

第3回トラック輸送における取引環境・ 労働時間改善石川県地方協議会

平成28年6月9日（木）10時30分～
於） 石川県トラック協会 2階第1・第2研修室

【 議 事 次 第 】

I. 開会

II. 議題

1. トラック輸送労働実態調査アンケートの結果報告
2. 平成28年度パイロット事業について
3. その他

III. 閉会

【 配 付 資 料 】

議事次第、委員名簿、出席委員名簿、配席図

資料1 トラック輸送状況の実態調査 石川版

資料2 トラック輸送状況の実態調査 全国と石川県との比較

資料3 平成28年度パイロット事業選定集団について

第3回

トラック輸送における取引環境・労働時間改善石川県地方協議会

委員名簿

(敬称略)

近藤修司	北陸先端科学技術大学院大学客員教授
宮本外紀	石川県商工会議所連合会専務理事
橋本政人	一般社団法人石川県経営者協会専務理事
中村明	石川県中小企業団体中央会専務理事
中出豊彦	石川県農業協同組合中央会総務教育部長
酒井健	カナカン株式会社常務取締役
松任宏幸	津田駒工業株式会社取締役総務部長
杉浦直人	石川県交通運輸産業労働組合協議会副議長
谷本義治	一般社団法人石川県トラック協会会長
田内満喜夫	株式会社田内運輸取締役会長
山田秀一	北陸貨物運輸株式会社代表取締役
中野廣志	日本通運株式会社金沢支店支店長
小奈健男	厚生労働省石川労働局長
江角直樹	国土交通省北陸信越運輸局長

第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善石川県地方協議会

出席者名簿

(敬称略)

近藤修司	北陸先端科学技術大学院大学客員教授
林重毅	石川県商工会議所連合会
	金沢商工会議所理事・中小企業相談所長(代理)
橋本政人	一般社団法人石川県経営者協会専務理事(欠席)
中村明	石川県中小企業団体中央会専務理事
中出豊彦	石川県農業協同組合中央会総務教育部長(欠席)
酒井健	カナカン株式会社常務取締役
松任宏幸	津田駒工業株式会社取締役総務部長
杉浦直人	石川県交通運輸産業労働組合協議会副議長
谷本義治	一般社団法人石川県トラック協会長
田内満喜夫	株式会社田内運輸取締役会長(欠席)
山田秀一	北陸貨物運輸株式会社代表取締役(欠席)
朝比奈順二	日本通運株式会社金沢支店次長(代理)
小奈健男	厚生労働省石川労働局長
斉藤芳久	国土交通省北陸信越運輸局自動車交通部長(代理)

第3回トラック輸送における取引環境・労働時間改善石川県地方協議会

平成28年6月9日(木)

石川県トラック会館2階 第1・第2研修室

10:30~

スクリーン

演台

事務局長 天田 敏勝
 (一)石川県トラック協会 首席専門官 猿谷 克幸
 石川運輸支局 貨物課専門官 芦澤 千恵子
 北陸信越運輸局 専門官 開田 絹香
 石川運輸支局 監督課長 池田 成夫
 石川労働局 労働時間設定改善指導官 遠藤 浩司
 石川労働局

事務局

敬称略

石川県交通運輸産業労働組合協議会
副議長 杉浦 直人

津田駒工業株式会社
取締役総務部長 松任 宏幸

カナカン株式会社
常務取締役 酒井 健

石川県中小企業団体中央会
専務理事 中村 明

(一)石川県経営者協会
専務理事 橋本 政人

石川県商工会議所連合会
小企業相談所長 林 重

(一)石川県トラック協会
専務理事 北村 誠

石川労働局
労働基準部長 北代 昌巳

北陸信越運輸局石川運輸支局
支局長 山下 明

北陸信越運輸局
貨物課長 松岡 豊

日本通運株式会社金沢支店
次長 朝比奈 順二

(一)石川県トラック協会
会長 谷本 義治

石川労働局
局長
小奈 健男

北陸先端科学技術大学
院大学客員教授
近藤 修司

北陸信越運輸局
自動車交通部長
斉藤 芳久

トラック輸送状況の実態調査結果(石川県版)

