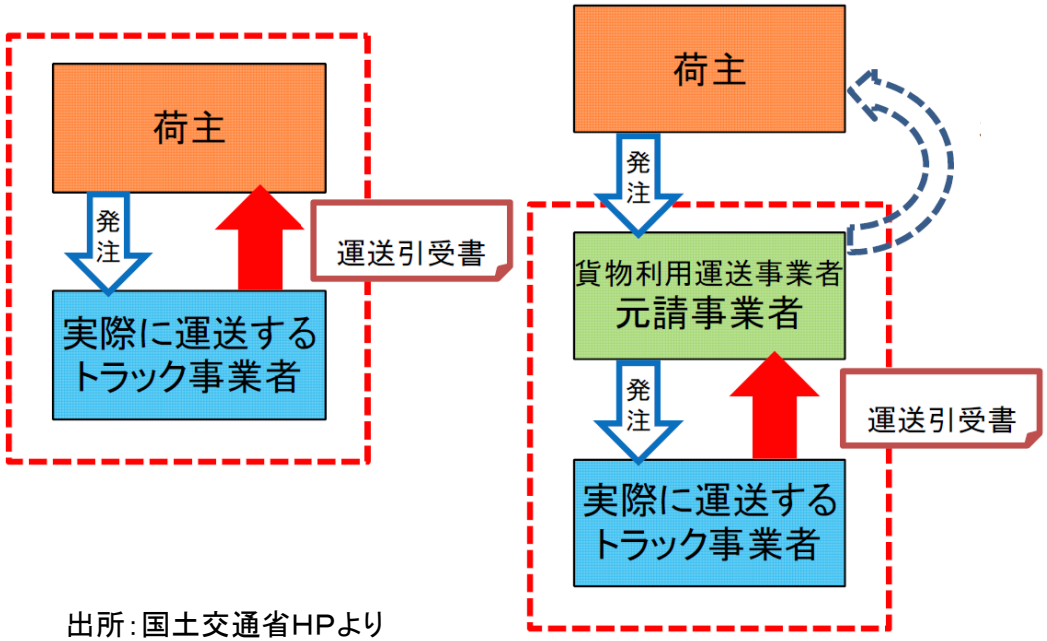
Copyright(C)2015 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

トラック運送契約の書面化

●概要

・貨物自動車運送事業の安全の確保は極めて重要な課題であり、運送契約についても、運転時間、拘束時間などと密接な関係を有するものであるので、荷主等（元請事業者、利用運送事業者を含む。）との間の契約を安全の観点から、より適正なものとしていく取組がトラック輸送適正取引推進パートナーシップ会議の場等から提起されてきた。

・個々の運送毎に適切な条件が設定されるように、荷主等との協働の下、必要な事項を運送引受書により発すること（書面化）を通じ、安全運行を徹底するべく、これをルール化することとしたもの。



出所：国土交通省HPより

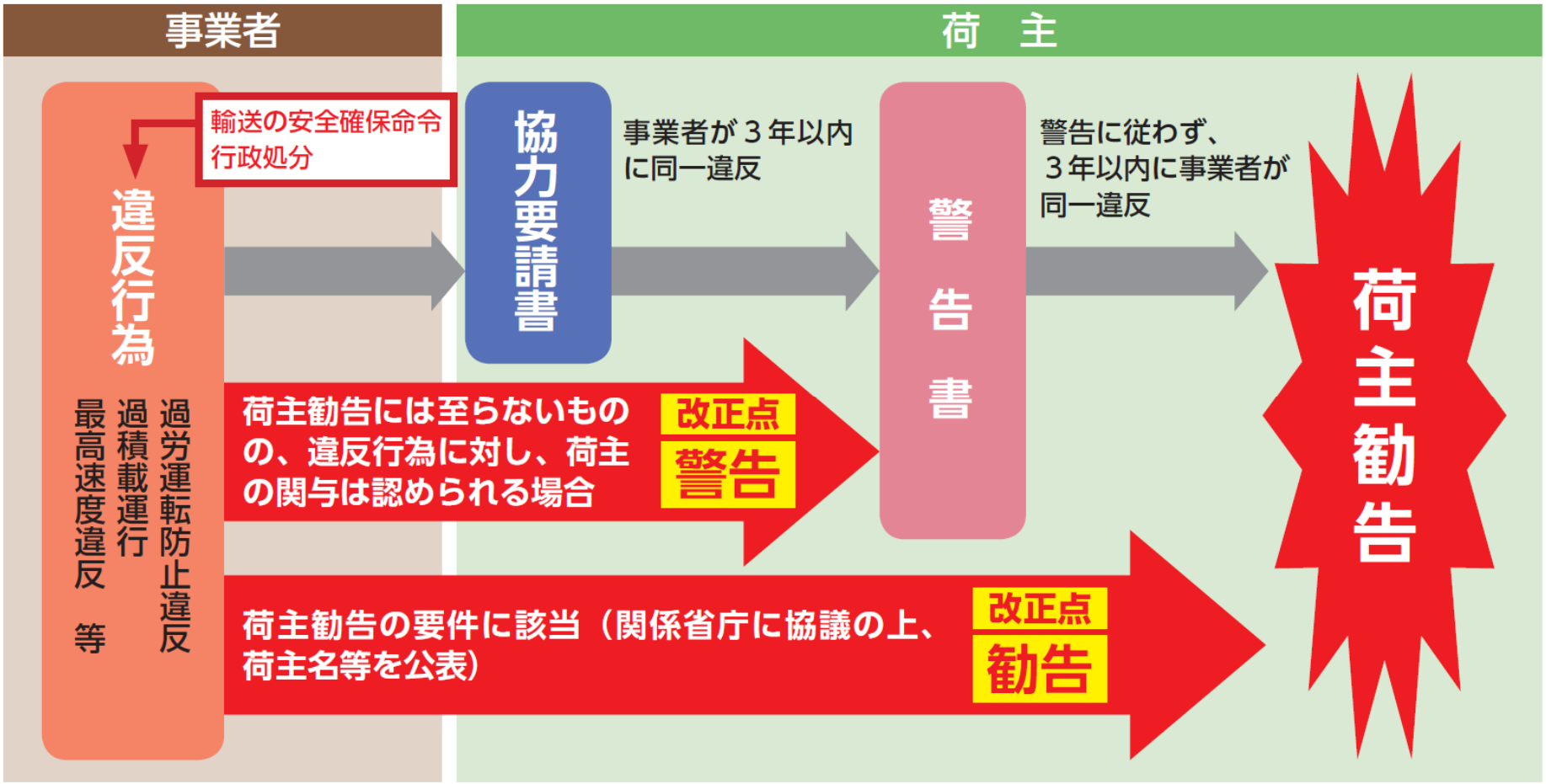
書面契約に必要な記載事項	
1	運送委託者・受託者名、連絡先など
2	委託日、受託日
3	運送日時（積込、取下しの日時、場所）
4	運送品の概要、車種・台数
5	運賃・燃料サーチャージ
6	付帯業務内容
7	有料道路利用料、付帯業務料
8	支払い方法・期日

Copyright（C）2015 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

貨物自動車運送事業法における荷主勧告の運用通達を改正

●荷主勧告

・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る。



出所：全日本トラック協会HPより

Copyright（C）2015　Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

●例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。荷主は無理な運行を認識しているが、知らない振りをして到着時間について全く触れなかった。

●例２：非合理的な到着時間の設定（元請事業者による調整が必要な例）

道路の混雑による指定時間の遅延につき、荷主の理解を得る場合に、契約当事者である元請が有効な調整を行うべきであるのに対応をしてくれなかった。現場での対応に限界があり、速度超過等無理な運行になった。

●例３：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、運転手は基準の休息時間が確保できず、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。

●例４：貨物量に対し積載量の少ない車両指定

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。

●例５：安全運行を阻害しうる事例（契約にない附帯作業）

元請は、現場で附帯作業があるか、ないかを正確に把握していないケースが多いため発注時に十分な説明がなされず、現場に行って初めて附帯作業の存在を認識することになった。契約にない附帯作業の対応により、必要な休憩・休息時間の確保が困難となった。

出所：国土交通省HPより

Copyright（C）2015 Nittsu Reserch Institute and Consulting.Inc

資料２－１

トラック輸送状況の実態調査（全体版）　結果概要　　平成28年2月3日版

■調査概要　・有効回答数　運送事業者 1,252 社　・ドライバー5,029 名（うち女性 62 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 57.7%。
- 年齢は 30～59 歳が中心で、総務省「労働力調査」の道路貨物運送業の雇用者数の年齢分布と同傾向。
- 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%を占め、平均は 297 km。

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、平均は 57.8 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 46.0%。
- 手待ち時間の平均は 1 時間 45 分で、その分「手待ち時間がない運行」と比べて拘束時間が長くなっている（1 時間 53 分）。
- 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 16 時間を超えている。
- 輸送品目別では「農水産品」や「特殊品」、地域別では「九州」で長くなっている。
- 手待ち時間は、「関東」、「近畿」、「中部」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 36.6%、16 時間を超える運行が全体の 13.0%ある。
- 16 時間超の割合は、「大型」、「長距離」、「農水産品」、「九州」で高くなっている。
- 休息期間８時間未満の運行が全体で 15.8%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 9.8%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 10.7%あり、「大型」、「長距離」、「農水産品」、「九州」の割合が高くなっている。

②【６ページ】
・拘束時間は、高速道路利用割合が高い運行の方が短い。
・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 45 分で、うち 1 時間超が 55.1%、2 時間超が 28.7%、3 時間超が 15.1%。
・手待ち 1 回あたりの待ち時間は、平均 1 時間 09 分、1 時間超が 35.0%、2 時間超が 13.8%、3 時間超が 6.2%。
・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。
・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。

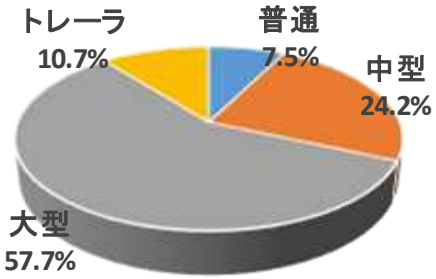
５．荷役の書面化、荷役料金収受の状況【７ページ】
・荷役に関して書面化しているものが 58.2%ある一方、事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものが 9.5%。
・荷役料金を収受ができているのは、書面化しているもので 71.2%、事前に口頭で依頼されたもので 54.0%。・事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、80.5%が荷役料金を収受できていない。
・荷役料金の収受ができていない品目は、「廃棄物」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」など。

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 40.8%、着荷主で 59.2%。
・荷役作業の平均時間は、発荷主で 51 分、着荷主で 42 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。

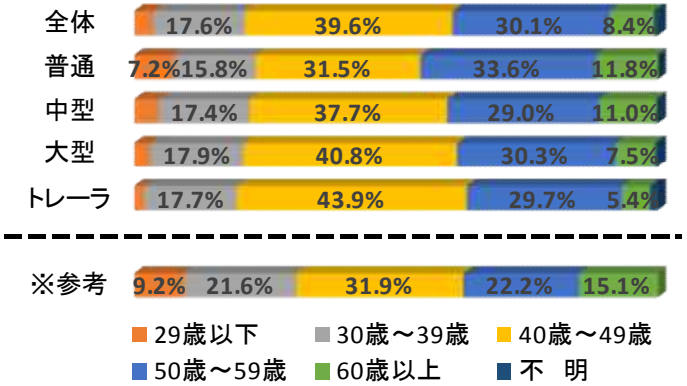
７．事業者調査結果【９ページ】
・ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等全ての時間について、「泊付き輸送」の方が長い傾向にある。
・ドライバーは全体の７割弱で不足しており、保有車両台数が多い事業者ほど不足感が強い。
・不足している場合の対応としては、「下請・傭車で対応」が最も多いが、「対応できず輸送を断っている」ケースも半数近くの事業者で生じている。

1．回答ドライバーの概要

乗務車両の車種別構成

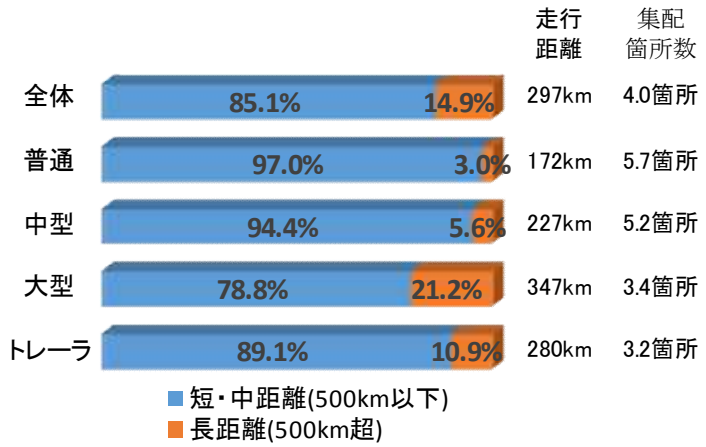


車種別の年齢構成



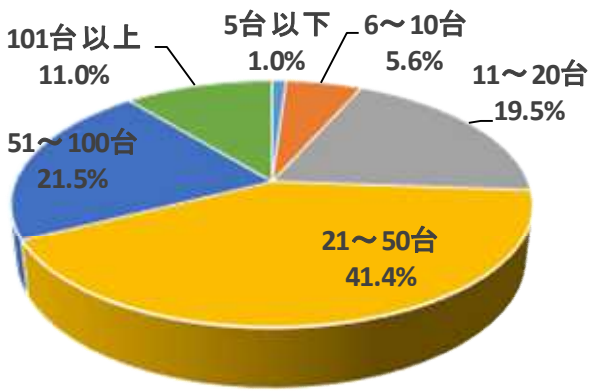
※総務省「労働力調査」(平成 26 年)による「道路貨物運送業」の年齢構成

1運行における走行距離等

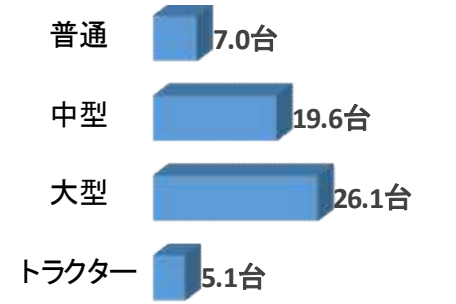


2．回答事業者の概要

保有車両台数別の事業者数分布



平均保有車両台数



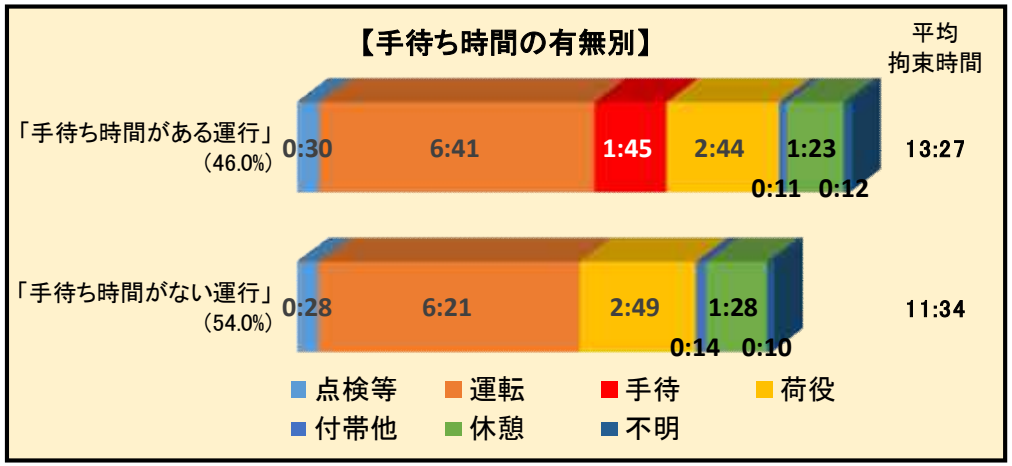
全車種計 ： 57.8台

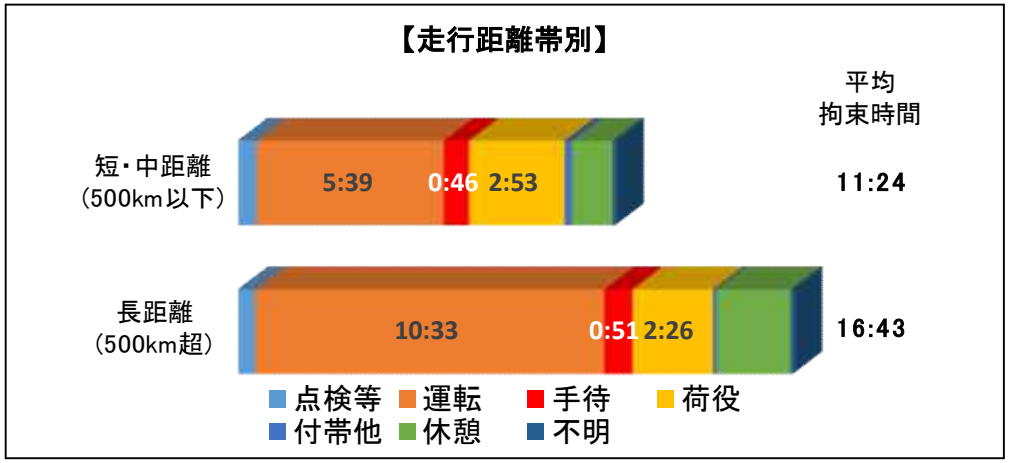
地域別の有効回答事業者数

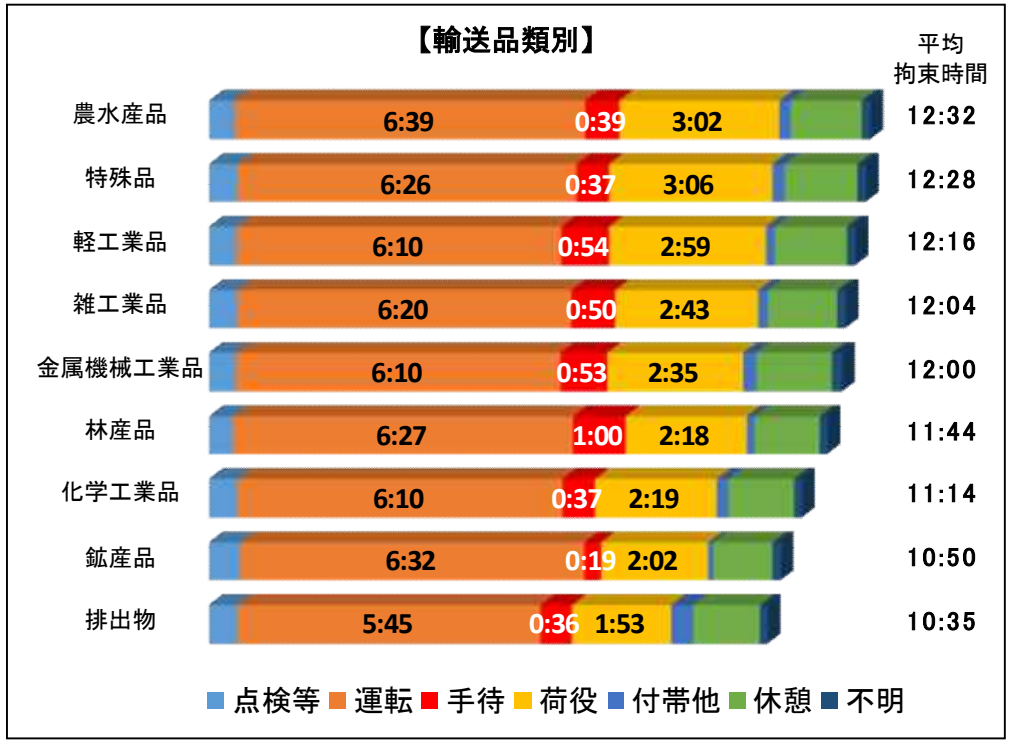
地　域	事業者数
北海道	43社
東　北	139社
関　東	208社
北陸信越	86社
中　部	129社
近　畿	184社
中　国	137社
四　国	104社
九　州	199社
沖　縄	23社
全　国	1,252社

