

トラック輸送における取引環境・労働時間
改善地方協議会におけるパイロット事業
実施計画書

<目 次>

1. パイロット事業の主旨・目的	-----1
2. 検討会（対象集団と事務局による会議体）の設置	-----1
3. 事業の実施フロー	-----2
4. 実施項目	-----3
5. 事業実施スケジュール	-----11

平成29年

株式会社 運輸・物流研究室

1. パイロット事業の主旨・目的

トラック運送業においては、総労働時間が長く、また、荷主都合による手待ち時間などの実態があり、運送事業者のみの努力で長時間労働を改善することが困難な状況にある。長時間労働の抑制に向けた環境整備については、地域の実情に即しつつ検討を進める必要があることから、本県においても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、「地方協議会」という。）が設置された。

本パイロット事業は、トラック運送業の労働環境整備のため、地方協議会での議論等を踏まえて選定した発・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）に対して実態調査を行い、トラックドライバーの長時間労働の原因を明らかにするとともに、その解決手段等を検討する。あわせて対象集団内で長時間労働の抑制を目標とする実証実験を行い、実験結果を地方協議会での議論の材料とすることを目的とする。

2. 検討会（対象集団と事務局による会議体）の設置

パイロット事業では、「検討会」を設けて、対象集団の企業と打ち合わせや議論をしながら進める。想定する検討会構成員は以下の通り。

【対象集団】

- ・発荷主：出荷（販売）物流の責任者、現場管理者
- ・着荷主：仕入業務責任者、荷受業務管理者（該当構成員がいる場合）
- ・元請物流事業者：発荷主を担当する役員、営業責任者（該当構成員がいる場合）
- ・実運送の物流事業者：当該業務を担当する役員、営業責任者