①調査の目的

本調査は、トラック輸送における労働時間の内訳、手待ち時間の詳細、荷役の契約の有無など、長時間労働の実態及び原因を明らかにし、今後の取引慣行の改善など、労働時間短縮のための対策検討に資することを目的とし、厚生労働省、国土交通省が共同して実施した。

②集計対象件数（有効回答数）

- ・運送事業者 18 社
- ・上記事業者に所属するドライバー計 80 名

③調査内容

◎トラックドライバー調査

ドライバーに下記の各業務に掛かった時間等を記入して頂き、1日の労働時間、業務内容について把握した。調査期間は、平成27年9月14日(月)～20日(日)の7日間。

- ①始業時刻、日常点検、乗務前点呼
- ②発荷主側での手待ち(対象荷主名、手待ちの内容)
- ③発荷主側での荷役(その作業の対象荷主名、荷役の内容及び方法(手荷役、フォーク等)、荷役に対する書面化及び料金收受の有無)
- ④運転時間(一般道路、高速道路(高速料金の支払いの有無)の別)
- ⑤着荷主側での手待ち(対象荷主名、手待ちの内容)
- ⑥着荷主側での荷役(その作業の対象荷主名、荷役の内容及び方法(手荷役、フォーク等)、荷役に対する書面化及び料金收受の有無)
- ⑦終業後の作業、乗務後点呼、終業時刻 等

◎事業者調査

事業者にも各設問に回答して頂き、トラック事業者の属性(保有車両数、ドライバー数、荷主企業との状況等)や、平成27年7月分の運行実態等について把握した。

④調査に関する留意点

- ・本調査は都道府県ごとに対象数が異なり、ここに示す結果はその集計結果であるため、全国の平均値を表すものではない。

目次(インデックス)

トラックドライバー調査結果

回答ドライバーの性別・年齢別の構成比	3
車種別・1運行の平均走行距離・実車距離	3
車種別・1運行の走行距離帯の構成比	3
回答ドライバーの性別・車種別・年齢別の構成比	4
回答ドライバーの走行距離別・車種別・年齢別の構成比	4
車種別・1運行の平均集配箇所数	4
1運行の拘束時間とその内訳(車種別)	5
1運行の拘束時間とその内訳(走行距離帯別)	6
1運行の拘束時間とその内訳(性別)	7
1運行の拘束時間とその内訳(年齢別)	8
1運行の拘束時間とその内訳(輸送品類別)	9
1運行の拘束時間とその内訳(集配箇所数別)	10
1運行の拘束時間とその内訳(地域別)	11
1運行の拘束時間・手待ち時間(都道府県別)	12
ドライバーの拘束時間等の状況(車種別)	13
ドライバーの拘束時間等の状況(走行距離帯別)	14
ドライバーの拘束時間等の状況(性別)	15
ドライバーの拘束時間等の状況(年齢別)	16
ドライバーの拘束時間等の状況(輸送品類別)	17
ドライバーの拘束時間等の状況(集配箇所数別)	18
ドライバーの拘束時間等の状況(地域別)	19
運転時間に占める高速道路の割合と拘束時間の関係(走行距離帯別)	20
1運行の拘束時間とその内訳	21
拘束時間別の作業構成(手待ち・荷役時間と拘束時間の関係)	22
手待ち時間の発生状況(1運行あたりの分布)	23
手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたりの分布)	23
手待ち時間(合計)の発生状況(荷役作業1回あたり)	24
「荷主都合」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)	25
「ドライバーの自主的な行動」による手待ち時間の発生状況 (荷役作業1回あたり)	26