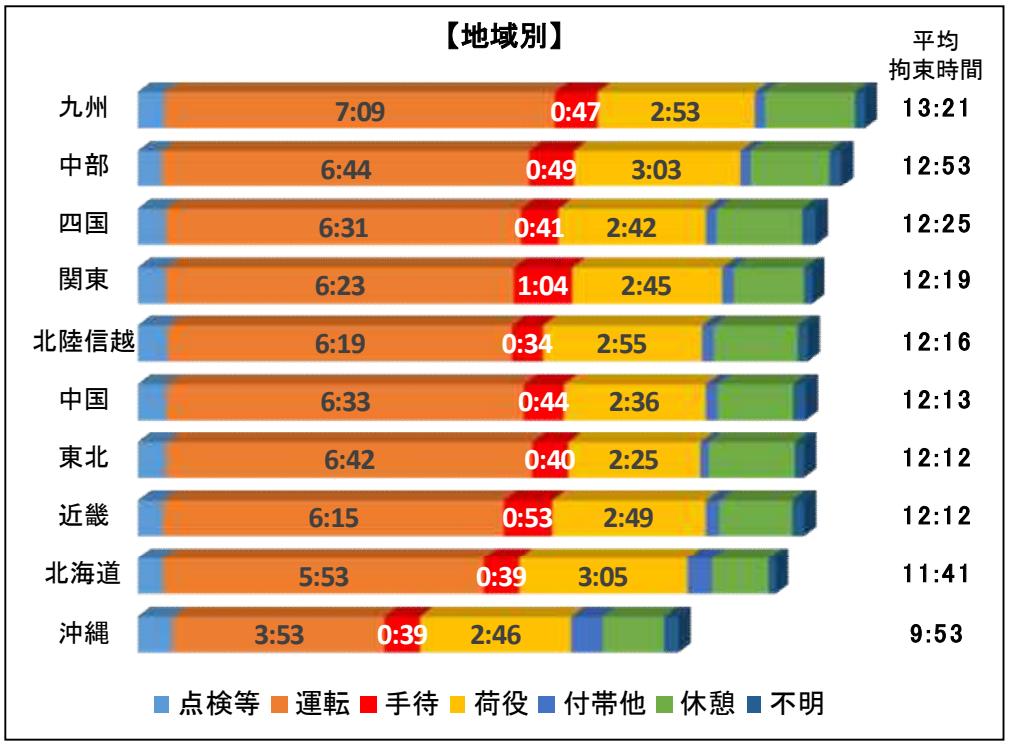
３．ドライバーの拘束時間の概要

１運行当りの拘束時間とその内訳



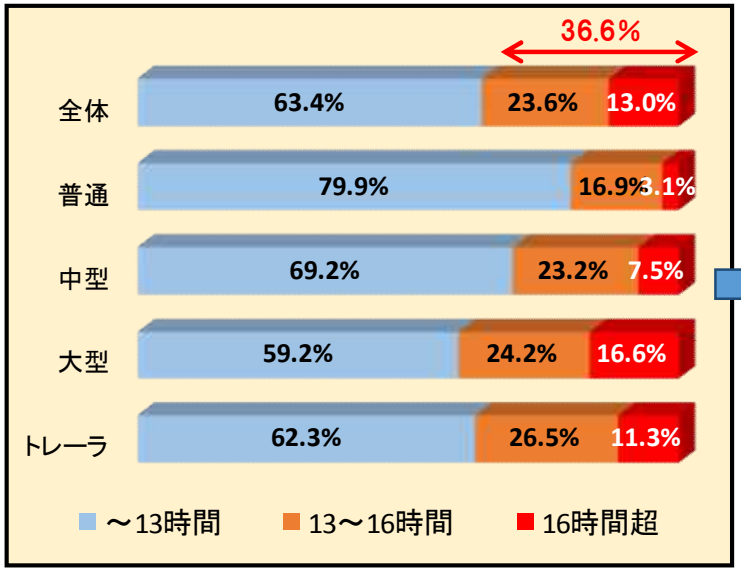




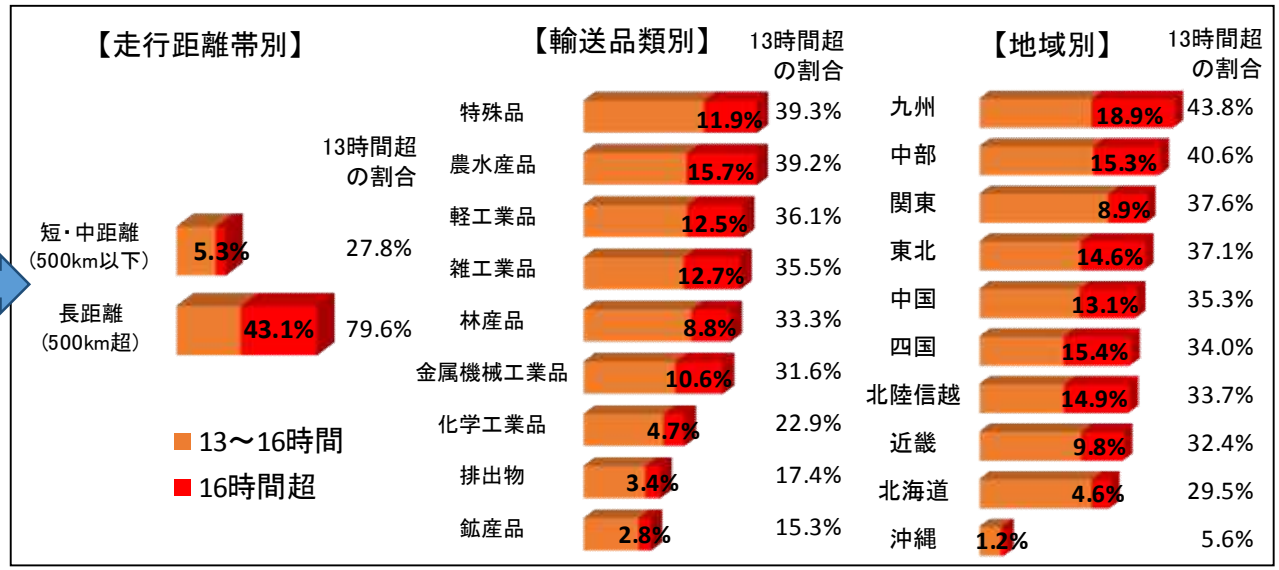


4．ドライバーの拘束時間等の分析①

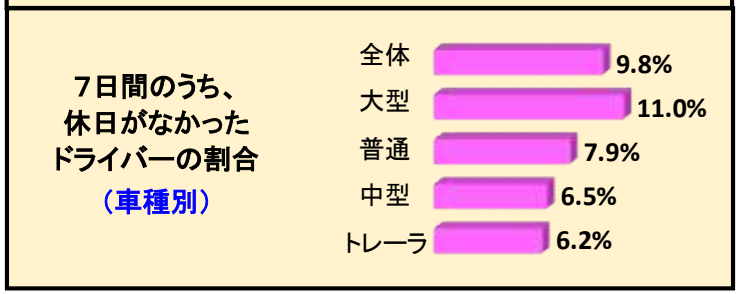
1運行の拘束時間



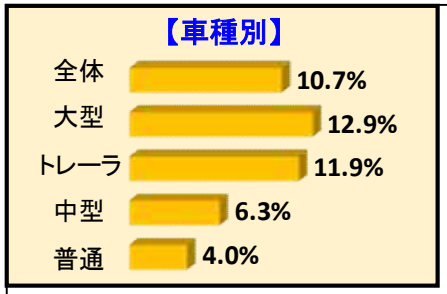
拘束時間 13 時間超、16 時間超の割合

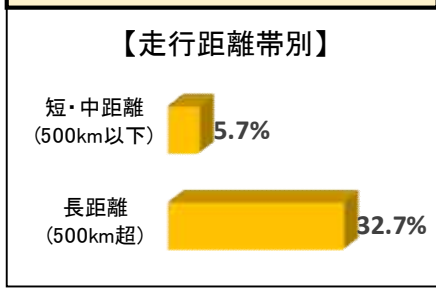


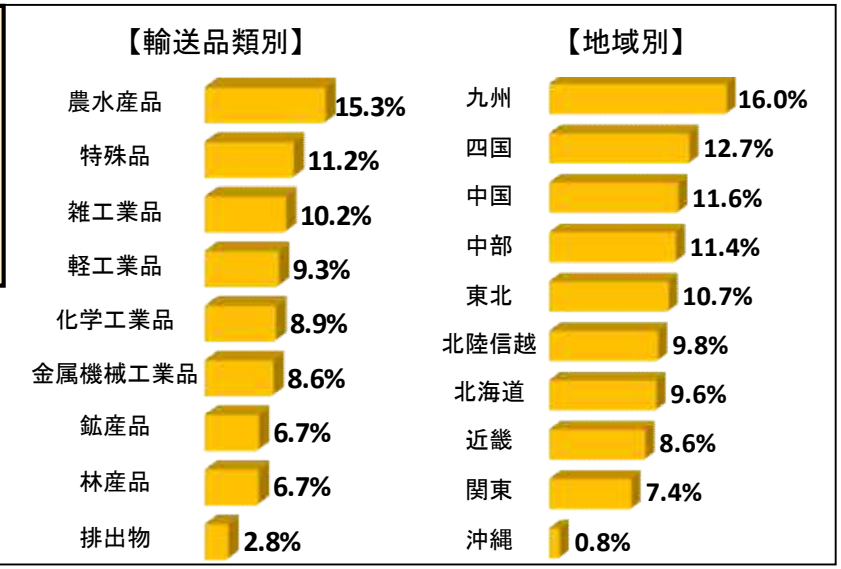
休息期間、休日の取得状況



連続運転時間 4 時間超の運行の割合

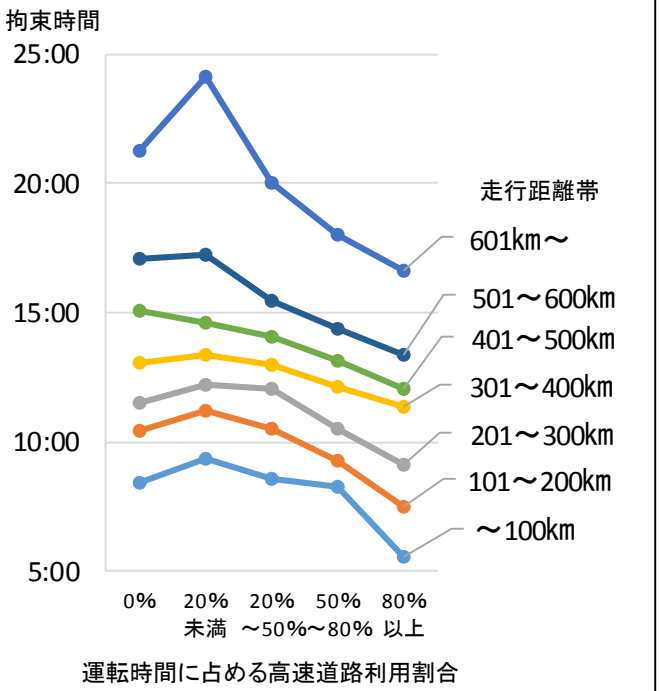




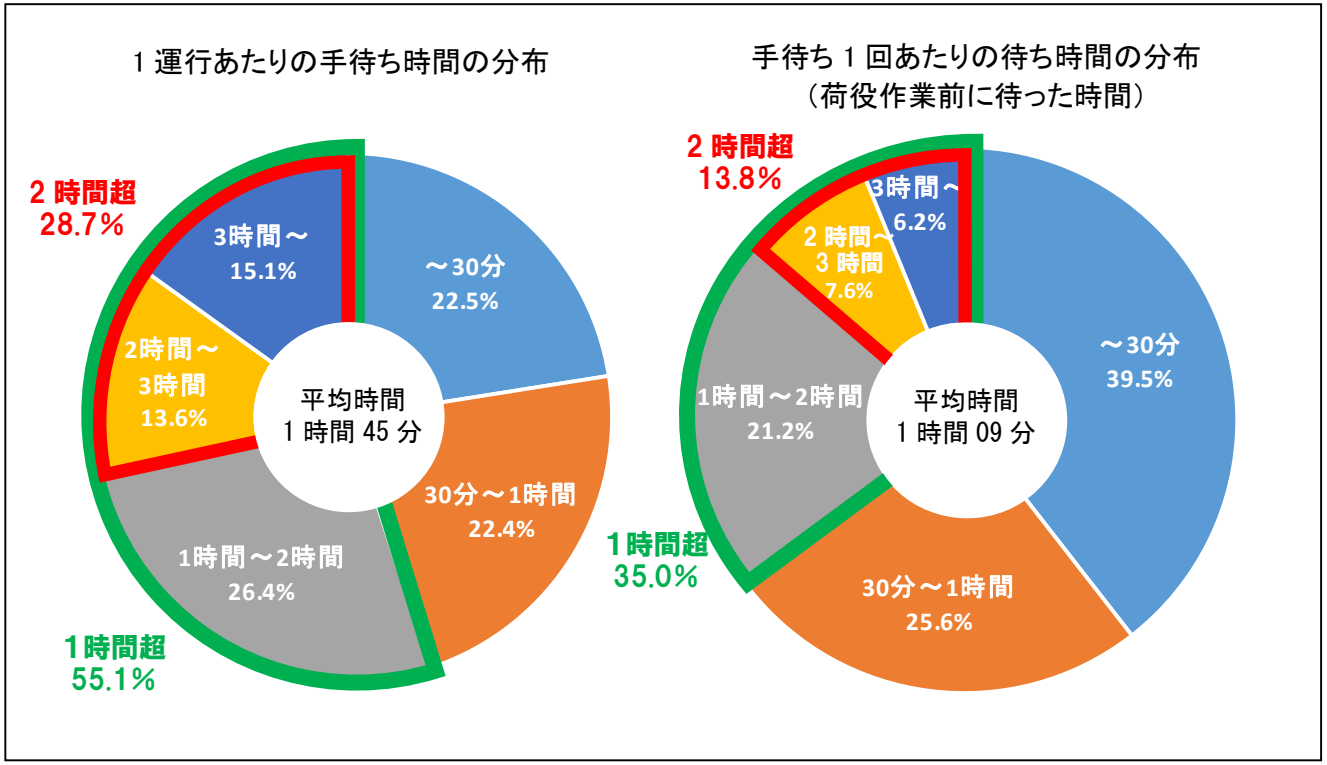


4．ドライバーの拘束時間等の分析②

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



荷主都合による手待ち時間の発生状況

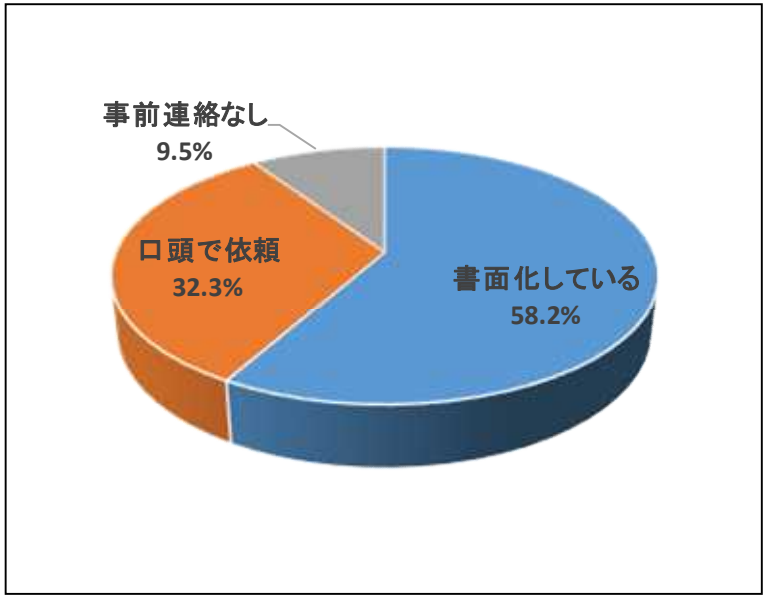
荷主都合による手待ち時間の長い上位5品目（延べ発生回数：13,011回）	発生回数	平均時間
原木・材木等の林産品	365回	1:28
完成自動車・オートバイ	66回	1:24
日用品	528回	1:23
壁紙・タイルなど住宅用資材	248回	1:22
鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	1,122回	1:16

発着荷主別（延べ発生回数：13,101回）		平均時間
発荷主	(48.5%)	1:11
着荷主	(51.5%)	1:03

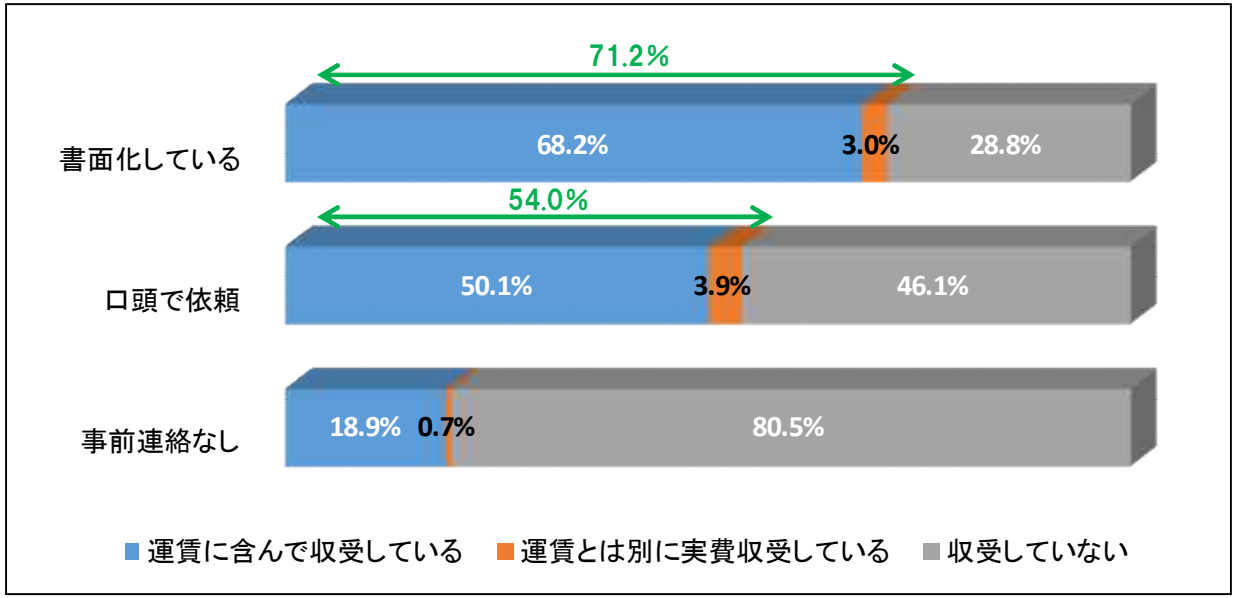
時間指定の有無別（延べ発生回数：13,295回）		平均時間
時間指定あり	(45.2%)	1:07
午前・午後の指定あり	(16.7%)	1:06
時間指定なし	(38.1%)	1:07

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



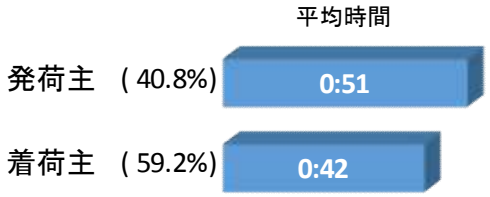
荷役料金の収受の有無と各項目の上位５品目

	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	完成自動車・オートバイ	機械ユニット・半製品	ガソリン・軽油など 石油石炭製品	書籍・印刷物	加工食品
運賃とは別に実費収受している	医薬品	鋼材・建材などの 建築・建設用金属製品	書籍・印刷物	宅配便・特積み貨物	紙・パルプ
収受していない	廃棄物	鉱石・砂利・砂・石材等 の鉱産品	糸・反物などの繊維素材	壁紙・タイルなど 住宅用資材	家電・民生用機械

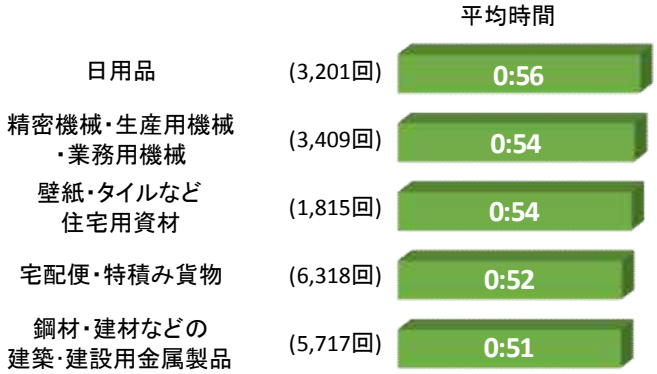
６．荷役、付帯作業の発生状況

荷役時間の発生状況

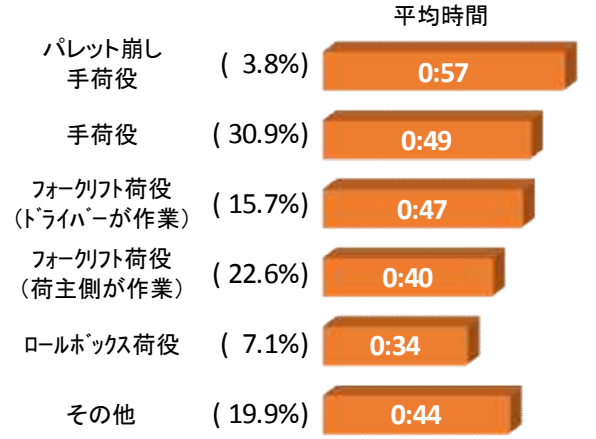
【発着荷主別】



【品目別】(荷役時間の長い上位5品目)



【荷役の方法別】 (単位：時分)



※「発着荷主」と「荷役の方法」の右側カッコ数字は構成比、「品目」の右側カッコ数字は荷役回数を表す。

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

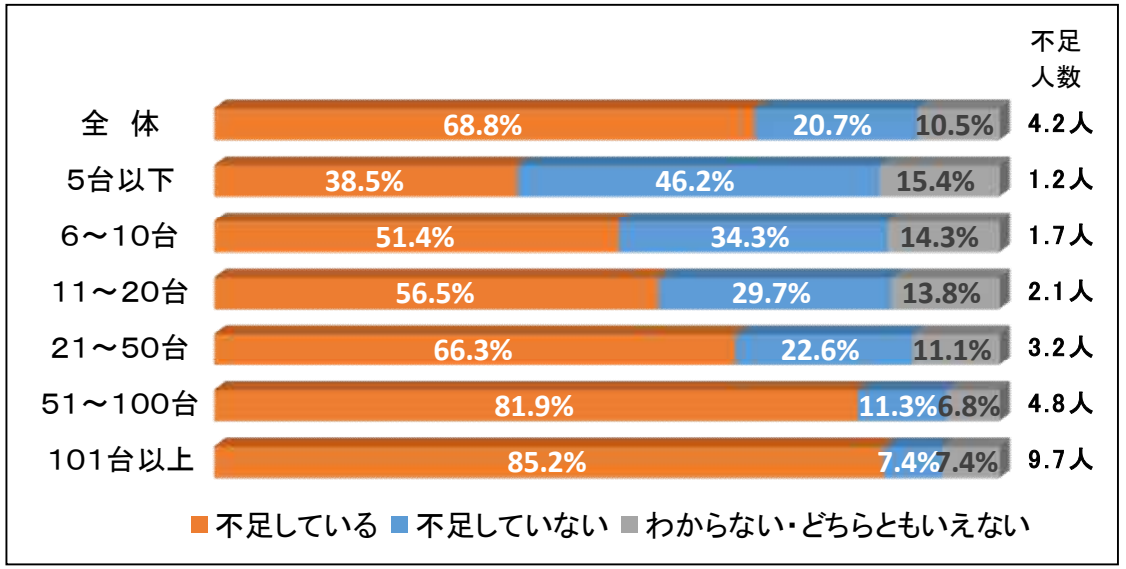
付帯作業を伴う荷役作業回数（27,476回）	件数	回答比率	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
検品	14,401件	52.4%	加工食品	完成自動車・オートバイ	飲料・酒	生鮮食品	壁紙・タイルなど住宅用資材
保管場所までの横持ち運搬	10,708件	39.0%	衣服・布団などの繊維製品	加工食品	金属部品・金属加工品（半製品）	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	機械ユニット・半製品
商品仕分け	7,335件	26.7%	機械ユニット・半製品	加工食品	医薬品	飲料・酒	壁紙・タイルなど住宅用資材
資材、廃材等の回収	4,126件	15.0%	飲料・酒	機械ユニット・半製品	衣服・布団などの繊維製品	加工食品	空容器・返回送資材
納品場所の整理	2,845件	10.4%	機械ユニット・半製品	飲料・酒	日用品	衣服・布団などの繊維製品	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材
棚入れ	2,427件	8.8%	衣服・布団などの繊維製品	米・麦・穀物	飲料・酒	機械ユニット・半製品	加工食品
ラベル貼り	1,055件	3.8%	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	衣服・布団などの繊維製品	合成樹脂・塗料など化学性原料	飲料・酒	加工食品
その他	556件	2.0%	廃棄物	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材	再生資源・スクラップ	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	生鮮食品

7．事業者調査結果

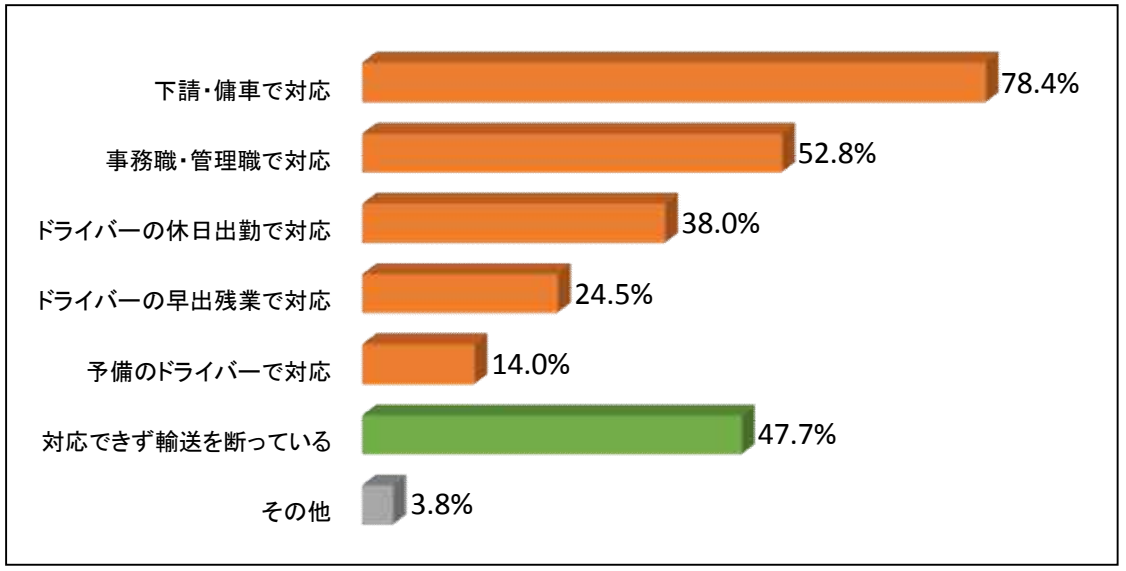
労働時間の実態（平成 27 年 7 月）

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）	270.9時間	236.5時間	261.1時間
1日の拘束時間 （原則13時間以内、最長16時間）	12.6時間	10.5時間	11.9時間
1日の運転時間 （2日平均で1日当たり9時間以内）	8.0時間	5.7時間	7.1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）	41.3時間	31.6時間	36.9時間
連続運転時間 （4時間以内）	3.7時間	2.4時間	3.3時間
1日の手待ち時間	1.9時間	1.5時間	1.8時間
1か月の総労働時間	246.8時間	212.5時間	230.1時間
1か月の時間外労働時間	57.4時間	41.9時間	50.4時間
休息期間 （継続8時間以上）	7.8時間	7.4時間	7.9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



トラック輸送状況の実態調査(静岡県版)　結果概要

■調査概要　・有効回答数　運送事業者 21 社　・ドライバー97 名（うち女性 1 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 79.7%。
・年齢は 30 歳～59 歳が中心となっているが、「普通」では 29 歳以下が 100.0%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 77.7%を占め、平均は 342km。