【事務局】

- ・県トラック協会
- ・委託コンサルタント

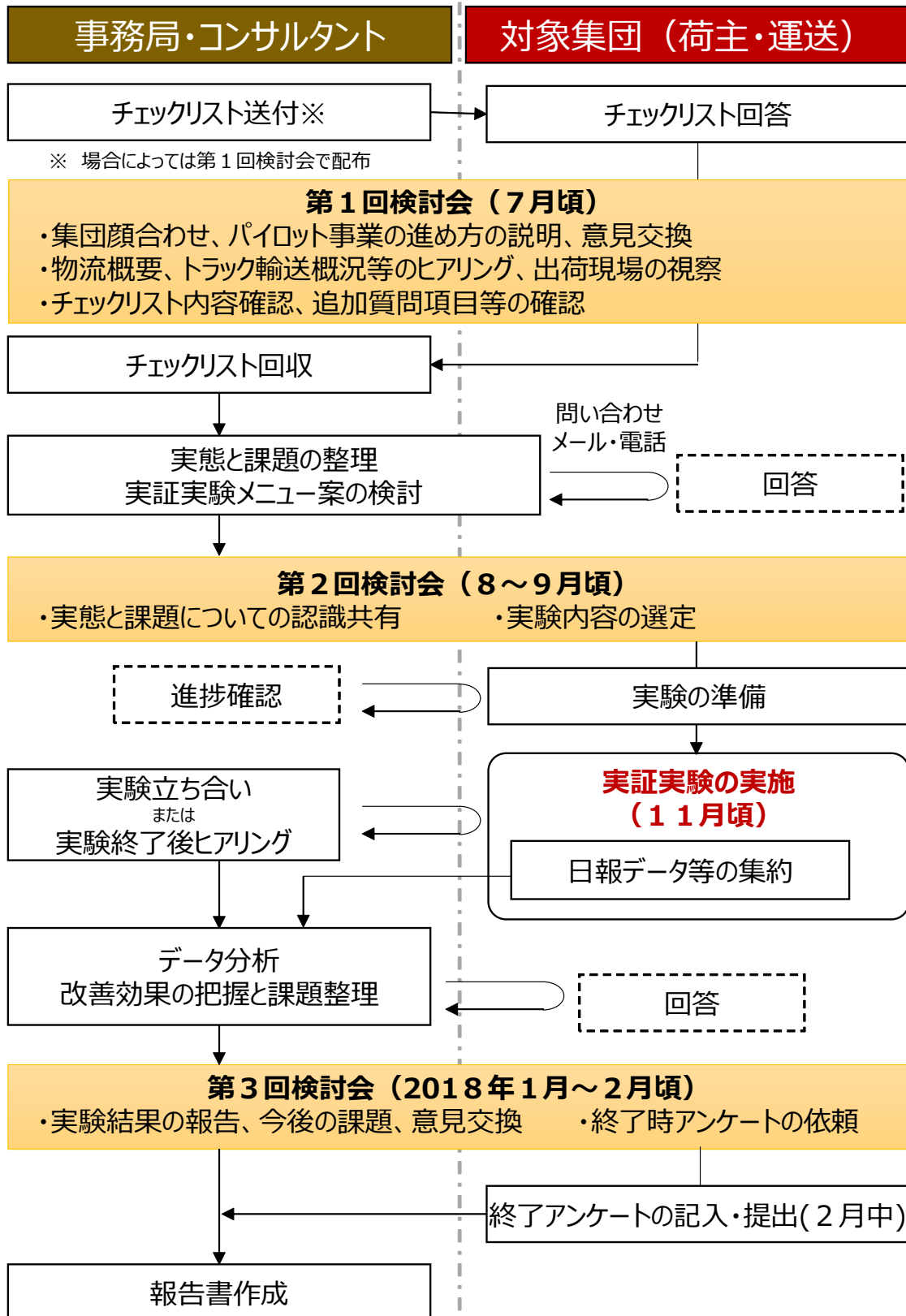
【オブザーバー】

※ 運輸支局、労働局の検討会への参加については、構成員である対象集団の皆様のご意見を伺った上で決定します

3. 事業の実施フロー

・パイロット事業は、来年3月までのスケジュールで、以下のような作業を行う。

図表1 事業の実施フロー



4. 実施項目

(1) 検討会の開催と構成について

対象集団と事務局による検討会を開催する（3回）。

1) 対象集団

対象集団の構成員は以下を想定している。

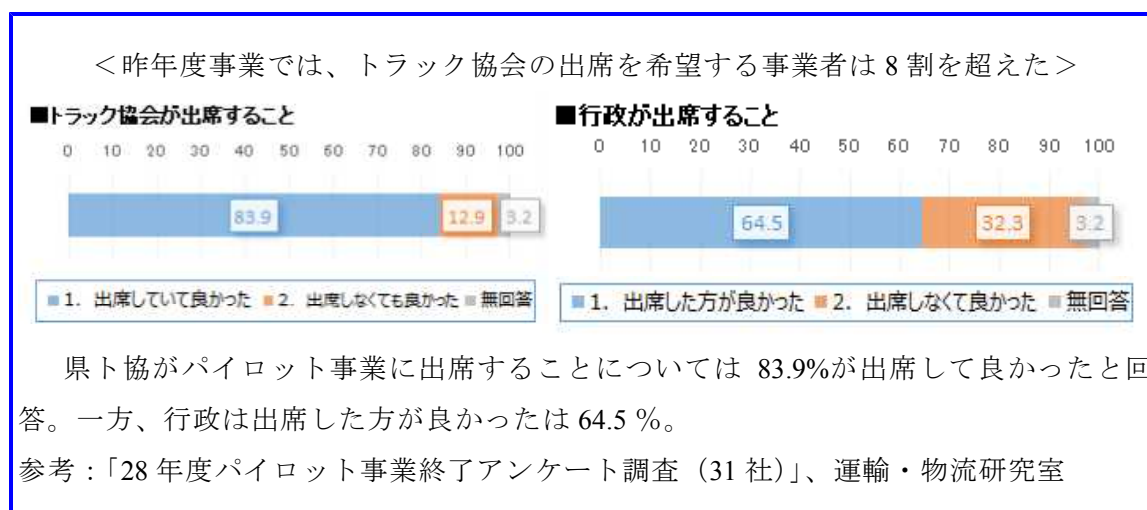
- ・発荷主、着荷主、運送事業者（元請・下請）を構成員とする集団

注：なお、各集団において当該構成員の参画がない場合、必要に応じてヒアリング調査等で意見聴取することがある。

2) 事務局

県運輸支局、県労働局、県トラック協会事務局、受託業者となる当社コンサルタントを想定している。

ただし、運輸支局、労働局については、荷主・運送事業者の意見を考慮して最終決定する。



3) 検討会の内容

■第1回検討会

設置した会議体の構成員（発荷主、着荷主、運送事業者（元請・下請）、事務局）の顔合わせ（キックオフ）を行う。事業計画の進め方の確認等のフェーズあわせを行うほか、トラック運転者の長時間労働の実態や問題点などについて意見交換を行う。またチェックリスト等の調査票を配布し、記入を依頼する。