「その他時間調整等」による手待ち時間の発生状況(荷役作業1回あたり)	27
荷役時間の発生状況(荷役作業1回あたり)	28
その他の付帯作業の内容、発生している割合の高い上位5品目	29
荷役に対する書面化の有無と各項目の上位5品目、下位5品目	30
荷役料金の収受の有無と各項目の上位5品目	31
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	31
高速道路料金の収受の有無と各項目の上位5品目	32
自由記載	33

事業者調査結果

平均保有車両台数	34
保有車両台数別の事業者数の分布	34
集配業務に従事しているドライバーの性別・年齢別・免許別の構成	34
ドライバーの労働時間の実態(平成27年7月実績)	35
ドライバーの不足状況	36
ドライバーが不足している場合の対応	37
荷主との取引関係①	37
荷主との取引関係②	38
荷主企業への時間短縮への協力依頼の有無と協力程度	39
労働時間短縮に向けて必要な対応	40
労働時間短縮に向けて必要な対応の『具体的な回答・その他の回答』	41
長時間労働の実態や問題点、意向・意見など自由回答	42

付属資料

本資料で使用する用語の説明、定義等	43
品類・品目対応表	44
地域・都道府県対応表	44
トラック輸送状況の実態調査票(トラックドライバー記入用)	45
トラック輸送状況の実態調査票(事業者記入用)	46

トラックドライバー調査結果

- ・回答ドライバーの性別・年齢別構成は、40歳～49歳が36.3%と最も多く、次いで30歳～39歳(28.8%)、50歳～59歳(25.0%)となっており、29歳以下は1.3%であった。
- ・車種別・1運行の平均走行距離は全体で308km、平均実車距離は全体で260kmであり、どちらも大型が最も長く、普通が最も短い。
- ・車種別・1運行の走行距離帯の構成比は、全体で短・中距離が80.4%であり、普通のほうが大型に比べて短・中距離の割合が高い。

回答ドライバーの性別・年齢別の構成比

	男性(79名)	女性(1名)	全体(80名)
29歳以下	1.3%	0.0%	1.3%
30歳～39歳	29.1%	0.0%	28.8%
40歳～49歳	35.4%	100.0%	36.3%
50歳～59歳	25.3%	0.0%	25.0%
60歳以上	8.9%	0.0%	8.8%
不明	0.0%	0.0%	0.0%
全体	100.0%	100.0%	100.0%

車種別・1運行の平均走行距離・実車距離

(回答357運行)	平均走行距離	平均実車距離
普通	117km	92km
中型	207km	169km
大型	386km	332km
トレーラ	442km	405km
全体	308km	260km

車種別・1運行の走行距離帯の構成比

(回答357運行)	短・中距離	長距離	合計
普通	94.1%	5.9%	100.0%
中型	96.9%	3.1%	100.0%
大型	69.8%	30.2%	100.0%
トレーラ	53.8%	46.2%	100.0%
全体	80.4%	19.6%	100.0%

※トータル表記(「全体」と「合計」)の使い分けについて

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

「全体」- 不明を含むサンプルについての集計結果

「合計」- 不明を除くサンプルについての集計結果

※運行単位について

始業時刻から終業時刻までを1運行とする。

※走行距離帯の区分について

短・中距離: 走行距離 500 km以下の運行

長距離 : 走行距離 500 km超の運行

※上記の他、本資料において使用する用語の説明、定義を【付属資料】43ページに記載しているので参照のこと

資料2-5

トラック輸送状況の実態調査 全国と石川県の比較

1. 回答ドライバーの概要	全国	石川県
中心となる車種は、“大型”が	57.7%	53.3%
中心となる年齢は、	30歳～59歳	30歳～59歳
1運行の走行距離は、“短・中距離運行”（走行距離500km以下）が、	85.1%	80.4%
平均走行距離は、	297km	308km