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 11～20 台で平均 42.1 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 59.3%。
・手待ち時間の平均は 2 時間 05 分で、その分「手待ち時間がない運行」と比べて拘束時間が長くなっている（2 時間 48 分）。
・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 16 時間を超えている。
・輸送品類別では「化学工業品」や「林産品」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 48.8%、16 時間を超える運行が全体の 21.0%ある。
・16 時間超の割合は、「トレーラ」、「長距離」、「化学工業品」で高くなっている。
・休息期間８時間未満の運行が全体で 20.2%あり、「トレーラ」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 2.1%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 10.8%あり、「大型」、「長距離」、「林産品」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（都道府県データでは、明確な傾向は見られない）。
・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 2 時間 05 分で、うち 1 時間超が 64.1%、2 時間超が 38.4%、3 時間超が 24.1%。
・手待ち 1 回あたりの待ち時間は、平均 1 時間 18 分、1 時間超が 41.7%、2 時間超が 19.1%、3 時間超が 8.9%。
・手待ち時間は発荷主で 1 時間 20 分、着荷主で 1 時間 09 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。

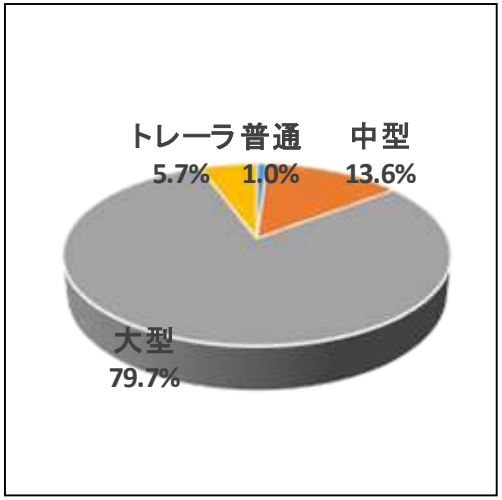
５．荷役の書面化、荷役料金収受の状況【７ページ】
・荷役に関して書面化しているものが 57.8%、口頭で依頼されたものが 41.8%であり、事前連絡なしはほとんどなかった。
・荷役料金を収受ができているのは、書面化しているもので 62.9%、事前に口頭で依頼されたもので 59.0%。
・荷役料金の収受ができていない品目は、「合成樹脂・塗料など化学性原料」、「その他の化学製品」など。

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 40.7%、着荷主で 59.3%。
・荷役作業の平均時間は、発荷主で 44 分、着荷主で 32 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。

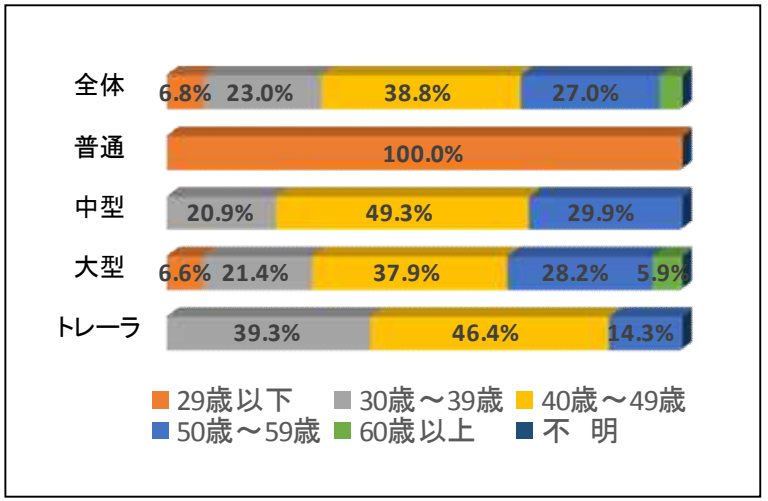
７．事業者調査結果【９ページ】
・ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等の時間について、「泊付き輸送」の方が長い傾向にある。
・ドライバーは全体の 75.0%で不足しており、保有車両台数が多い事業者ほど不足感が強い。
・不足している場合の対応としては、「下請・傭車で対応」が最も多いが、「対応できず輸送を断っている」ケースも 40.0%の事業者で生じている。

1．回答ドライバーの概要

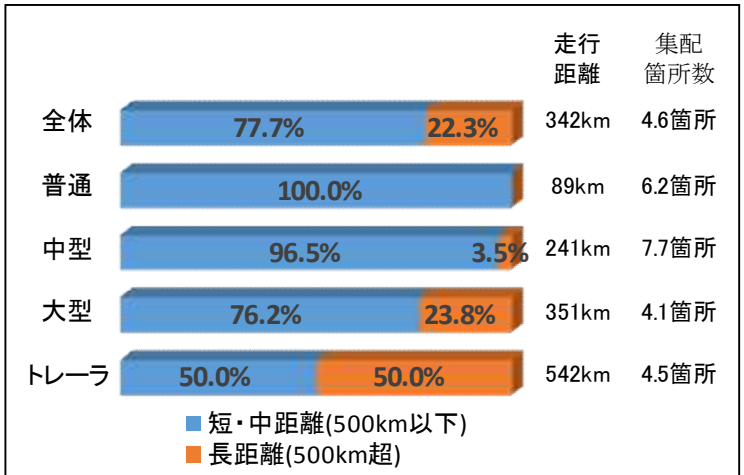
乗務車両の車種別構成



車種別の年齢構成

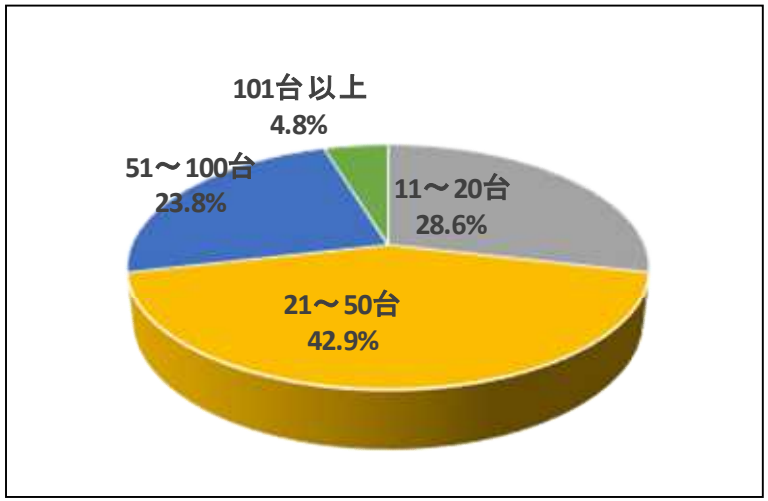


1運行における走行距離等

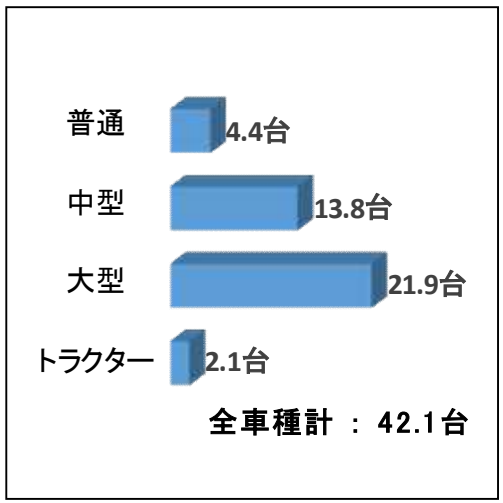


2．回答事業者の概要

保有車両台数別の事業者数分布



平均保有車両台数

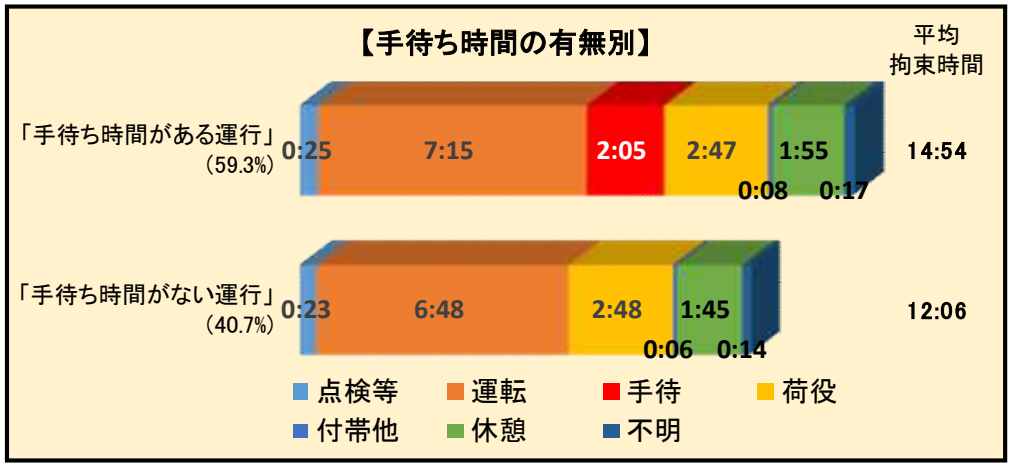


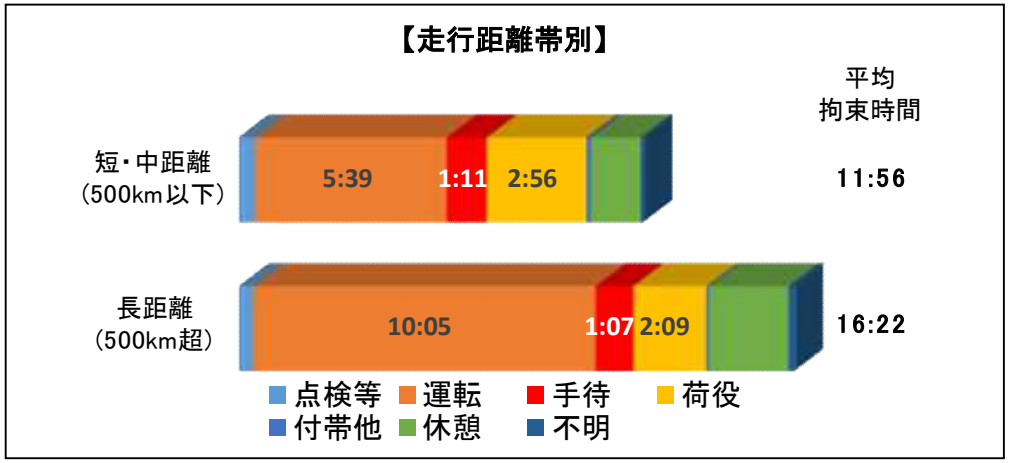
地域別の有効回答事業者数

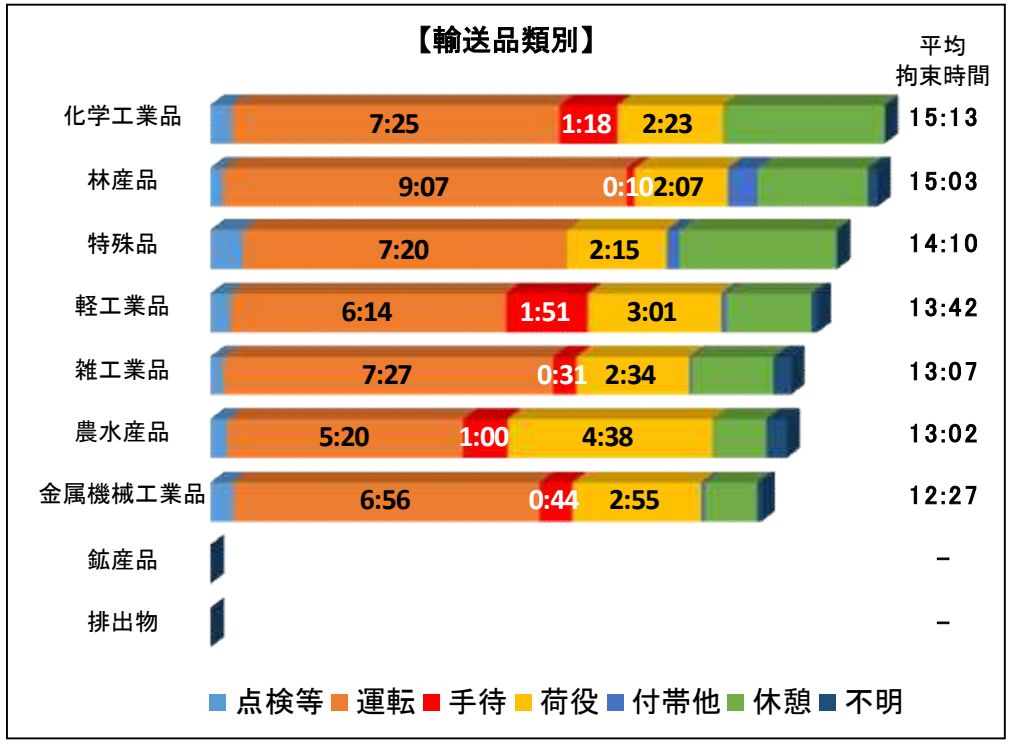
地　域	事業者数
北海道	43社
東　北	139社
関　東	208社
北陸信越	86社
中　部	129社
近　畿	184社
中　国	137社
四　国	104社
九　州	199社
沖　縄	23社
全　国	1,252社