■第2回検討会

チェックリスト等の帳票調査、ヒアリング調査を踏まえ、運転者の労働時間の実態と問題点の把握、荷物の発注方法等の改善対策メニューと実証実験プランについて提案する。

■第3回検討会

実証実験の結果（ビフォー・アフター等の比較による効果検証）、分析について検討す

る。また、本事業に係るアンケート票を配布し、回答記入を依頼する。

(2) チェックリスト等帳票調査の実施

対象集団に対して帳票形式による調査を実施する。これによりトラック運転者の労働実態、荷主等からの受注方法、労働時間短縮の隘路等の概要を把握する。

調査票は発荷主、着荷主、運送事業者（元請・下請）の別に、それぞれ対応した項目とし、最近の状況を把握する。

(3) ヒアリング調査の実施

帳票調査を補完するため、発荷主、着荷主、運送事業者（元請・下請）のそれぞれに対して、問題点とその背景・要因、改善の見込み、対策などについて、個別にヒアリング調査を実施する。

図表2 チェックリスト項目・ヒアリング項目

内容	項目	帳票調査				ヒアリング
		発荷	着荷	元請け	実運下請	
a) 改善基準告示について 1日の拘束時間、1カ月の拘束時間、休息期間、運転時間（2日平均での1日当たりの運転時間、2週間平均での1週間当たりの運転時間）、連続運転時間について、改善基準告示を遵守できているか（把握しているか）	・改善基準告示の存在を知っているか	●	●			
	・個別の内容ごとに認知しているか	●	●	●	●	
	・守れているか（委託先が守れていると思うか）	●	●	●	●	
	・（特に今回の荷主の業務では）告示のどの分野が守りづくなっているか			●	●	◎
b-c) 労働時間や拘束時間について b.特に、荷待ち時間の頻度や時間 c.特に、荷待ち時間が長くなっている原因	・当該荷主業務を受け持つ運転者の就労状況、タイムチャート（始業から点呼・運転時間、手待ち時間、荷役時間、休憩時間、終業まで） 拘束時間、休息期間、連続運転時間、労働時間と所定外労働時間などの状況、輸送距離、高速道路利用状況（運転日報を活用）				●	◎
	・労働時間が長くなる要因、告示を守れない要因	●	●	●	●	◎
	・（今回の荷主の業務に関して）労働時間問題の発生分野とその具体的な状況			●	●	◎
	・荷役、附帯作業（有無を含む）等の具体的な内容と方法、荷役、附帯作業等別の作業者（誰が行っているか）、荷役、附帯作業等の所要時間、（長い場合）その原因	●	●	●	●	◎
	・上記作業に掛かる契約書面化の状況、料金収受の状況	●	●	●	●	◎
d) 発注方法の改善により運転者の労働時間等が改善されると思われる事項	・a-cに係る問題について、荷主にどのような協力を仰げば遵守・短縮できると考えるか	●		●	●	◎
	・a-cに係る問題について、どうすれば、トラック事業者の業務を効率化させられると考えるか	●	●	●		◎
その他	・物流施設（駐車スペース、接車バス、仕分けスペース）	●	●			◎
	・物流施設への1日あたりの出入り台数（発着）	●	●			
	・当該荷主に提供している車両台数（車種別）			●	●	
	・タコグラフの装備状況				●	
	・車両手配までの流れ	●		●	●	◎
	・輸送条件、出荷・到着時刻に関する条件	●	●	●	●	◎
	・燃料サーチャージの支払（収受）状況	●		●	●	
	・これまでに労働環境改善のためにトラック側から改善申し入れを受けたことがあるか、改善の取組を行ったことがあるか	●	●			
	・荷主勧告制度を知っているか	●	●	●	●	