2. 回答事業者の概要	全国	石川県
保有台数は、	21～50台が最多。 次いで51～100台。	同左
平均保有台数は、	57.8台	52.6台

3. ドライバー拘束時間の概要	全国	石川県
「手待ち時間がある運行」は全体の、	46.0%	45.4%
平均手待ち時間は、	1時間45分	2時間4分
「手待ち時間がない運行」と比べて長くなった拘束時間は、	1時間53分	2時間47分
短・中距離運行の平均拘束時間は、	11時間台	11時間台
長距離運行の平均拘束時間は、	16時間超	14時間超
拘束時間が長くなる輸送品目は、	「農水産品」、「特殊品」	「雑工業品」、「軽工業品」

4. ドライバーの拘束時間等の分析	全国	石川県
1運行の拘束時間が13時間を超える運行は、	36.6%	35.7%
1運行の拘束時間が16時間を超える運行は、	13.0%	13.8%
1運行の拘束時間が16時間超の割合の中で高いものは、	「大型」、「長距離」、「農水産品」	「大型」、「長距離」、「雑工業品」、「農水産品」
休息期間8時間未満の運行は、	15.8%	18.1%
休息期間8時間未満の運行のうち割合が高い車種は、	「大型」	同左
調査日7日間のうち「休日がなかった」ドライバーは	9.8%	12.5%
調査日7日間のうち「休日がなかった」ドライバーの割合が高い車種は、	「大型」	「トレーラー」
連続運転時間4時間超の運行は、	10.7%	11.4%
連続運転時間4時間超の運行のなかで割合が高いものは、	「大型」、「長距離」、「農水産品」	「トレーラー」、「長距離」、「雑工業品」
高速道路を利用した場合の拘束時間は、	利用割合が高い運行の方が拘束時間が短い	同左
手待ち時間がある運行での1運行あたりの平均手待ち時間は、	1時間45分	2時間4分
手待ち時間がある運行での超過時間の割合は、	1時間超は55.1% 2時間超は28.7% 3時間超は15.1%	1時間超は53.9% 2時間超は33.9% 3時間超は22.6%
手待ち1回あたりの平均待ち時間は、	1時間9分	1時間24分
手待ち1回あたりの超過待ち時間の割合は、	1時間超は35.0% 2時間超は13.8% 3時間超は6.2%	1時間超は36.8% 2時間超は20.6% 3時間超は14.2%
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	同左 （発生回数は発荷主が約6.4%多く、手待ち平均時間は発荷主が29分長い）
時間指定がある場合は、	ない場合と同程度の手待ち時間が発生している	同左

5. 荷役の書面化、荷役料金収受の状況	全国	石川県
荷役に関して書面化しているものは、	58.2%	50.5%
事前連絡がなく現場で荷役を依頼されたものは、	9.5%	4.9%
荷役料金を収受できているのは、書面化しているもので、	71.2%	78.3%
荷役料金を収受できているのは、事前に口頭で依頼されたもので、	54.0%	45.4%
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	92.9%が荷役料金を収受できていない
荷役料金の収受が出来ていない品目は、	「廃棄物」、「鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品」など	「糸・反物などの繊維素材」、「米・麦・穀物」など

6. 荷役、付帯作業の発生状況	全国	石川県
荷役作業の発生割合は、	発荷主で40.8% 着荷主で59.2%	発荷主で42.9% 着荷主で57.1%
荷役作業の平均時間は、	発荷主で51分 着荷主で42分	発荷主で1時間28分 着荷主で40分
付帯作業で多いのは、	「検品」「保管場所までの横持ち運搬」「商品仕分け」	同左

7. 事業者調査結果	全国	石川県
ドライバーの拘束時間、労働時間、運転時間等全ての時間について、	「泊付き輸送」の方が長い傾向にある	同左
ドライバーの不足は、	全体の7割弱	全体の83.3%
保有車両台数が多い事業者ほど、	不足感が強い	同左
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	「下請・傭車で対応」、「事務職・管理職で対応」が同率で最も多い
対応できず輸送を断っているケースは、	半数近く	60.0%