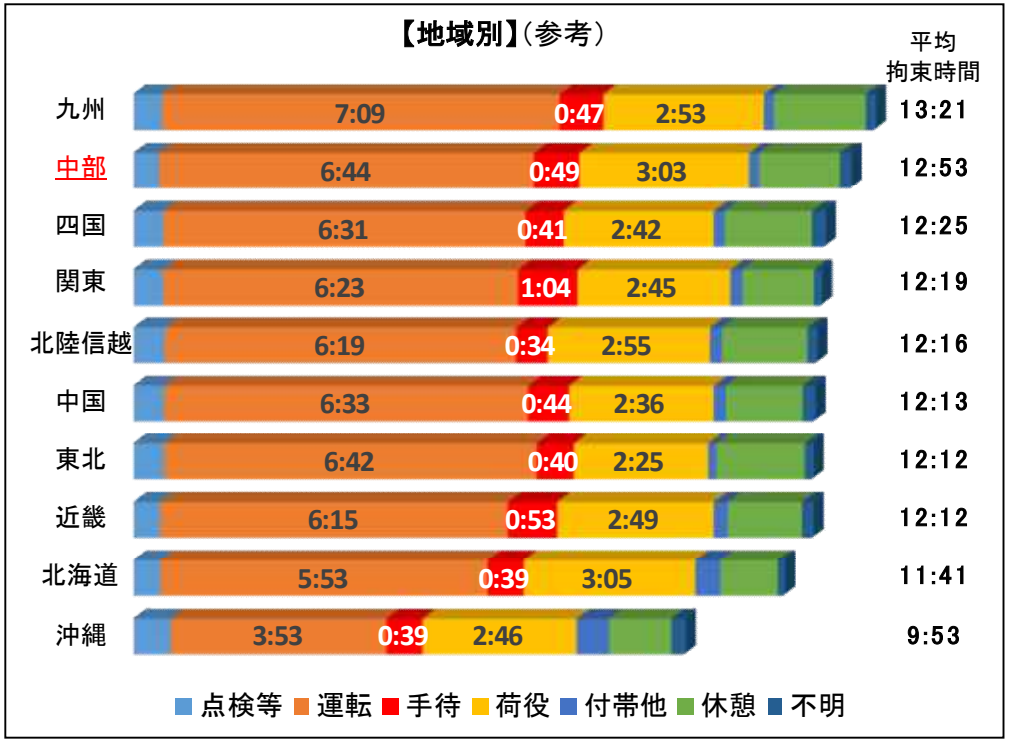
３．ドライバーの拘束時間の概要

１運行当りの拘束時間とその内訳



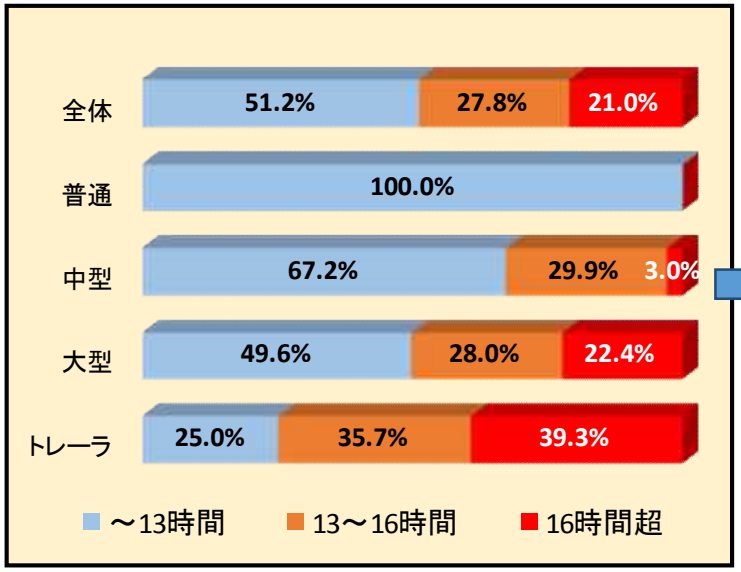




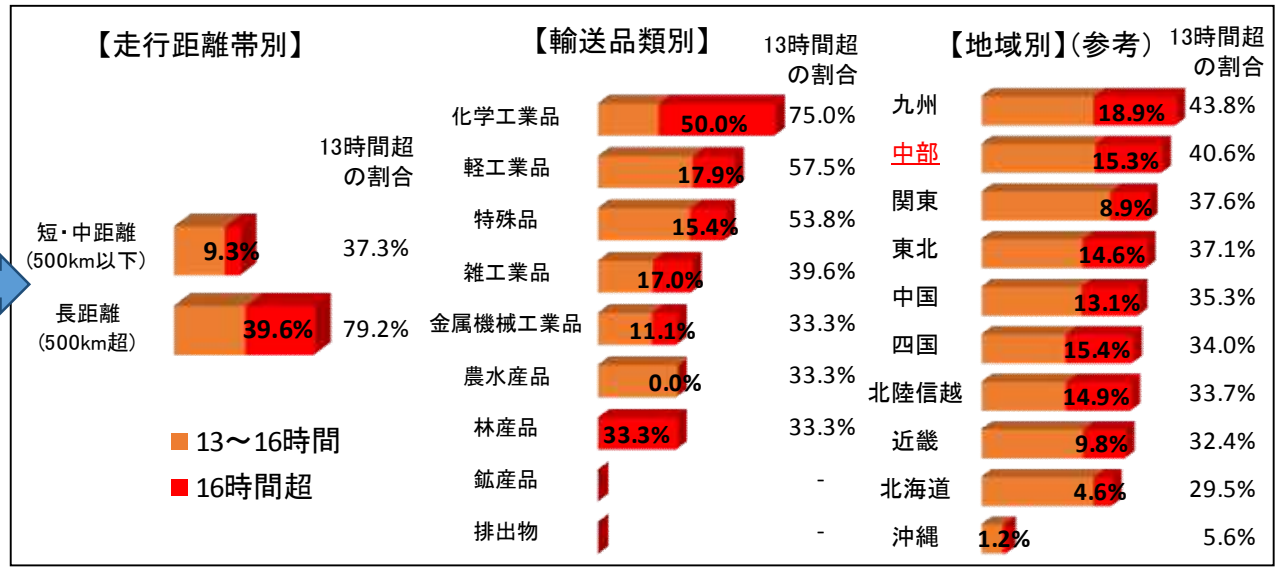


4．ドライバーの拘束時間等の分析①

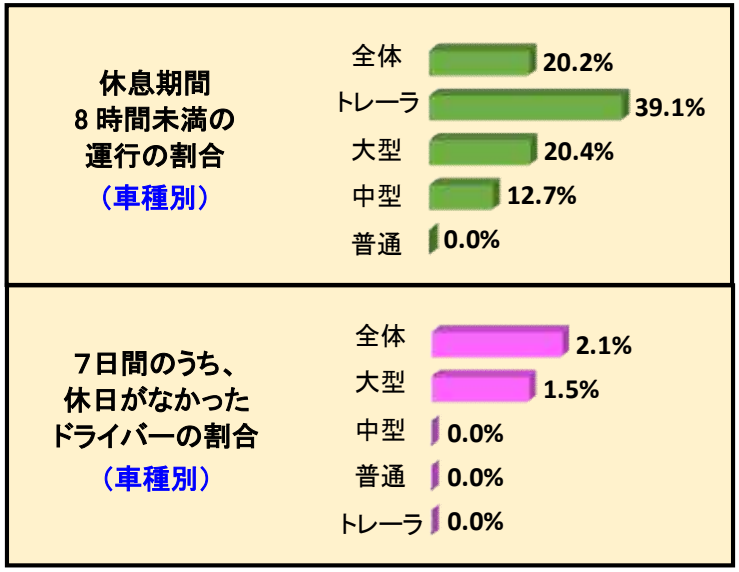
1運行の拘束時間



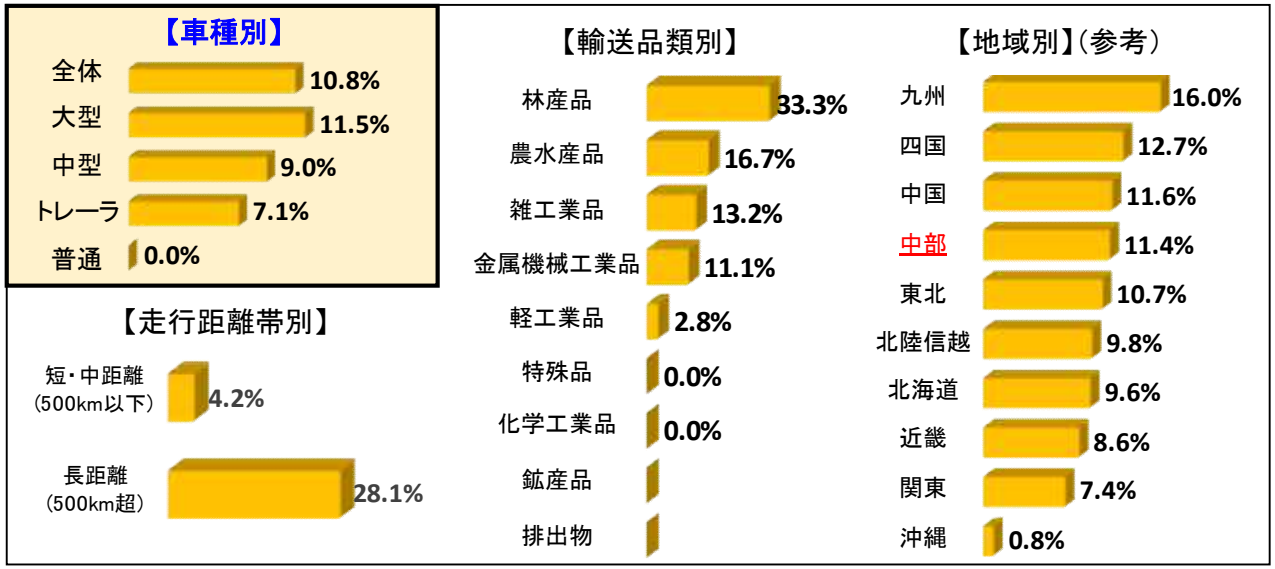
拘束時間 13 時間超、16 時間超の割合



休息期間、休日の取得状況

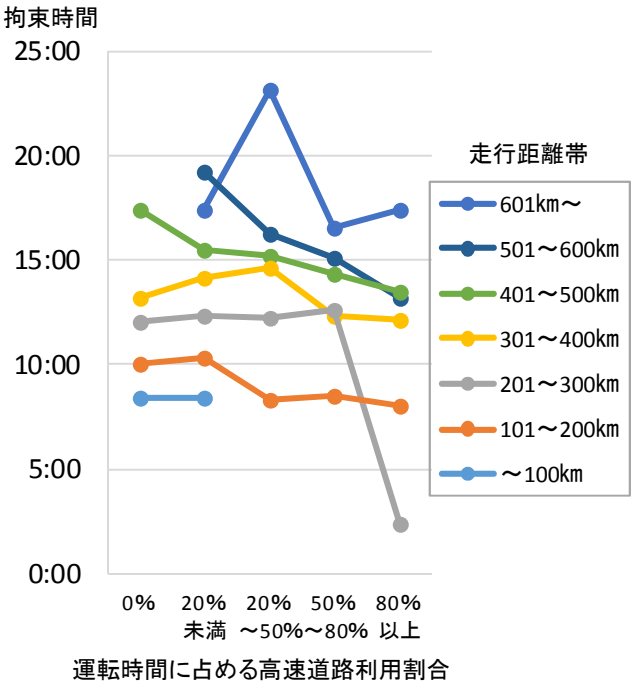


連続運転時間 4 時間超の運行の割合

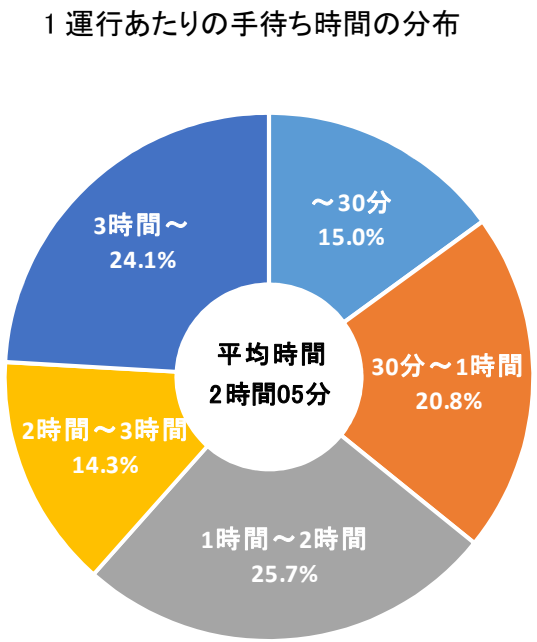


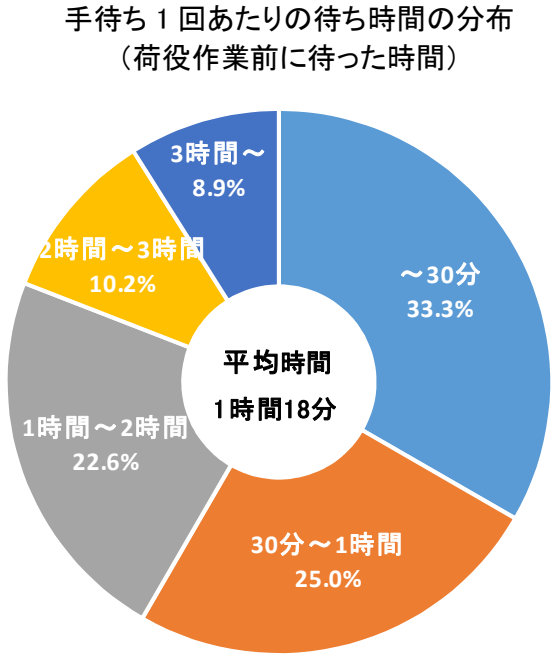
4．ドライバーの拘束時間等の分析②

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





荷主都合による手待ち時間の発生状況

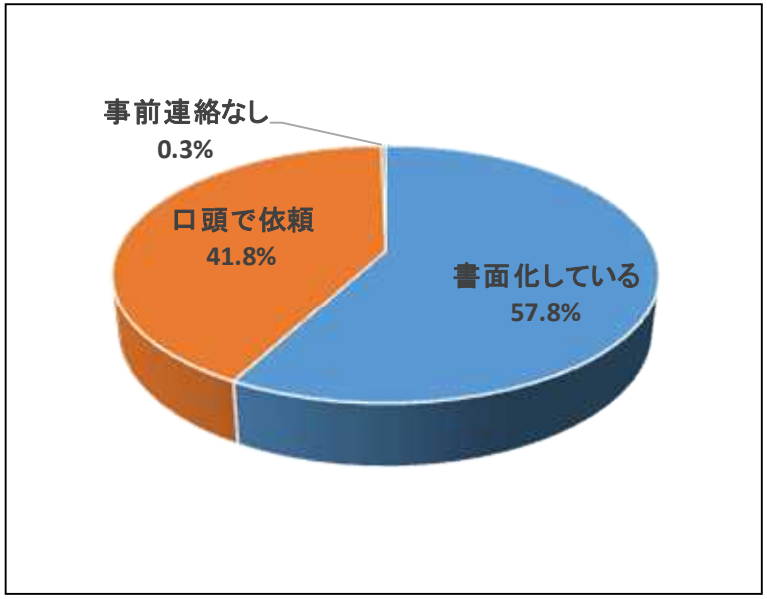
荷主都合による手待ち時間の長い上位5品目（延べ発生回数：377回）	発生回数	平均時間
機械ユニット・半製品	1回	2:50
壁紙・タイルなど住宅用資材	13回	2:08
日用品	14回	1:49
紙・パルプ	144回	1:32
加工食品	23回	1:24

発着荷主別（延べ発生回数：387回）		平均時間
発荷主	(47.5%)	1:20
着荷主	(52.5%)	1:09

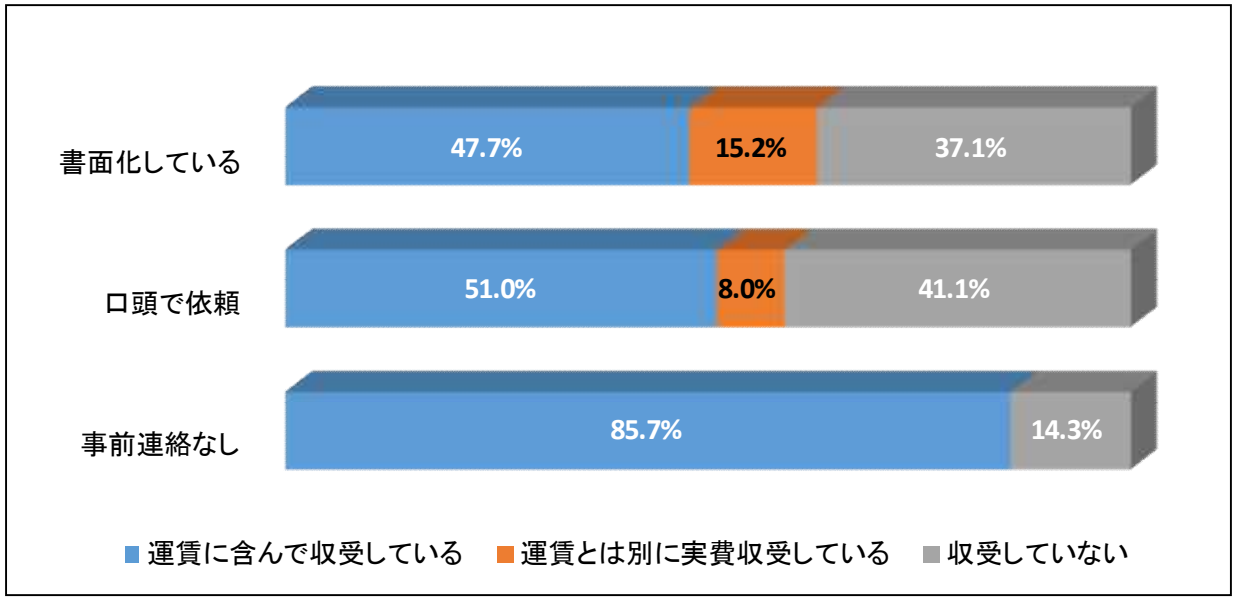
時間指定の有無別（延べ発生回数：395回）		平均時間
時間指定あり	(40.0%)	1:16
午前・午後の指定あり	(13.9%)	0:57
時間指定なし	(46.1%)	1:16

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



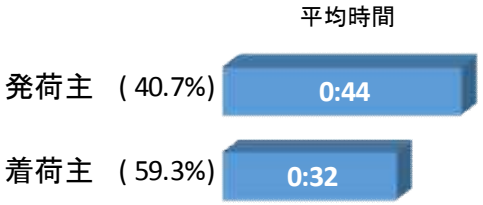
荷役料金の収受の有無と各項目の上位５品目

	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	米・麦・穀物	機械ユニット・半製品	再生資源・スクラップ	廃棄物	生鮮食品
運賃とは別に実費収受している	書籍・印刷物	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品	その他	紙・パルプ	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
収受していない	合成樹脂・塗料など化学性原料	その他の化学製品	鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品	糸・反物などの繊維素材	空容器・返回送資材

6．荷役、付帯作業の発生状況

荷役時間の発生状況

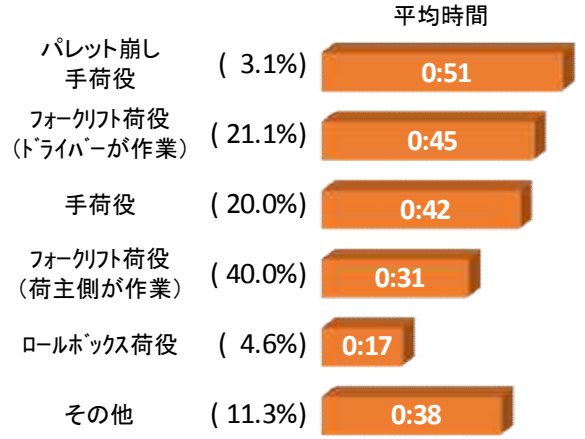
【発着荷主別】



【品目別】(荷役時間の長い上位5品目)

【荷役の方法別】

(単位：時分)



※「発着荷主」と「荷役の方法」の右側カッコ数字は構成比、「品目」の右側カッコ数字は荷役回数を表す。

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

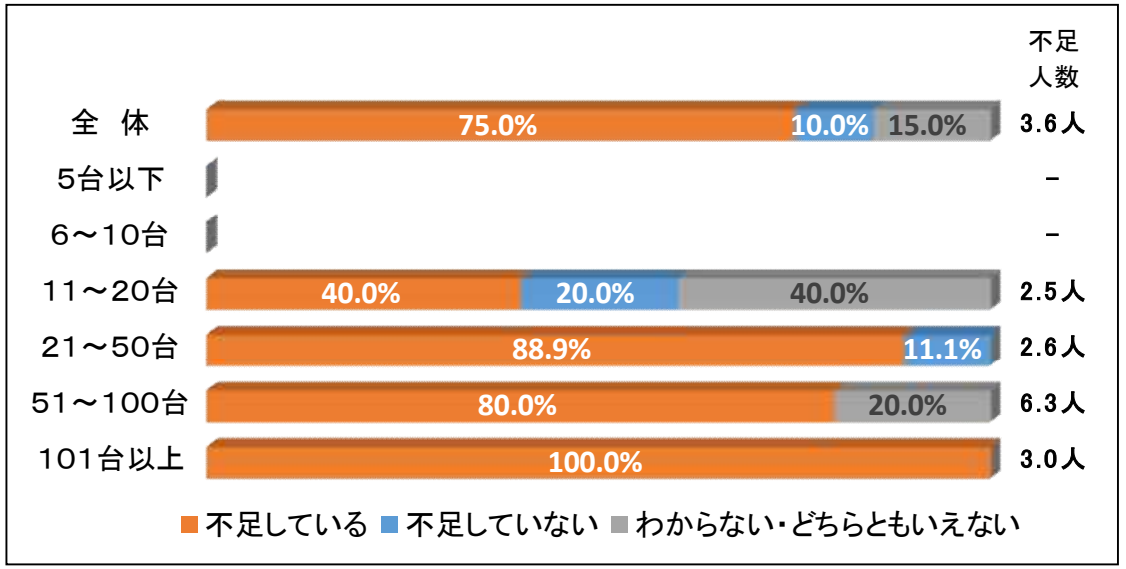
付帯作業を伴う荷役作業回数（601回）	件数	回答比率	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位
検品	226件	37.6%	書籍・印刷物	加工食品	医薬品	生鮮食品	紙・パルプ
保管場所までの横持ち運搬	208件	34.6%	書籍・印刷物	紙・パルプ	加工食品	金属部品・金属加工品（半製品）	日用品
商品仕分け	147件	24.5%	紙・パルプ	生鮮食品	医薬品	加工食品	飲料・酒
納品場所の整理	115件	19.1%	加工食品	紙・パルプ	空容器・返回送資材	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材
棚入れ	109件	18.1%	生鮮食品	加工食品	空容器・返回送資材	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品
資材、廃材等の回収	16件	2.7%	飲料・酒	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・返回送資材	プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
ラベル貼り	11件	1.8%	紙・パルプ				
その他	1件	0.2%	鋼材・建材などの建築・建設用金属製品				

7．事業者調査結果

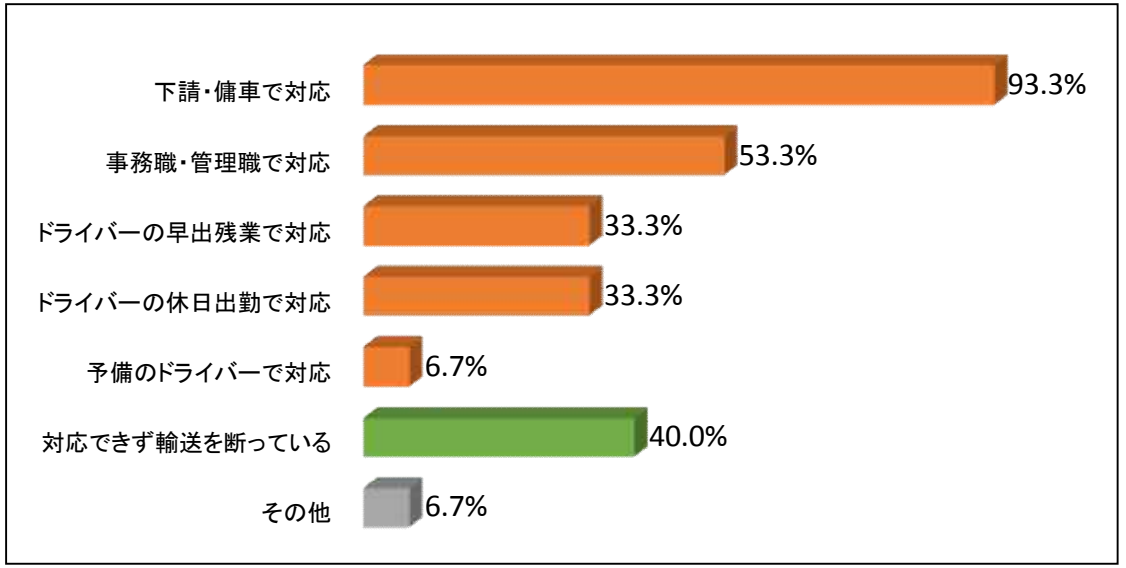
労働時間の実態（平成 27 年 7 月）

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）	260.0時間	220.9時間	302.4時間
1 日の拘束時間 （原則13時間以内、最長16時間）	12.7時間	9.7時間	11.0時間
1 日の運転時間 （2日平均で1日当たり9時間以内）	7.7時間	5.4時間	6.8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）	36.3時間	29.6時間	36.2時間
連続運転時間 （4時間以内）	3.3時間	1.8時間	3.6時間
1 日の手待ち時間	1.0時間	1.0時間	1.8時間
1 か月の総労働時間	241.3時間	203.4時間	248.6時間
1 か月の時間外労働時間	55.3時間	37.8時間	68.6時間
休息期間 （継続8時間以上）	9.0時間	6.7時間	7.8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



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

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

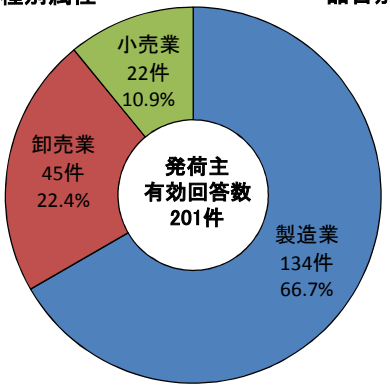
	製造業			卸売業			小売業			合計		
都道府県	配布数	有効回答数	有効回答率	配布数	有効回答数	有効回答率	配布数	有効回答数	有効回答率	配布数	有効回答数	有効回答率
愛知県	117	56	47.9%	37	18	48.6%	35	7	20.0%	189	81	42.9%
静岡県	84	27	32.1%	21	11	52.4%	29	8	27.6%	134	46	34.3%
岐阜県	39	22	56.4%	9	5	55.6%	13		0.0%	61	27	44.3%
三重県	45	18	40.0%	19	7	36.8%	9	2	22.2%	73	27	37.0%
福井県	23	12	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