(4) 運転者の労働時間の実態と問題点、原因等の把握

チェックリスト等の帳票調査、ヒアリング調査により、対象集団に係る実運送事業者の運転者の労働時間の実態を分析し、長時間労働がどの程度常態化しているのかを判断する。

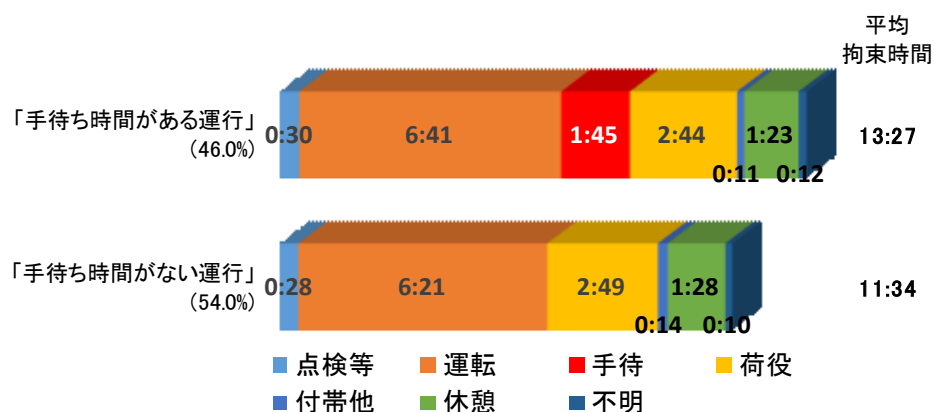
また、長時間となる業務分野（待ち時間、荷役時間、運転時間等）を特定し、その原因を把握する。

【問題点と原因把握のポイント】

「トラック輸送状況の実態調査(全体版)」(国交省、2015年9月調査)をみると、以下の点が注目される。

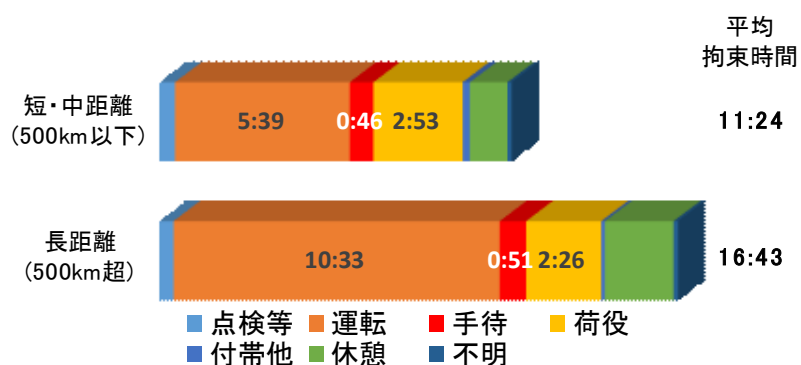
■労働時間が長い(原則時間を守れない)

～ 手待ちの発生している運行では、拘束時間が13時間(原則時間)を超えている。
手待ち時間を削減できないか？



■最大拘束時間を守れない(改善基準告示に違反してしまう)

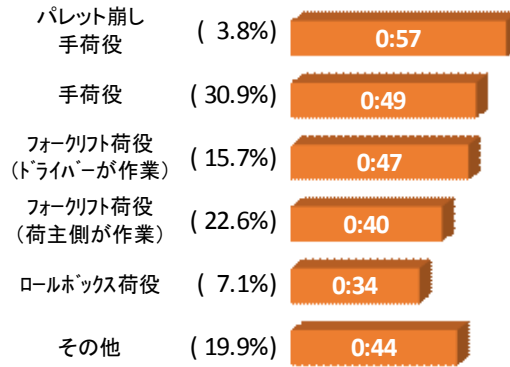
～ 500km超の長距離輸送では、拘束時間が16時間(最大時間)を超えている。
中継輸送、マルチモーダル等の長距離輸送対策を採り入れられないか？