トラック輸送状況の実態調査結果とパイロット事業の着眼点について(たたき台)

長時間労働の原因を考えるための主なポイント

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

< 運転時間 >

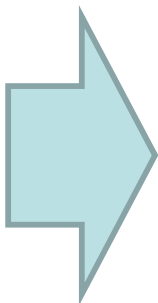
- ① 長距離(走行距離500km超)では改善基準を超える拘束時間16時間超の運行が頻繁にある。
- ② 走行距離の長短を問わず、高速道路の利用率が高くなるほど拘束時間が短い。

< 手待ち時間 >

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

< 荷役作業時間 >

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



パイロット事業を実施する際の着眼点の例

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

< 運転時間 >

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

< 手待ち時間 >

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

< 荷役作業時間 >

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

※品目や地域性などの特性を加味する

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



長時間労働の改善等に向けたパイロット事業(実証実験)について(案)

1. 事業の目的・概要

- トラック運転者の長時間労働等の改善に向け、地域の事情を踏まえた実践的な議論を進めるため、各都道府県において発荷主・着荷主及び運送事業者を構成員とする集団(以下「対象集団」という)がパイロット事業(実証実験)を実施。
- 実施事例は、ガイドラインの策定に活用するため、運送事業者の自主的な労働条件の改善を促し、取引環境・労働改善を図るものである。

2. 事業の内容

- 対象集団は、各地方協議会で、トラック輸送状況の実態調査結果やこれまでの議論等を踏まえて、それぞれ選定。
- 対象集団は、コンサルタント等の主担当の指導・助言のもと、
 - ① 荷主及び運送事業者の現状の把握、長時間労働の原因や抑制の阻害要因等の分析
 - ② 課題に対する改善策の検討、
 - ③ 解決手段の実証、
 - ④ 検証等を経て、トラック運転者の長時間労働等の改善を図る。
- 平成28年度においては、北陸信越運輸局管内で2県において予算執行する。(実施は4県)

2. パイロット事業構図

○チェックリストによる
対象集団の現状把握

○対象集団ごとの会議
進行管理
検討資料提供

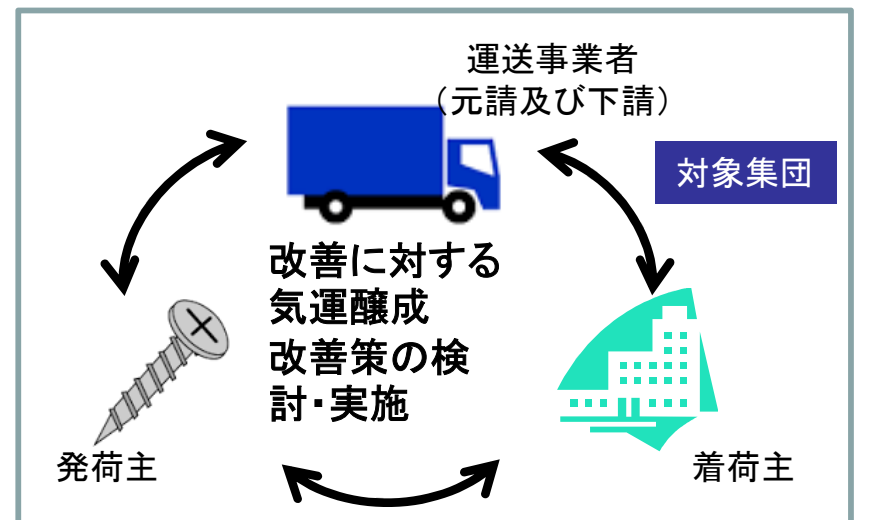
○実情の分析、長時間労働の
原因や抑制の阻害要因の分
析

コンサルタント



○アンケートによる労働時間
の削減等結果分析 事業実施
状況の報告

○事業場訪問等による指導・助言



パイロット事業のすすめ方イメージ(案)