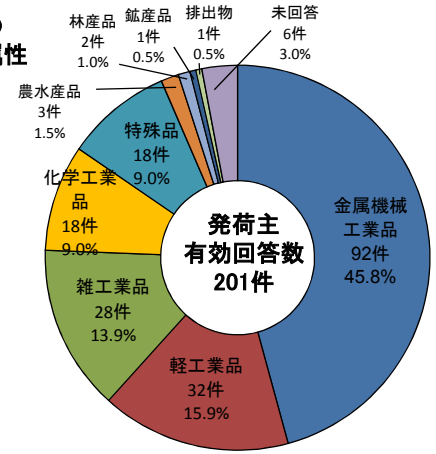
発荷主・着荷主の属性

○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。

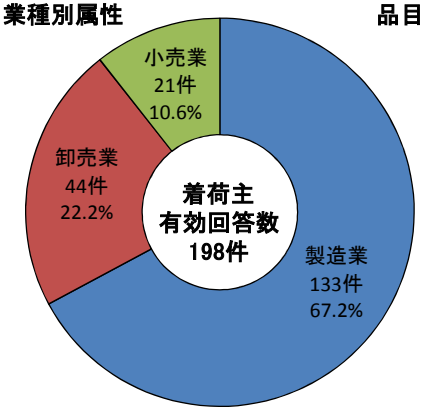
発荷主の
業種別属性



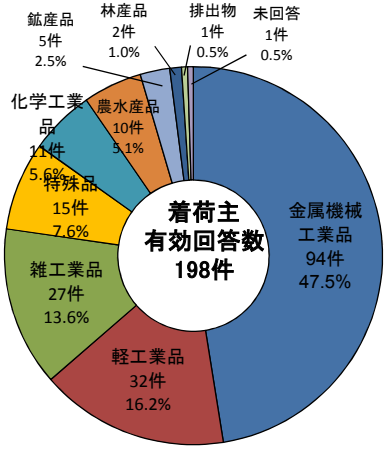
発荷主の
品目別属性



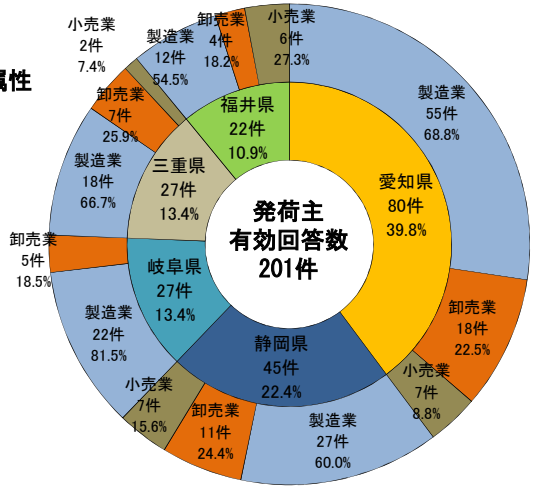
着荷主の
業種別属性



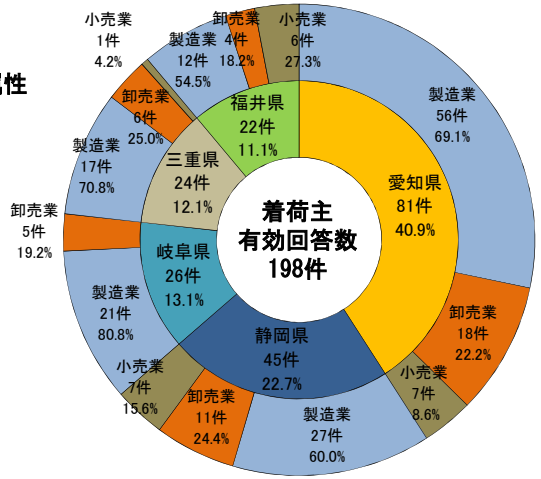
着荷主の
品目別属性



発荷主の
県別・業種別属性



着荷主の
県別・業種別属性

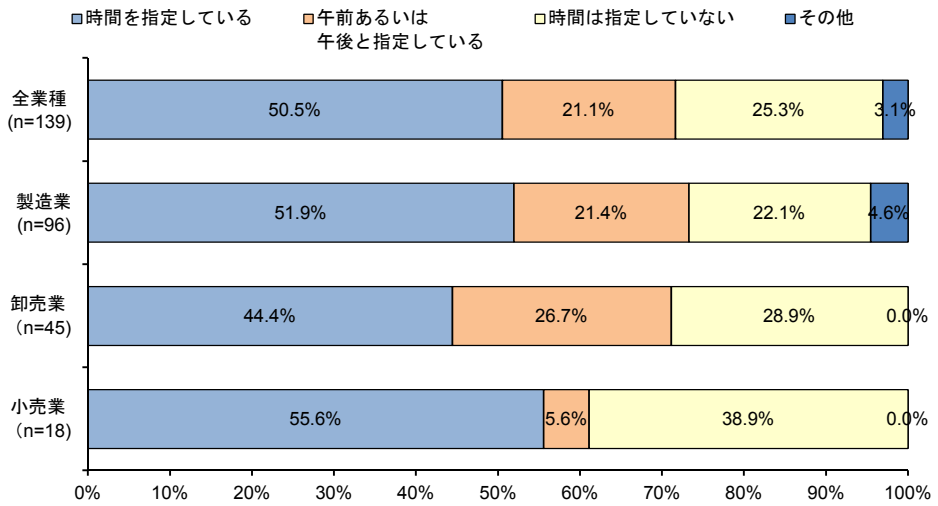


1．アンケート集計結果の概要

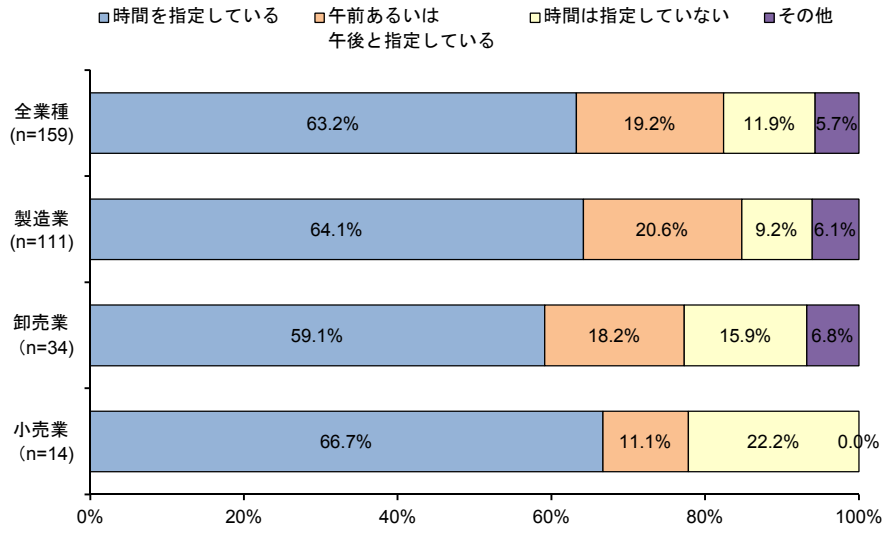
（１）受付や出荷の時間指定の状況

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。

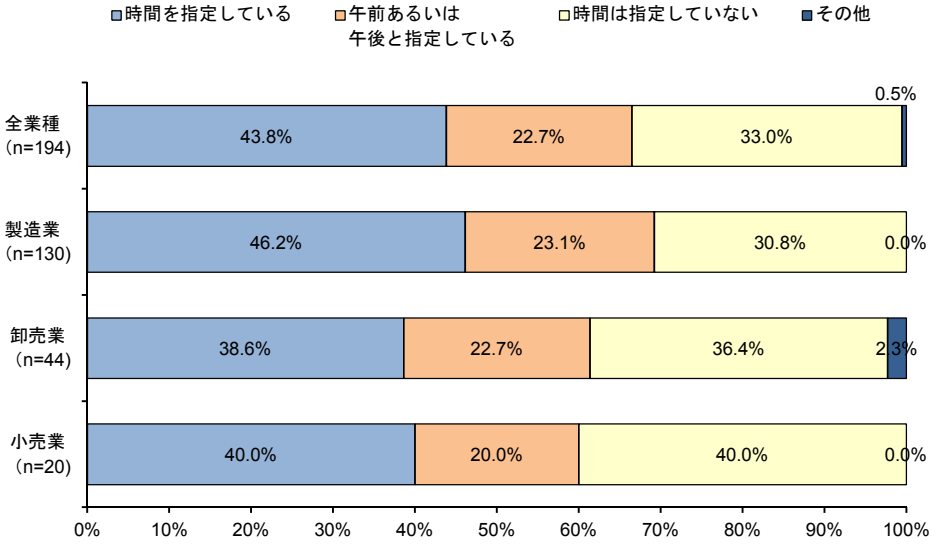
①出荷現場



②納入先



③入荷現場

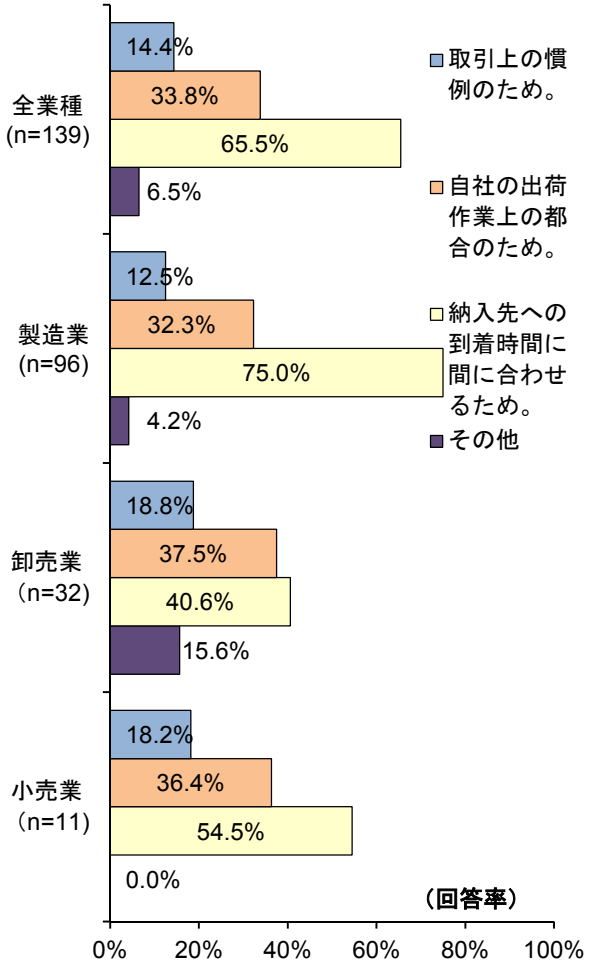


1．アンケート集計結果の概要

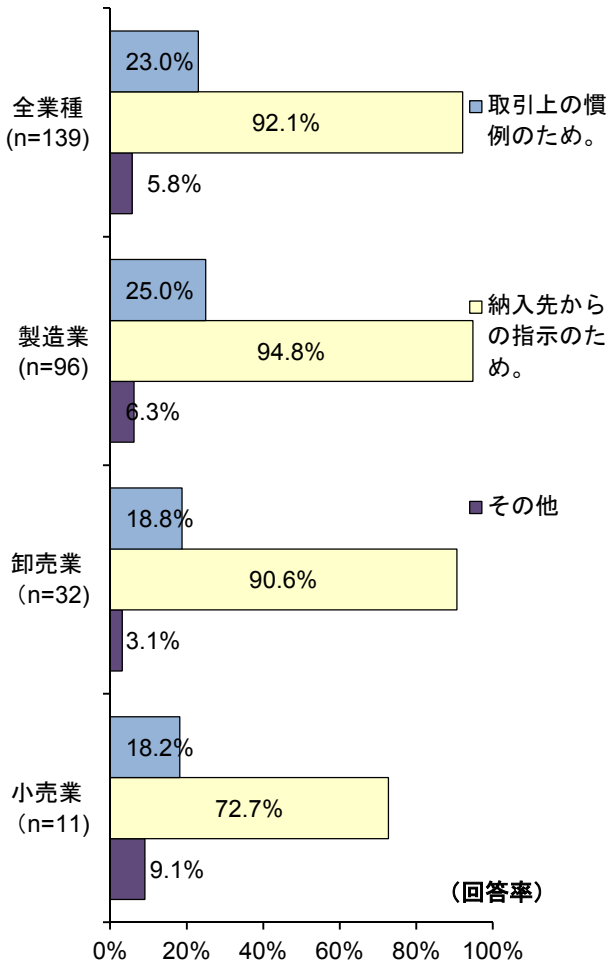
（２）受付や出荷の時間指定の理由

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。

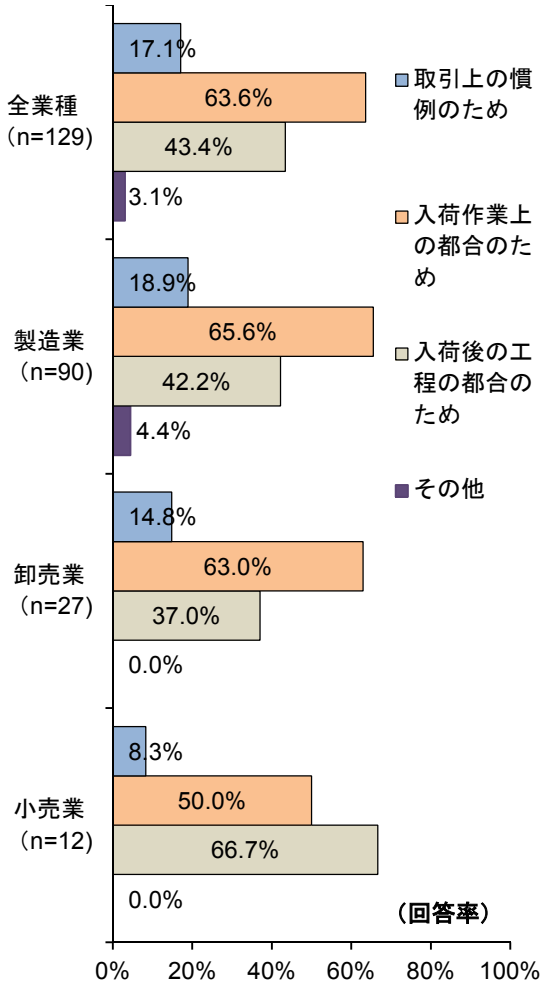
①出荷現場



②納入先



③入荷現場



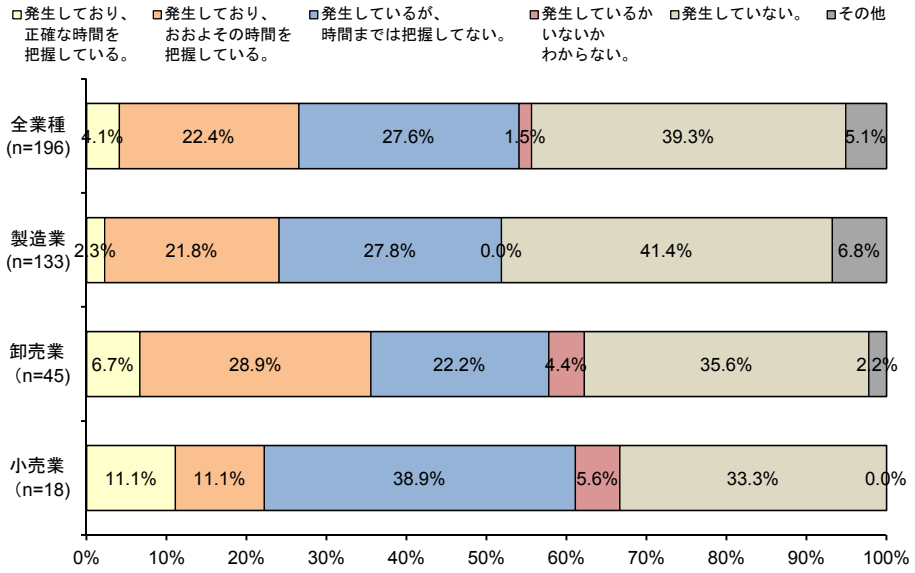
1．アンケート集計結果の概要

（３）手待ち時間の発生状況

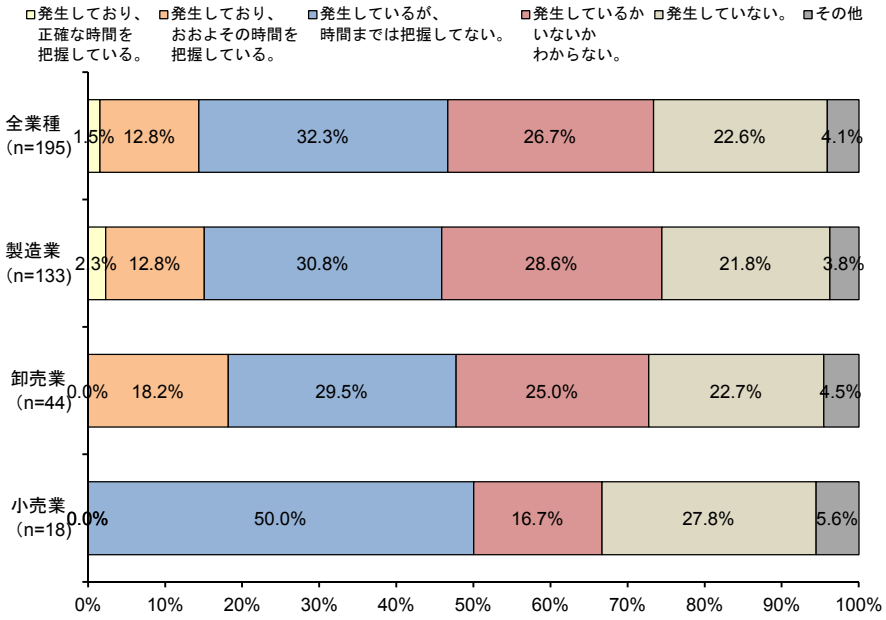
手待ち時間は、全業種でみると、各現場で５割近くの事業所が発生している。正確な時間まで把握している事業所は、各現場、業種別でみても、出荷現場における小売業を除き、1割に満たない。

特に、納入先では「発生しているかいないかわからない」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。

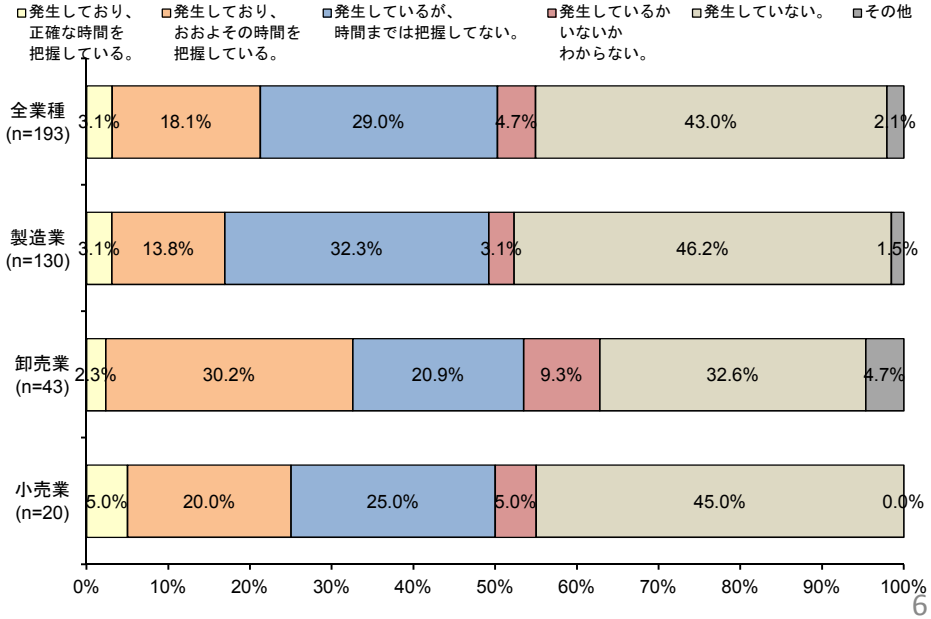
①出荷現場



②納入先



③入荷現場

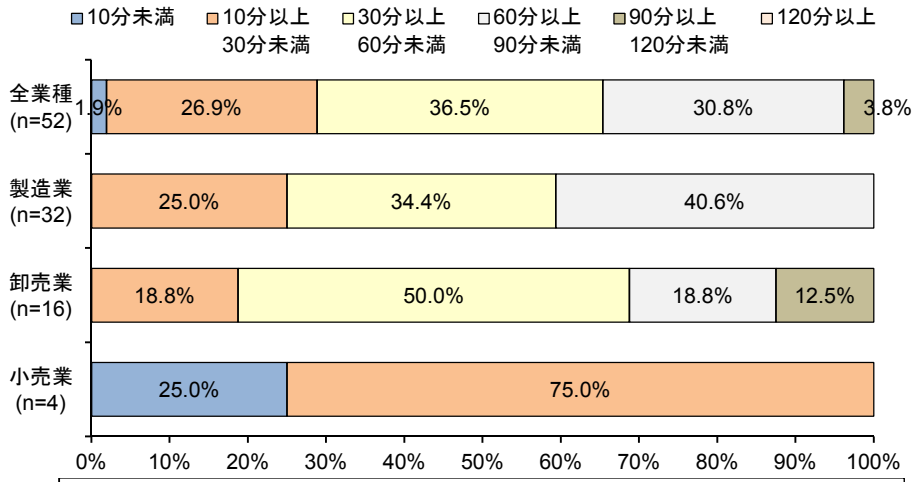


1．アンケート集計結果の概要

（4）1回の出荷・納入・入荷当たりの手待ち時間

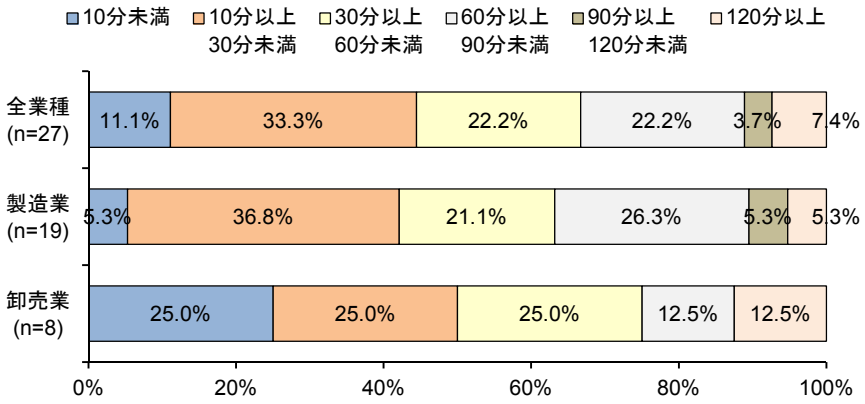
手待ち時間が発生する場合、出荷現場では、1回の集荷当たり1時間を超えるケースは、全業種で3割以上、製造業では4割以上。全業種の平均は37.4分、最大で90分となっている。
納入先では、1時間を超えるケースは、全業種で3割以上、製造業では4割近く。全業種の平均は50.9分、最大で300分となっている。
入荷現場では、1時間を超えるケースは、全業種で約2割、製造業では2割以上。全業種の平均は29.8分、最大で120分となっている。

①出荷現場



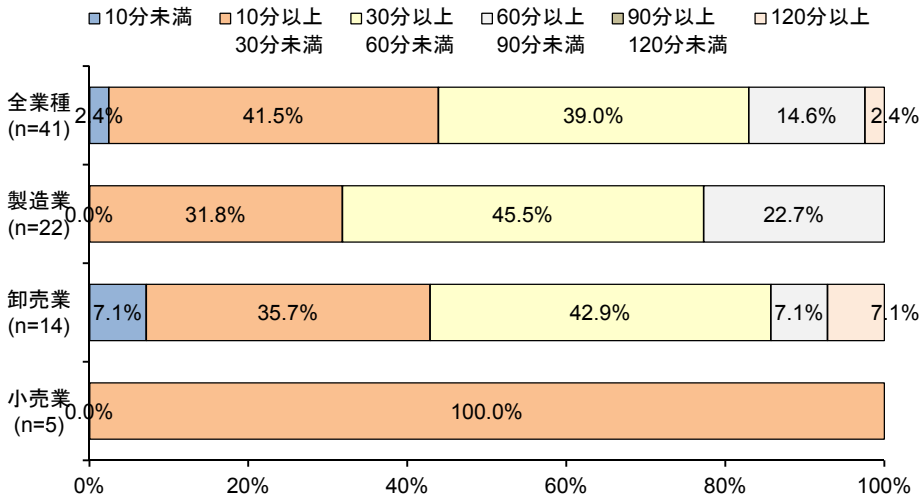
出荷時手待ち時間平均：全業種37.4分、製造業38.3分、卸売業41.9分、小売業12.5分
出荷時手待ち時間最大：全業種90分、製造業60分、卸売業90分、小売業20分

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、小売業ー分
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-分

③入荷現場



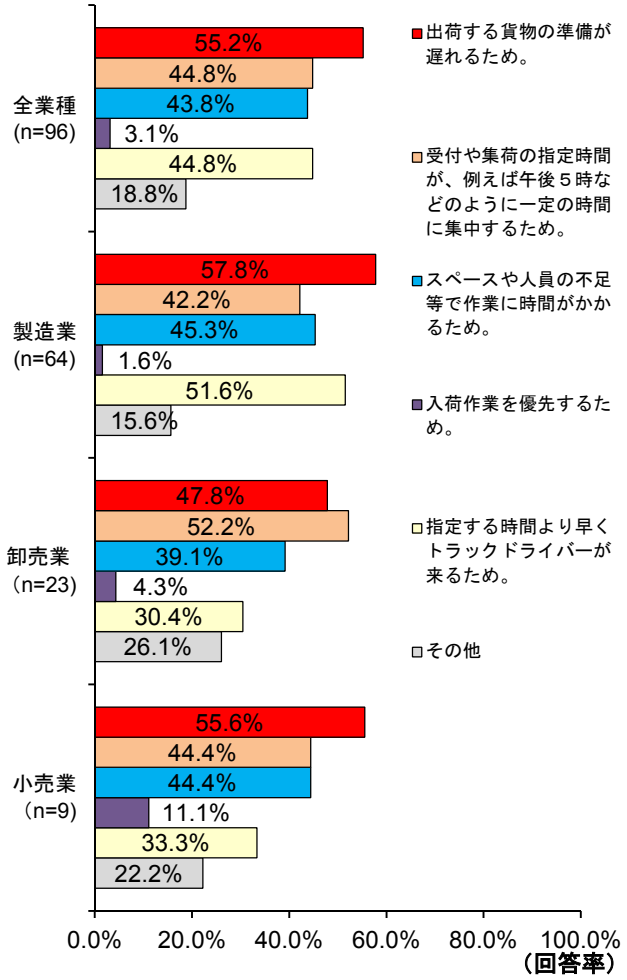
入荷時手待ち時間平均：全業種29.8分、製造業32.7分、卸売業30.4分、小売業15.0分
入荷時手待ち時間最大：全業種120分、製造業70分、卸売業120分、小売業20分

1．アンケート集計結果の概要

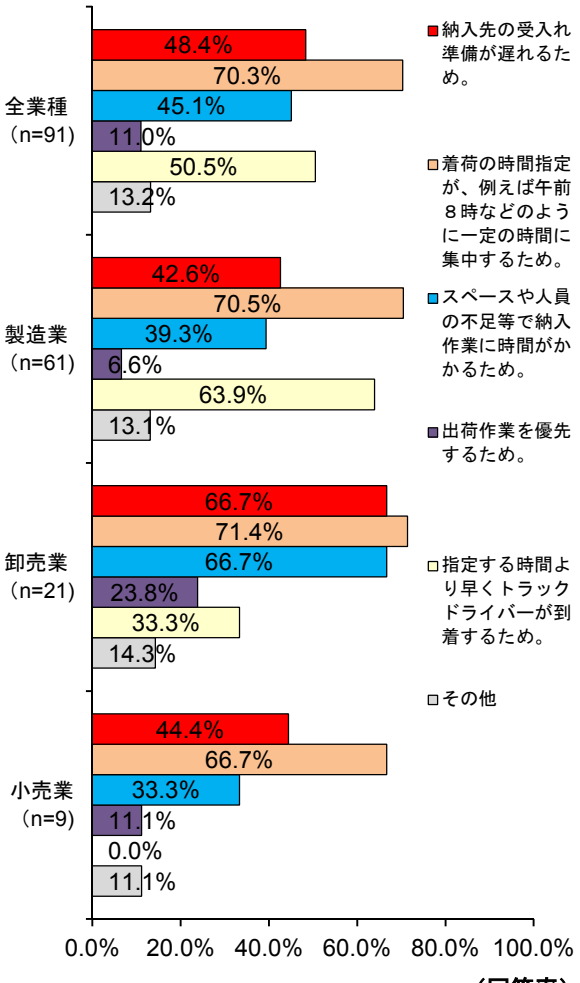
（５）手待ち時間の発生理由

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。

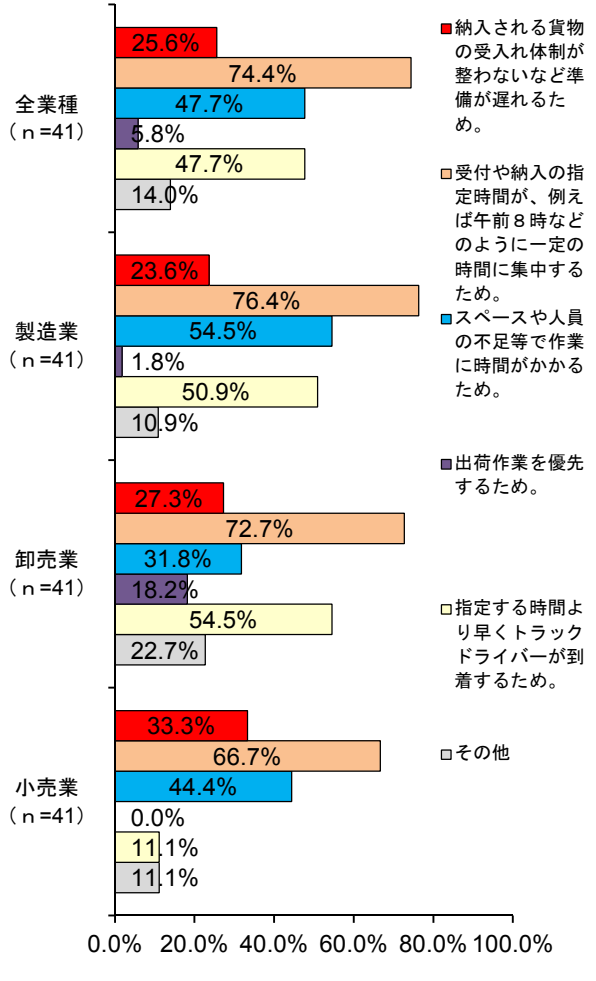
①出荷現場



②納入先



③入荷現場



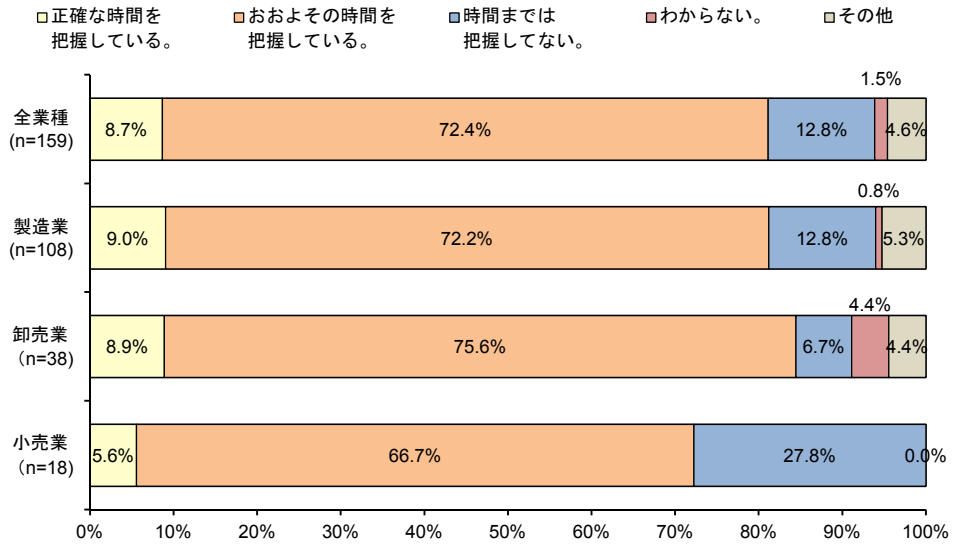
1．アンケート集計結果の概要

（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

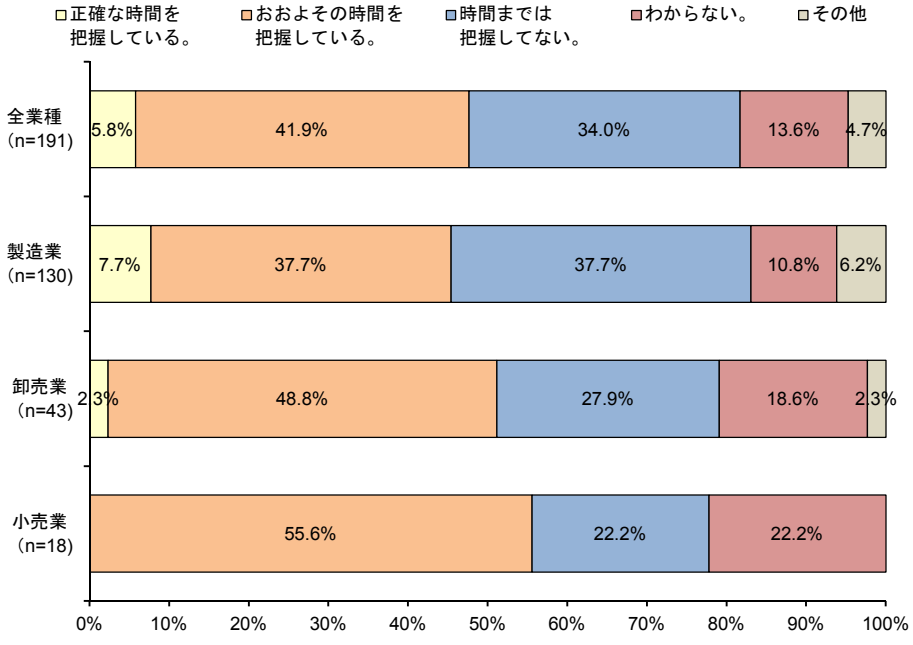
出荷現場、納入先、入荷現場における積込み時間、荷卸し時間の把握状況をみると、正確な時間を把握している事業所は、各現場、業種別でみても、出荷現場における小売業を除き、1割に満たない。

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。

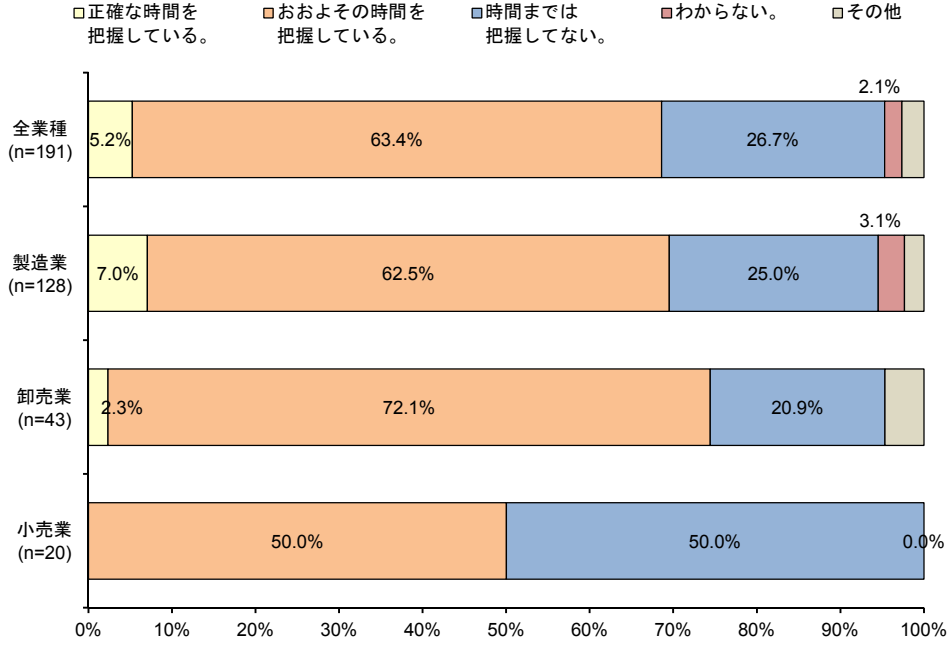
①出荷現場



②納入先



③入荷現場



1．アンケート集計結果の概要

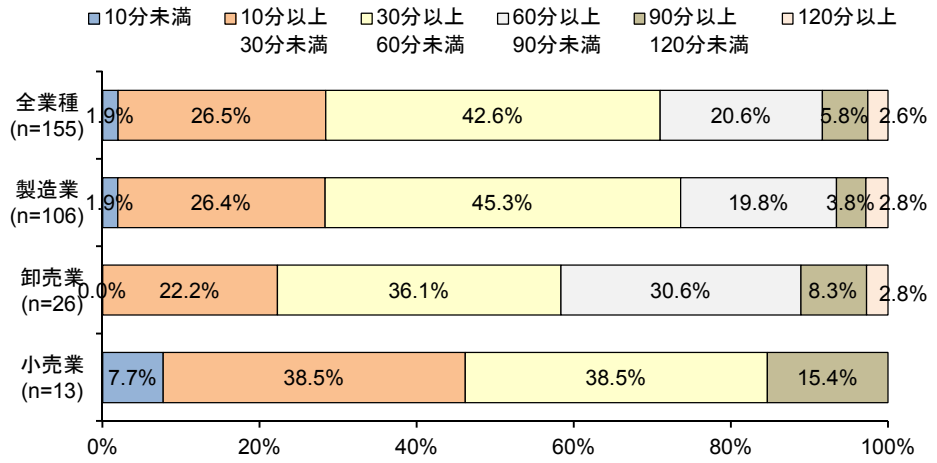
（7）1回の出荷・納入・入荷当たりの積込み・荷おろし作業時間

積込み・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。

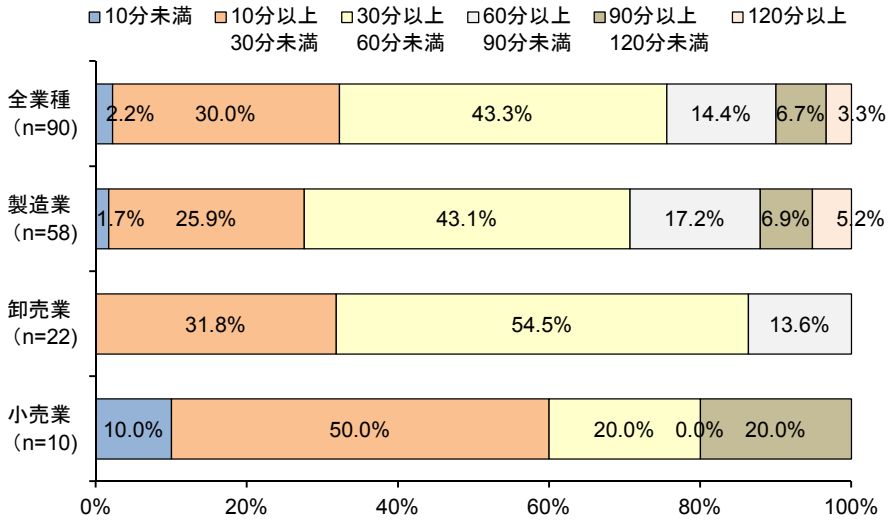
入荷現場では、1時間を超えるケースは、全業種で1割以上、卸売業では2割以上。全業種の平均は30.5分、最大で90分となっている。

①出荷現場



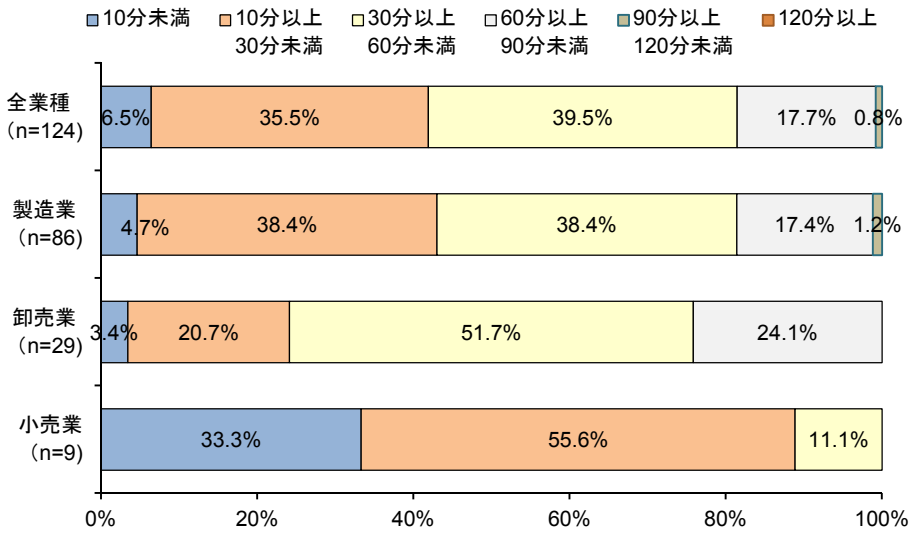
積込み作業平均：全業種40.4分、製造業40.1分、卸売業44.6分、小売業31.2分
積込み作業最大：全業種240分、製造業240分、卸売業120分、小売業90分

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



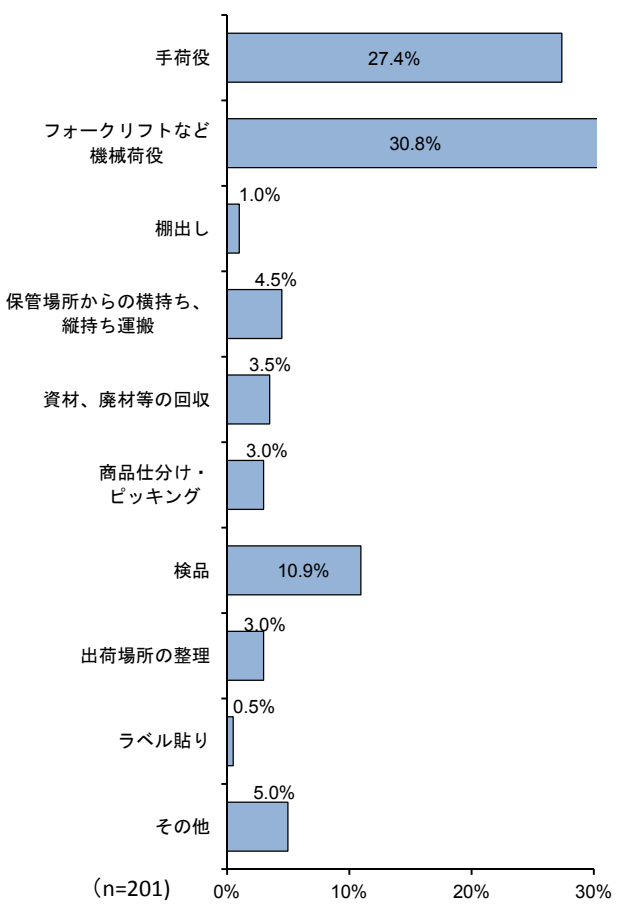
荷おろし時間平均：全業種30.5分、製造業30.7分、卸売業35.4分、小売業13.3分
荷おろし時間最大：全業種90分、製造業90分、卸売業60分、小売業30分

1．アンケート集計結果の概要

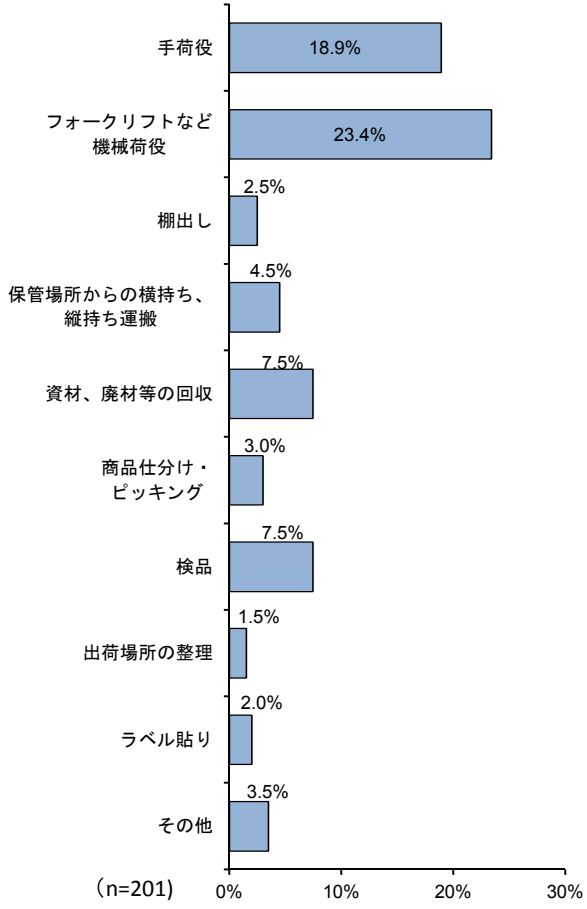
（８）附帯作業の発生状況と作業時間

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。

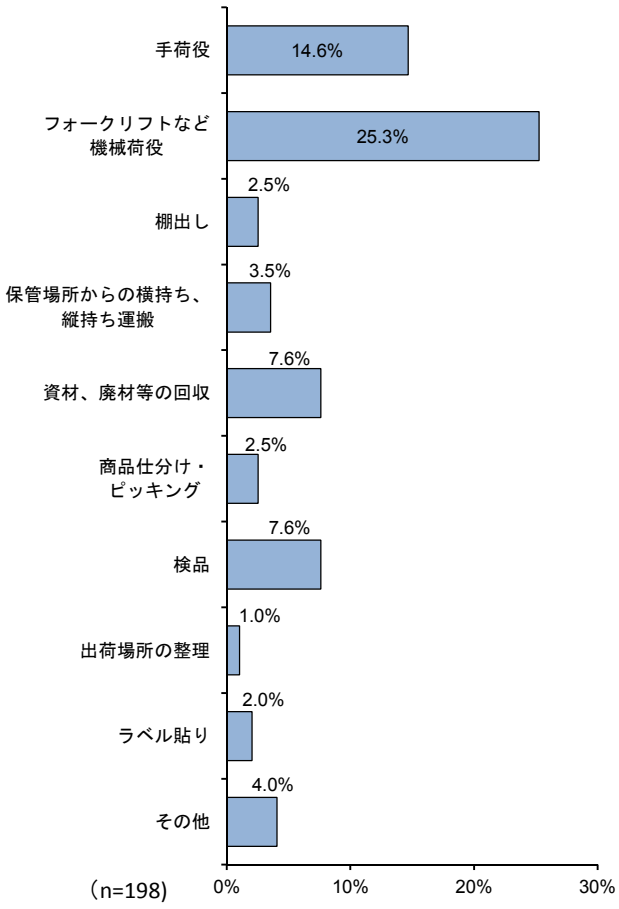
①出荷現場



②納入先



③入荷現場



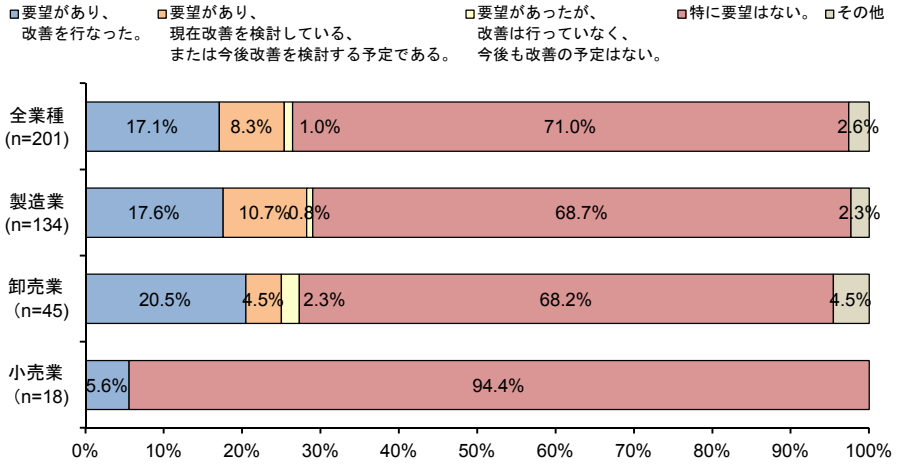
1．アンケート集計結果の概要

（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。

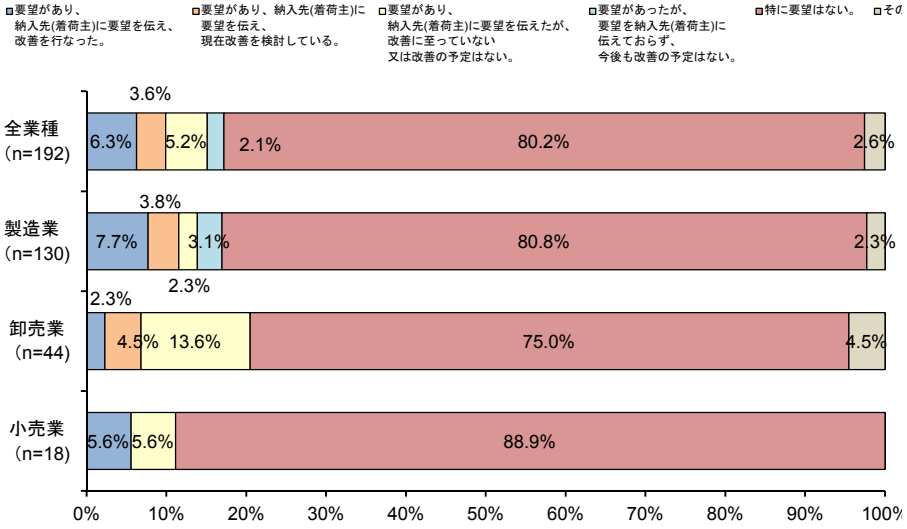
業種別にみると、小売業については、他の業種に比べて、トラック運送事業者から改善の要望があり、改善済み、または改善予定である事業所がどの現場においても少なくなっている。

①出荷現場



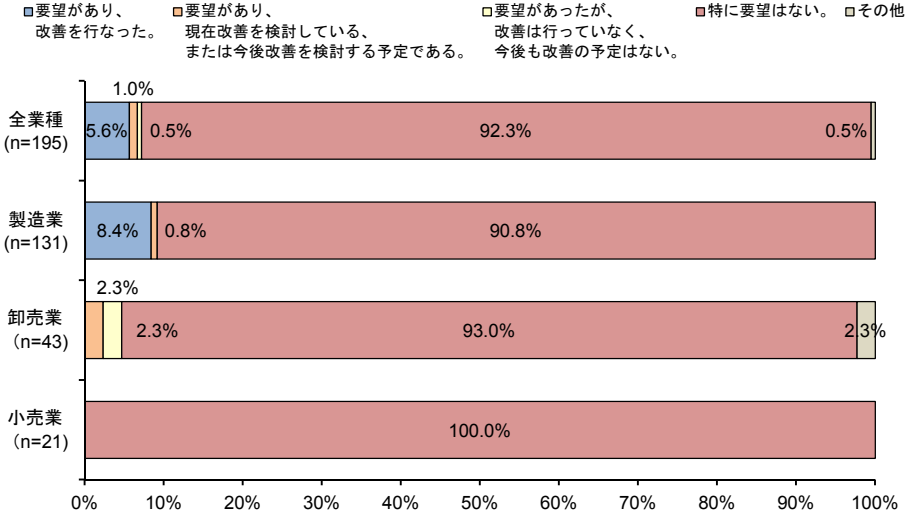
運行ダイヤの見直し、積込み時間の短縮、前日までの出荷、検品作業員の増員、パレット化等

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、バ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

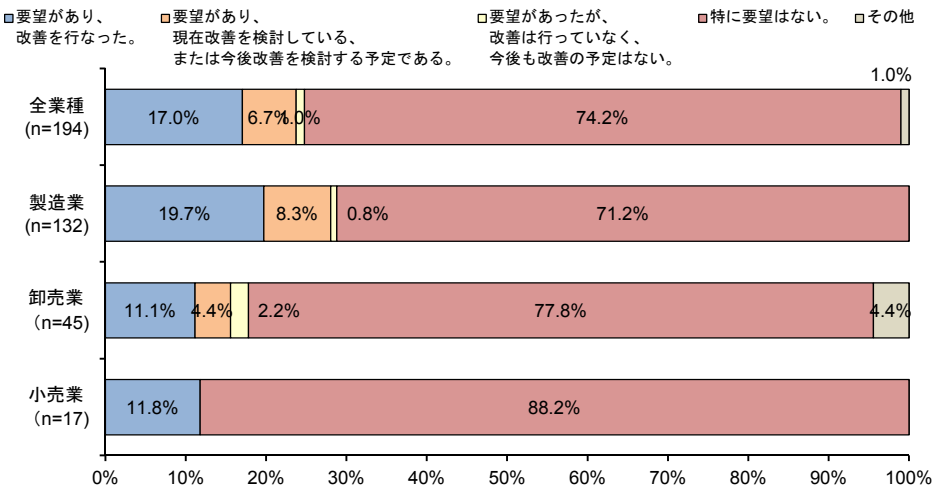
1．アンケート集計結果の概要

（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。

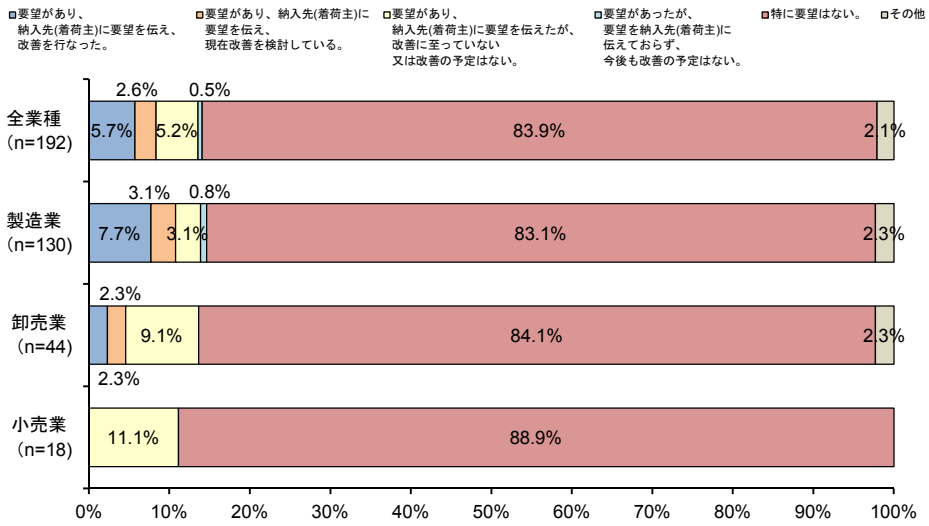
業種別にみると、前項と同様、小売業については、他の業種に比べて、トラック運送事業者から改善の要望があり、改善済み、または改善予定である事業所がどの現場においても少なくなっている。

①出荷現場



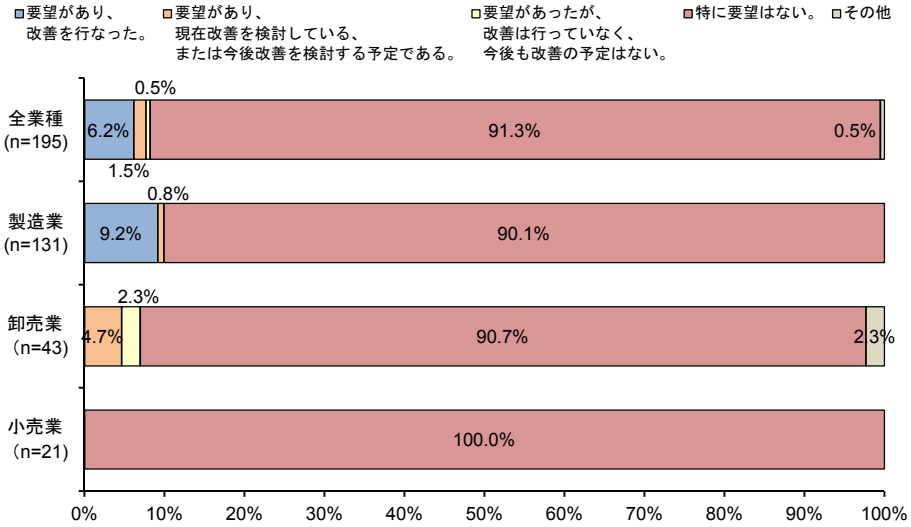
出荷場のレイアウト変更、荷役作業員・リフトマンの専属配置、荷役作業を運送会社から自社社員へ変更等

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



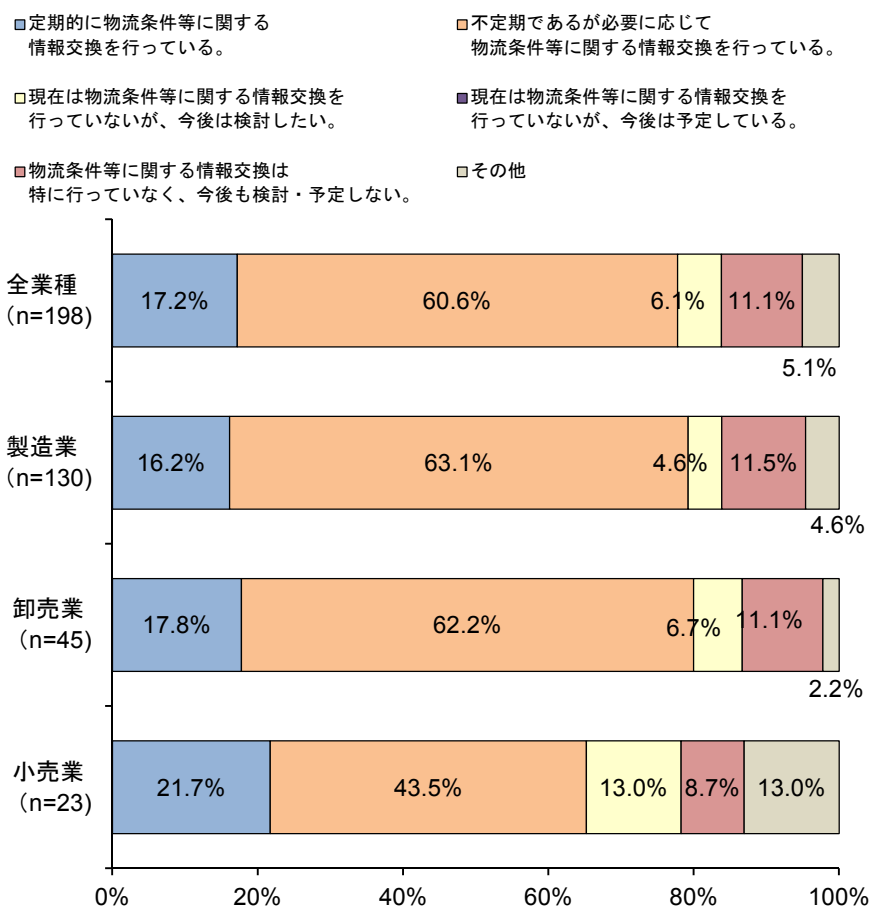
入荷スペースの拡大、納入場所の設定、荷役作業時間枠の変更、トラックの停止位置の表記等

1．アンケート集計結果の概要

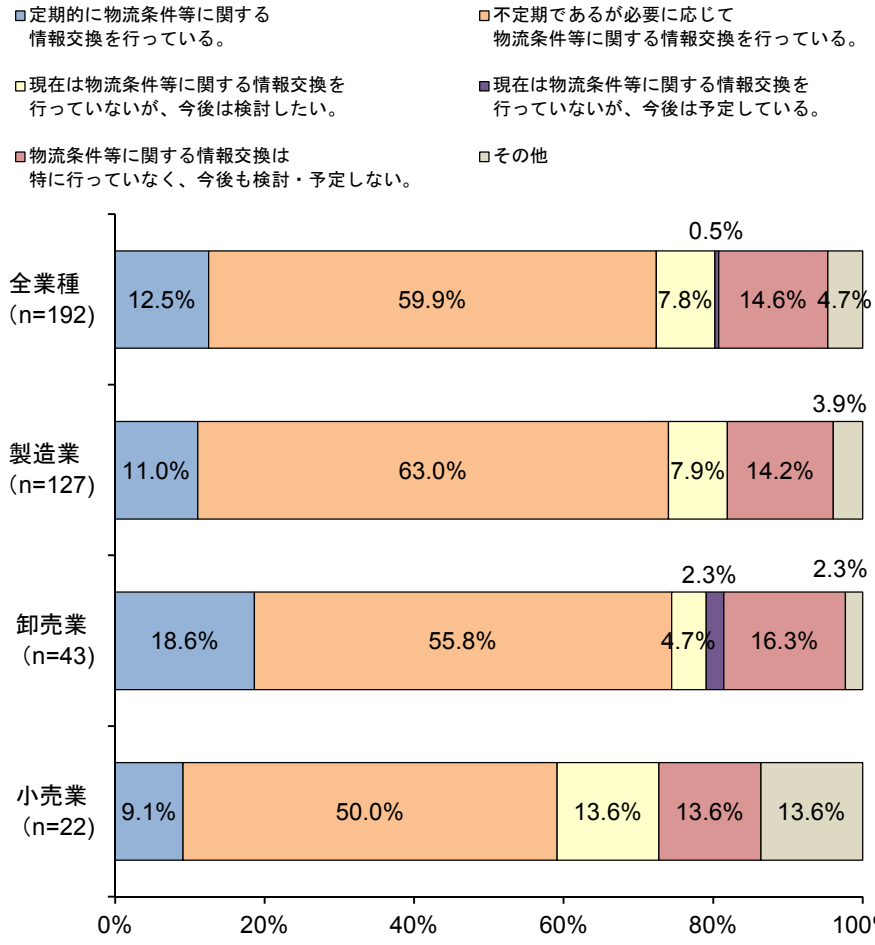
（１１）取引先との物流条件等の交渉や情報交換の状況

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）

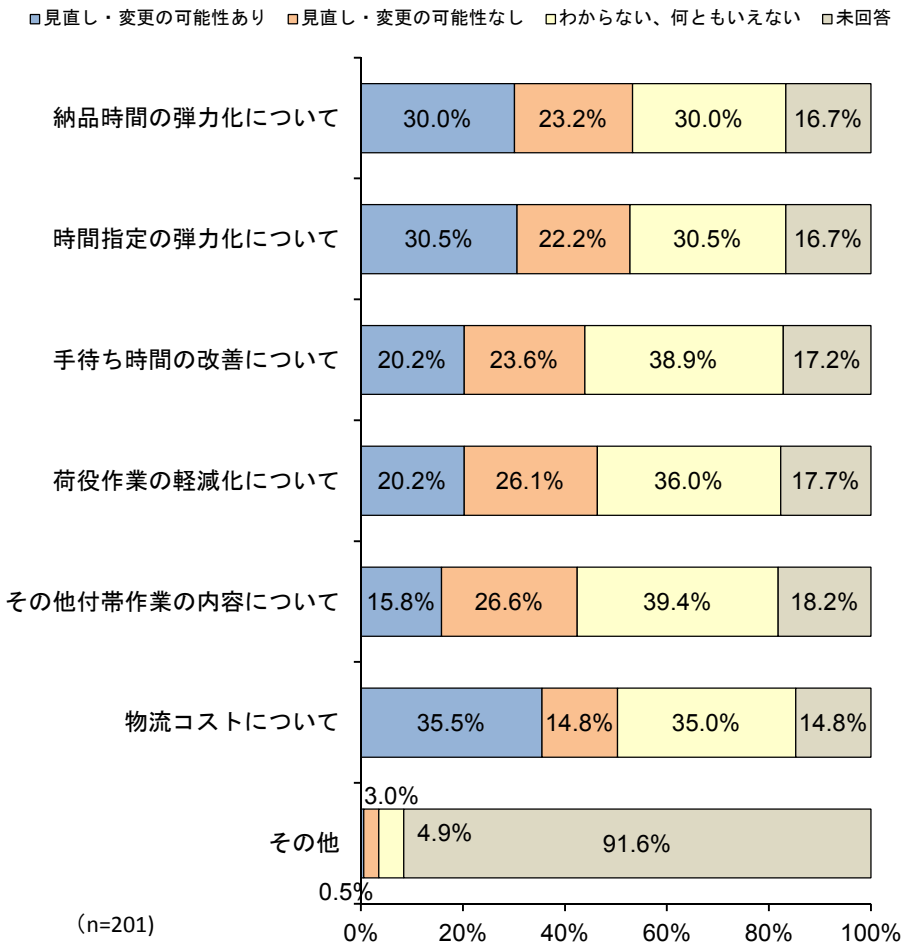


1．アンケート集計結果の概要

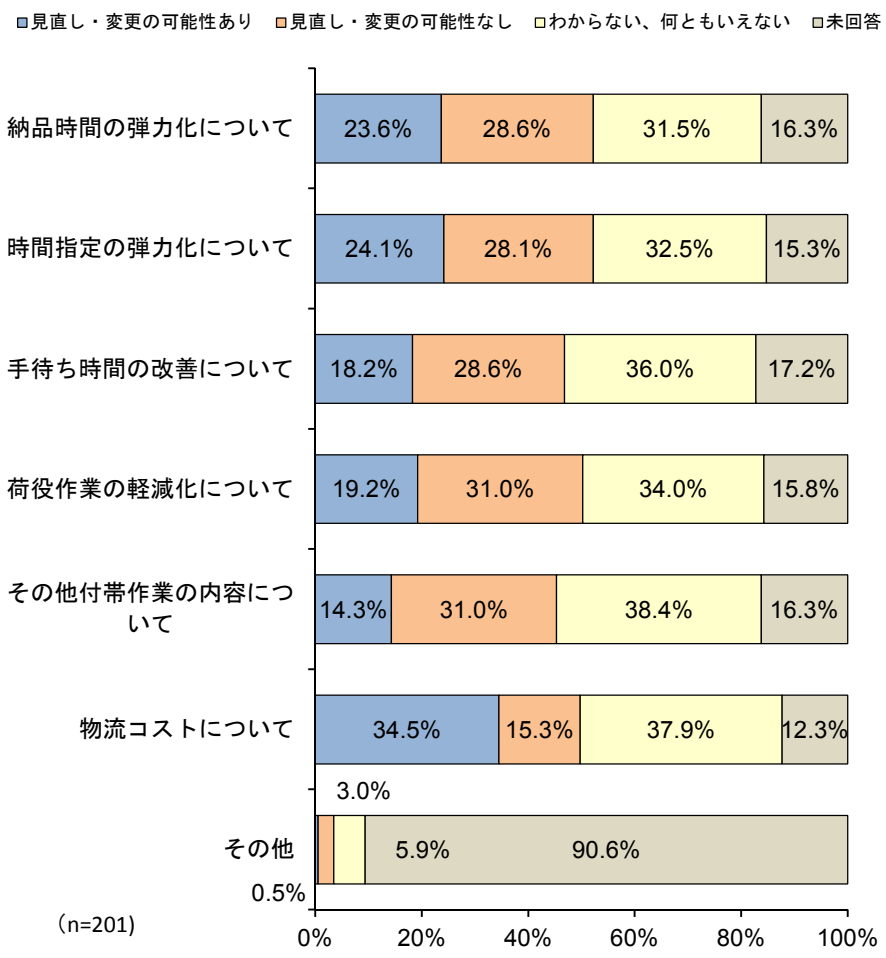
（１２）取引先との物流条件等の見直しの可能性

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）

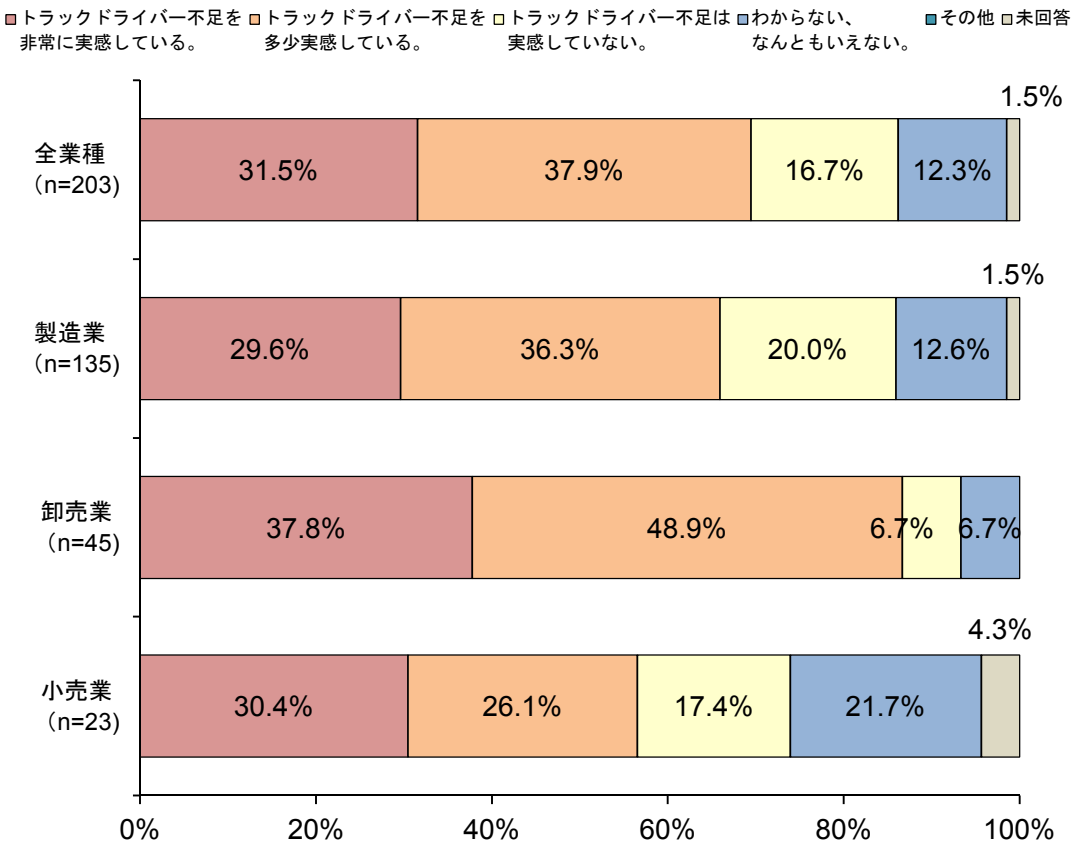


1．アンケート集計結果の概要

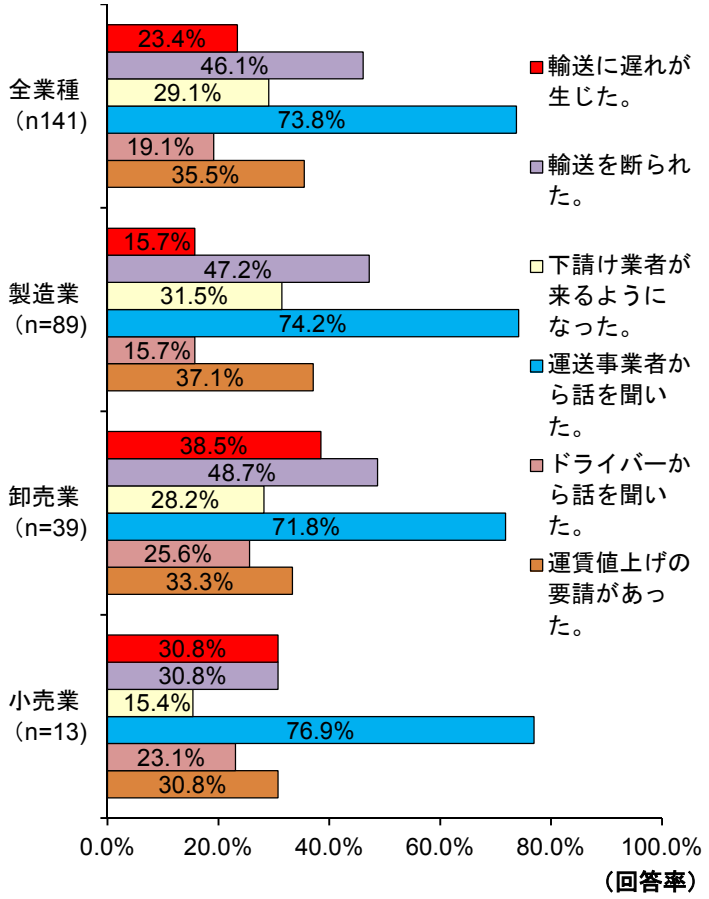
（１３）ドライバー不足の実感とその理由

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

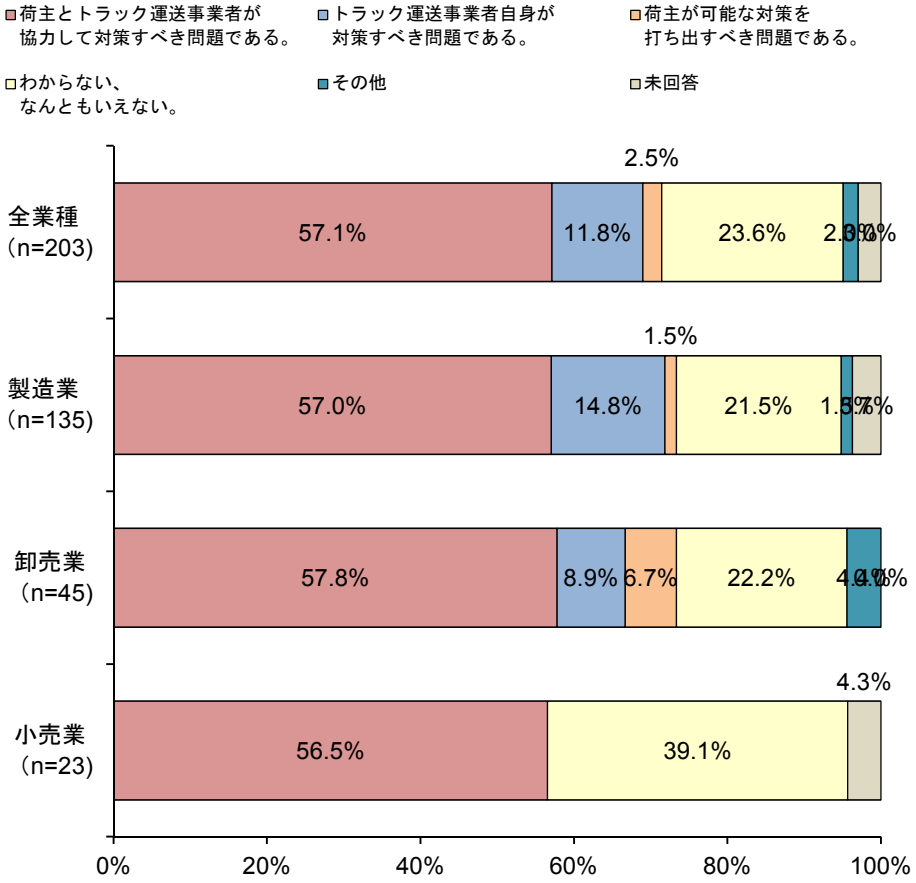


1．アンケート集計結果の概要

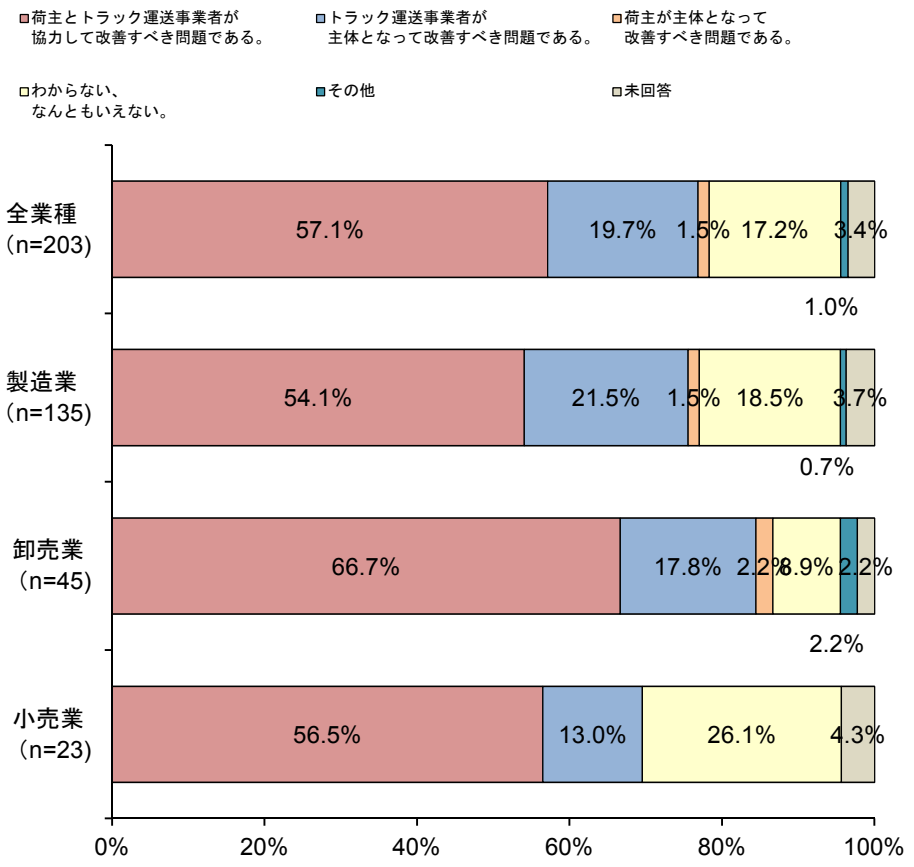
（１４）ドライバー不足問題、労働条件問題への意向

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

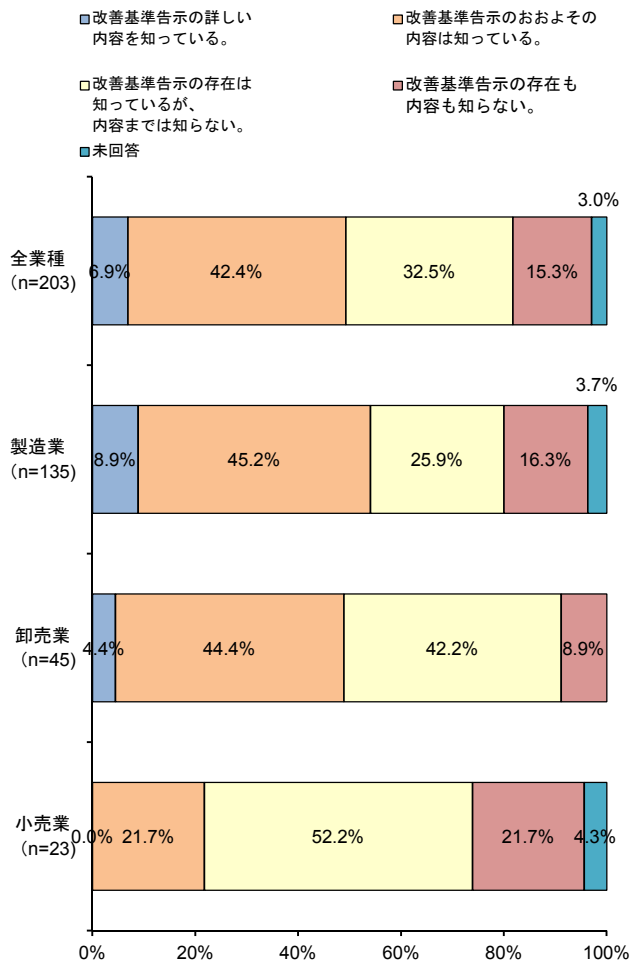


1．アンケート集計結果の概要

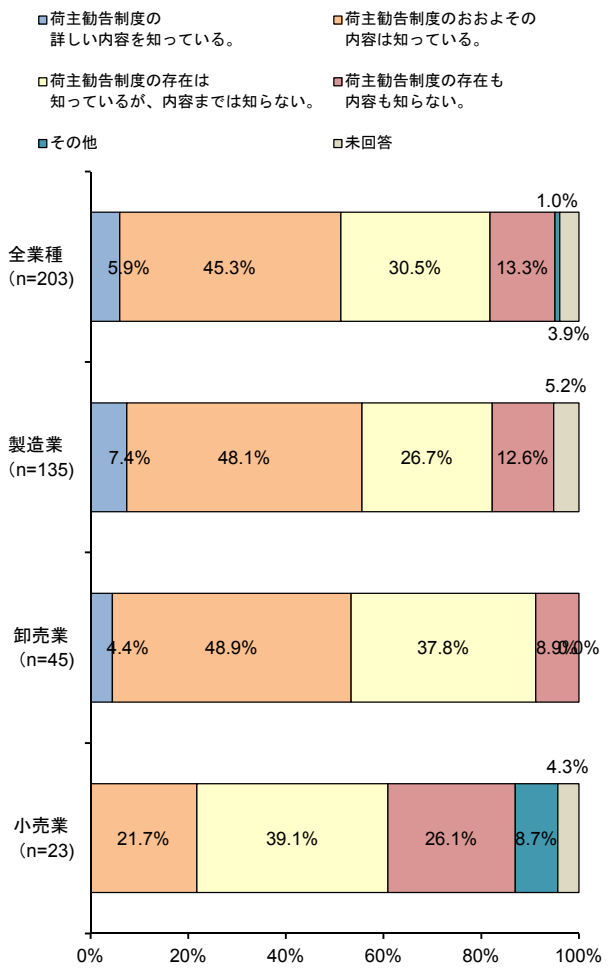
（１５）改善基準告示、荷主勧告制度の認知状況、書面化の状況

改善基準告示、荷主勧告制度の認知状況については、おおよ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。

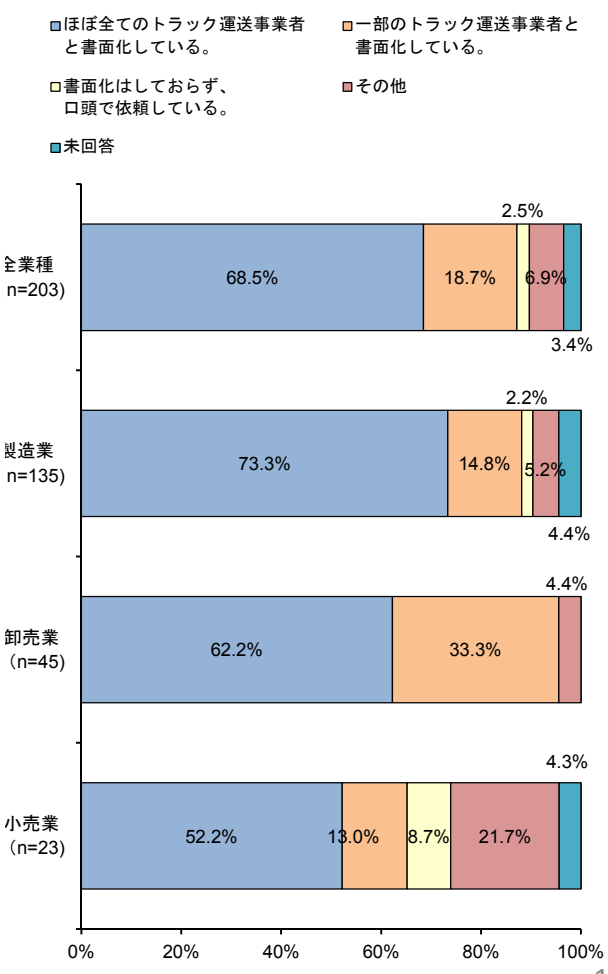
①改善基準告示の認知状況



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あり、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きている。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カバーしている。（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、納品するために、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る。（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	平均時間	わからない	発生していない	その他
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
			協力を得られた割合		
トラック事業者調査	真荷主	76.2%	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%

		書面化している	口頭で依頼	事前連絡なし
トラック事業者調査	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

アンケート調査

ドライバーの「作業と時間」への認知度と実態

○受付や出荷の時間指定は納入先における指示の影響が大きい【P４~５】
- 受付や出荷の時間指定は納入先における指示の影響が大きく、受付や集荷の指定時間が一定の時間に集中

○荷主側における手待ち時間・荷役時間等、ドライバー時間の具体的な把握がなされていない【P６~10】
- **<u>各現場の約５割で手待ち時間が発生しているものの、その時間まで把握している荷主はおよそ2割程度にすぎない。</u>**
- 納入先における荷おろし時間について把握している事業所は過半数程度。

○手待ち時間の理由は「出荷する貨物の準備が遅れる」「受付や集荷の指定時間が一定の時間に集中する」【P８】
- 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い。

ドライバーの「作業と時間」の改善への意向と可能性

○納入先を含めた手待ち時間・附帯作業等の改善【P12~13】
- 手待ち時間の改善状況は、トラック運送事業者から改善の要望があり、改善済み、改善予定である事業所が出荷現場では3割程度あるが、納入先、入荷現場では1割程度に過ぎない。
- 附帯作業等の改善状況は、入荷現場では1割弱程度に過ぎない。

○荷主側はトラック事業者との協力に前向き【P16~17】
- ドライバー不足を実感している事業所は6割程度。「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。

物流条件等の交渉や情報交換

○取引先との物流条件等の交渉や情報交換の必要性【P14~15】
- 納入先、仕入先との間において、定期的・不定期に「物流条件等に関する情報交換を行っている」事業所は、製造業・卸売業8割程度、小売業では6割と多い。
- しかしながら、**<u>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を示す事業所は、各項目で２～３割程度となっている。</u>**

改善基準告示、荷主勧告制度の認知度、書面化の状況

○改善基準告示、荷主勧告制度の具体的な理解が必要【P18】
- 改善基準告示、荷主勧告制度については、半数近くの事業所が存在や内容を把握していない。

○運送契約の具体的な取決めと書面化の必要性【P18】
- 運送契約の書面化については、ほぼすべてのトラック事業者と書面化していると答えた事業所が約7割と多いが、附帯作業や高速料金等の具体的な取り決めまでの内容とすることが必要であると考えられる。

ヒアリング調査

先進事例からみる物流現場改善

○ドライバー不足に対する危機感から改善に向けた取組みが行われている。【P20-23】
- ドライバー不足に対する危機感から全社をあげてドライバー労働時間等の改善に取り組む事業者や、ドライバーへのアンケート、運送事業者との定期的な情報交換により、コミュニケーションを図ることで改善を行う事業者が多い。
- ・物流システムの効率化、パレット化、入出荷ダイヤ管理などによる手待ち時間、荷役時間の短縮

他調査との比較

各立場における物流現場の認識

○荷主企業とトラック運送事業者で、物流現場における認識のずれが現状生じている【P24-26】
- 手待ち時間は、荷主調査とトラックドライバー・トラック事業者調査で１時間以上異なる。
- 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」のが約７割に対し、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・元請け荷主で４割程度。
- 荷主調査では改善の「要望あり」が各現場２割以下に対して、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７割以上、元請け荷主に対しては約５割。

○輸送が断られる実態が明らかに生じている【P24-26】
- **<u>荷主調査では、ドライバー不足を実感した理由のうち「輸送を断られた」荷主が約５割、「輸送が遅れた」荷主が２割強にのぼっている。</u>**トラック事業者調査においても、ドライバーが不足している場合の対応として「対応できず輸送を断っている」が4割以上となっており、輸送が断られる実態が明らかに生じている。

物流現場における課題

- 荷主企業におけるドライバーの労働時間短縮の必要性への理解が必要
- 発荷主とトラック事業者だけでなく、着荷主側の協力と物流条件の見直しが必要
- 荷主・トラック事業者におけるコミュニケーション向上が必要
- ドライバー労働負荷軽減に向け、それぞれの認知度・理解度・実施率の向上が必要

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

〇出荷における手待ち時間、附帯作業時間の把握と改善
〇納入先（着荷主側）における手待ち時間、附帯作業等の把握
〇納入先（着荷主側）との取引条件の情報交換、見直し
〇トラック事業者との物流条件等に関する情報交換
〇手待ち時間（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
〇改善基準告示、荷主勧告制度等の理解

トラック事業者

〇手待ち時間、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
〇原価計算による輸送コストの把握と荷主企業への提示
〇手待ち時間（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
〇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

〇入荷における手待ち時間、附帯作業等の把握と改善
〇手待ち時間（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
〇改善基準告示、荷主勧告制度等の理解
〇仕入先（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

〇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
〇発荷主、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
〇荷主勧告制度のさらなる周知
〇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
〇「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）
〇「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の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。 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間が必要。
	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

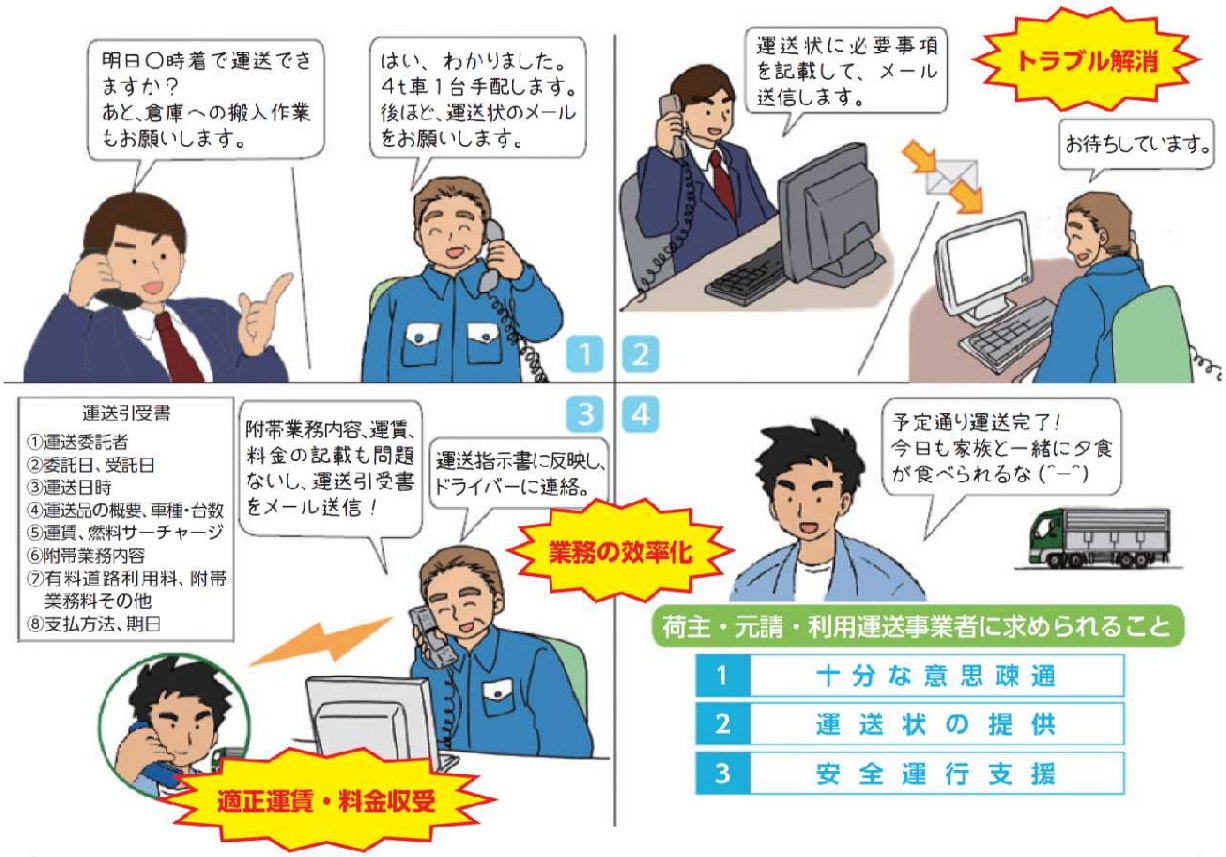
書面化の推進について

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～

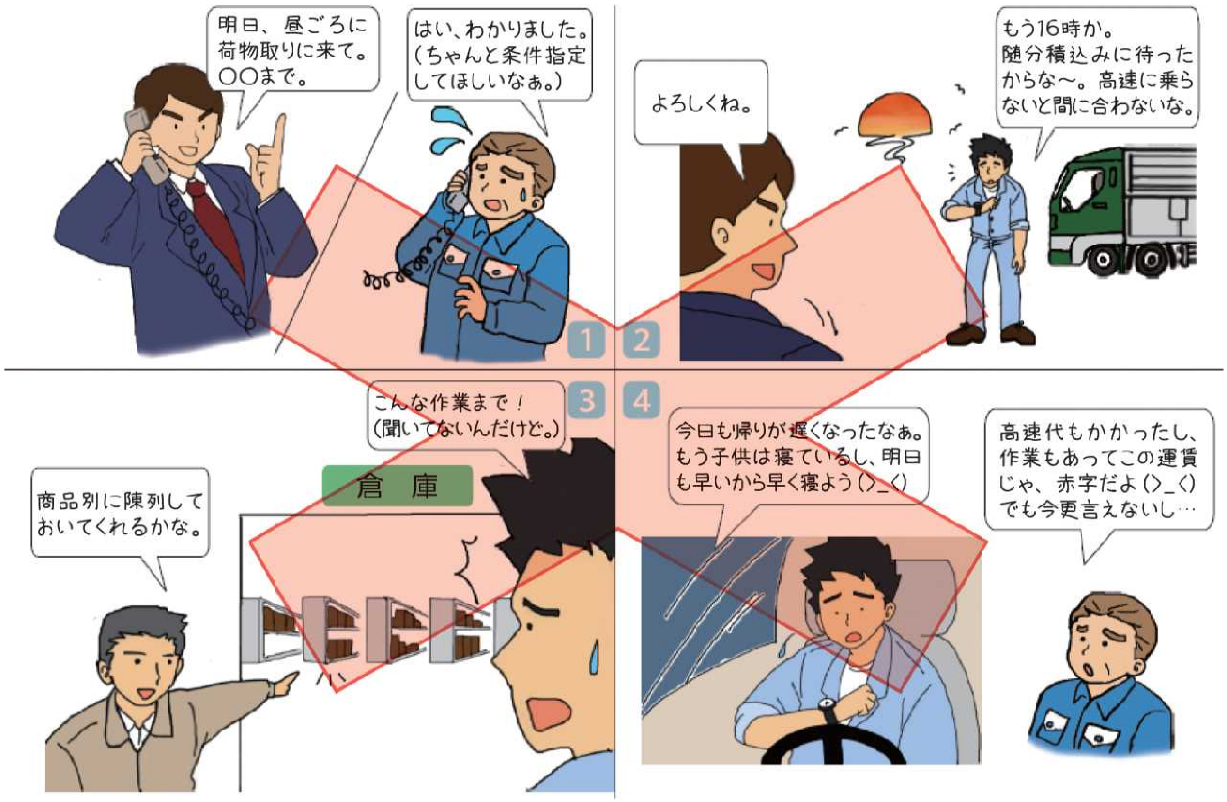


荷主・元請・利用運送事業者に求められること

1	十分な意思疎通
2	運送状の提供
3	安全運行支援

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

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。

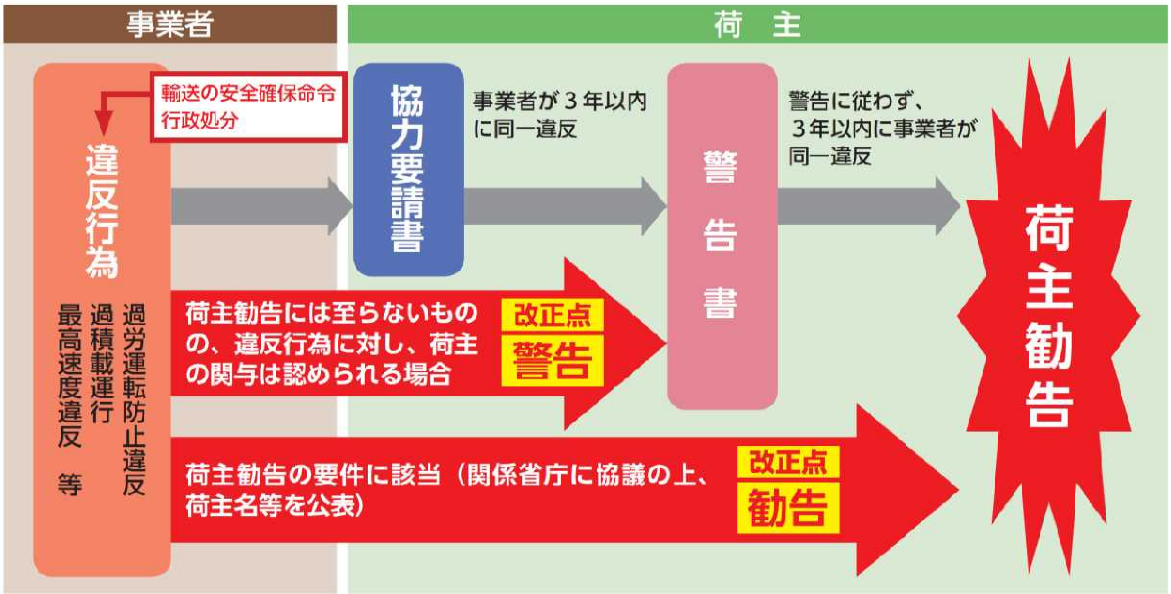
荷主勧告が発動されやすくなります！

～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　JTA 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、運転手は基準の休息時間が確保できず、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 恒常的に発生する手待ち時間に対して改善措置を行わない場合

手待ち時間が毎日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!!

資料４

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。

別添1

＜参考＞トラック運転者労働条件改善事業の流れ（イメージ図）

	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
会議開催		打合せ会議	協議会（1回目）				協議会（2回目）				協議会（3回目）	
チーフアドバイザー												
① 年間スケジュール作成	⟷											
② チェックリスト作成		⟷	⟷									
③ 打合せ会議		○				○				○		
④ 協議会（1回目）			○									
⑤ アドバイザーと協議・相談	⟷	⟷	⟷	⟷	⟷	⟷	⟷	⟷	⟷	⟷	⟷	
⑥ 個別訪問の分析（1回目）					⟷	⟷						
⑦ 協議会（2回目）							○					
⑧ 個別訪問の分析（2回目）								⟷	⟷	⟷		
⑨ アンケートの作成									⟷	⟷		
⑩ 協議会（3回目）											○	
⑪ 報告書等作成											⟷	⟷
アドバイザー												
① 打合せ会議		○				○				○		
② 協議会（1回目）			○									
③ チーフアドバイザーと協議・相談	⟷	⟷	⟷	⟷	⟷	⟷	⟷	⟷	⟷	⟷	⟷	
④ 個別訪問（1回目）				⟷	⟷	⟷						
⑤ 協議会（2回目）							○					
⑥ 個別訪問（2回目）							⟷	⟷	⟷			
⑦ 協議会（3回目）											○	
事務局												
① 打合せ会議・協議会の案内通知作成・発送	⟷	⟷										
② 打合せ会議・協議会の資料作成	⟷	⟷										
③ チェックリスト・年間スケジュール作成補助	⟷	⟷	⟷									
④ 打合せ会議調整	⟷	⟷										
⑤ 打合せ会議出席		○				○				○		
⑥ 協議会（1回目）の日程調整・資料作成		⟷	⟷									
⑦ 協議会（1回目）			○									
⑧ チェックリストの発送				⟷	⟷							
⑨ 個別訪問日程調整（1回目）				⟷	⟷	⟷						
⑩ チェックリストの取りまとめ（1回目）					⟷	⟷						
⑪ 個別訪問の中間分析補助					⟷	⟷						
⑫ 協議会（2回目）の日程調整・資料作成						⟷	⟷					
⑬ 協議会（2回目）							○					
⑭ 個別訪問日程調整（2回目）							⟷	⟷	⟷	⟷		
⑮ 個別訪問の分析補助								⟷	⟷	⟷		
⑯ 協議会（3回目）の日程調整・資料作成										⟷		
⑰ 協議会（3回目）											○	
⑱ 検討委員会の設置		○							○	○		
⑲ 報告書等作成の補助											⟷	⟷

パイロット事業対象集団報告様式

別添2

（　〇〇地方協議会）

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）〇〇	〇〇	精密機械部品製造業	××-××-××	総務部長〇〇
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	▽▽	〇〇製品製造業	××-××-▽▽	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〇〇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）〇〇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。				

参考資料

荷主ヒアリング結果（第2回協議会資料）

荷主（元請け、物流センター）の視点から手待ち時間の発生原因

1．実運送事業者側に原因があるもの

・入庫指定時間より前からの待機
【理由】
→確実に指定時間に入庫するため
→ドライバーが休憩するため
・他の運送を兼ねているトラックの入庫時間をコントロールできない
→特に傭車（下請け事業者）の長距離トラックは困難

2．元請け、物流センター側に原因があるもの

・物流センターのバース不足（処理能力不足）
・重量物品のバラ積みに相当時間を要する
・アイテム数の多い物品の集約に相当時間を要する
・物品によってはトラックの到着順に応じた荷出しができない
（重量物品、到着先に応じて荷姿が異なる場合等）

3．その他

・着便については、メーカー・問屋側でトラックを手配していて、受側で入庫時間がコントロールできない

前回までの協議会での主なご意見（1）

〇日配品・冷凍・チルドは着時間を指定されているのが一般的で、指定時間に遅れるとセンターにペナルティーが課せられる。
〇最近は大型センターが増加しているが、連休前などニーズが集中するときはトラックが何時間も並んでいる。
〇センター等に待機場所のないところもあり、幹線道路で待機することもある。
〇手待ち時間が発生しているときは、荷主・運送事業者で改善を図っている。
〇直接ドライバーに対してアンケートを実施し、改善点について把握している。
〇パイロット事業ではセンターに協力してもらいたい。
〇荷主、運送事業者の双方がお互いの事情を言っているだけでは、非効率となるので、お互いの合意やコントロールが必要。
〇荷主等に手待ち時間の問題を相談してもお金、場所が無いと言われ話が発展しない。
〇トラック事業者を人間として扱って欲しい。
〇問題のある作業を改善していくためには、真荷主に相談に乗ってもらうことが必要不可欠。
〇荷主によって事情は様々であり、1つの策で解決することはない。
〇システムを変えるか、料金を見直すか、荷主に話合いのテーブルについてもらうことが大切。
〇規制緩和で事業者が増えたことにより、安い運賃となっている。
〇行きすぎた規制緩和を戻して欲しいが、とりあえずは荷主に相談できるよう方向性をつけて欲しい。

前回までの協議会での主なご意見（2）

〇荷主企業が販売戦略の一部として物流を捉えていない。
〇時間指定があり早い時間に到着したことを荷主として荷待ちではないと言われるが、物流の事情で仕方ないことを少しは分かって頂きたい。
〇現場のぶっつけ本番体質により、積み込み場所でのドライバー・フォークリフトオペレーターの安全にも支障が出ている。
〇荷主の商流の情報（発注情報等）を共有できれば良い。
〇指定時間前に到着しているので、荷主としては手待ちではないというのは荷主のエゴ。
〇工場から直に出荷される食品の場合は、発注を締め切ったあとに荷造りするので手待ち時間となる。
〇バラ積みをパレット化できないかなど運送事業者と協議をしている。
〇発注情報等の共有は昔よりできているのではないか。
〇スーパー、ファミレスなど業界自体で労働環境が厳しい業界に関連する運送事業者
〇元請・下請の関係が不明瞭であり、管理責任が低い。
　はっきりとした商慣習を作れるようなものをパイロット事業として欲しい。
〇荷主に話し合いのテーブルに着いてもらうには荷主側に手待ち時間の削減のメリットを提示することが必要ではないか。

本日の協議事項

意　見　交　換

手待ち時間を削減することで、荷主、運送事業者それぞれにどのようなメリットが期待できるのか
→荷主側から見たメリット
→運送事業者側から見たメリット

議　決　事　項

1．パイロット事業の対象集団の公募実施について
2．パイロット事業の対象集団の選定を事務局に委ねることについて