■非効率な荷役による作業時間の長時間化、重労働

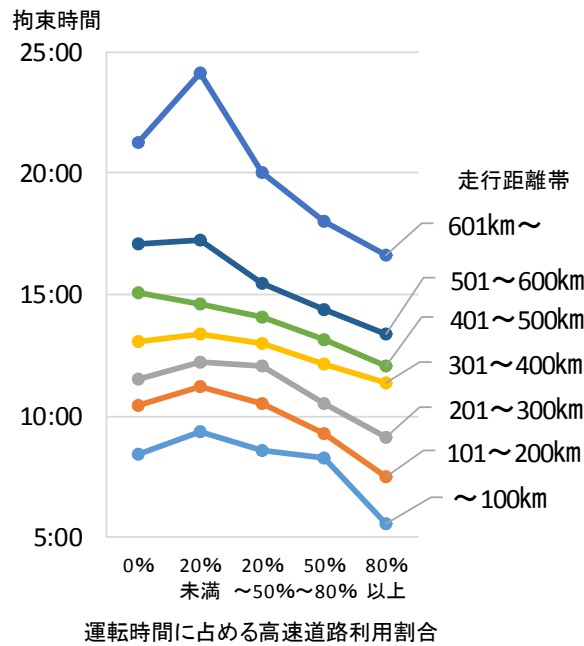
～ 手荷役の比率が高い(30.9%)。

出荷の際はパレット積載でも、トラックに積むときはパレット崩しで手荷役となる場合もある。荷姿を標準化・パレタイズ化することで効率を高められないか？



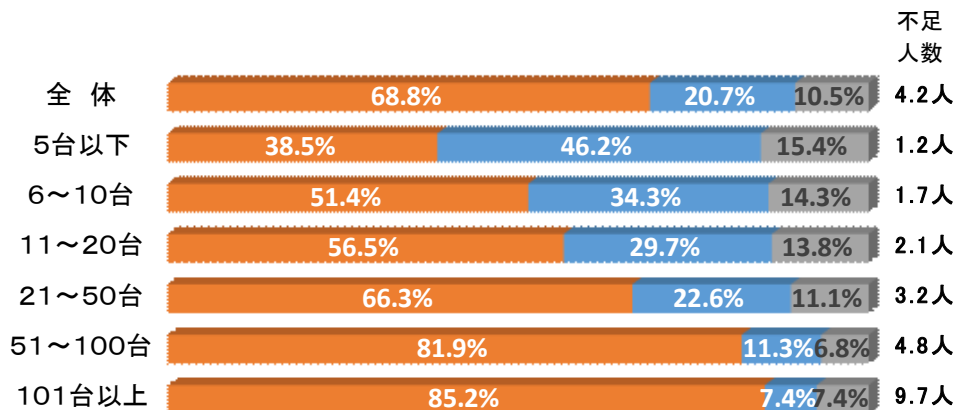
■長距離輸送では高速道路を利用できないことによる運転時間の長時間化

～ 高速道路利用率が高いほど拘束時間は短い。高速道路を適切に利用したい。



■運転者不足による労働時間の長時間化

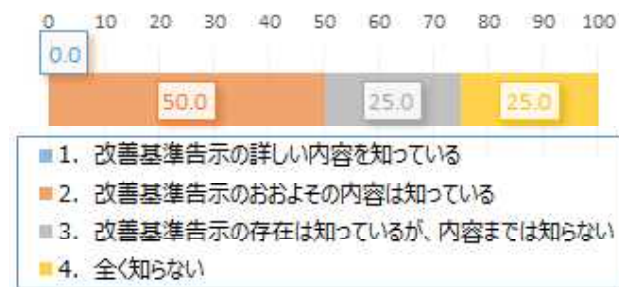
～ 職業イメージの向上、雇用対策、賃金対策、ワークシェアリング対策が必要。



■ 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

< 荷主は、改善基準告示の詳しい内容を知らなかった >

■改善基準告示の認知度(荷主)



運転者の労働時間には改善すべき点が多いが、荷主はその実態を認識していない。1カ月の拘束時間、1日・1週間の運転時間が認識度が低く、1運行あたりの時間（渡り）は、ほぼ知られていない。

参考：「28年度パイロット事業終了アンケート調査（31社）」、運輸・物流研究室

(5) 改善メニューと実証実験プランの提案

1) 課題の整理と改善対策の検討

トラック輸送の労働時間等に係る問題点と原因の把握を行い、その改善対策や代替方法等を検討する。

図表3 課題と改善策（例）

解決すべき課題（例）	改善策メニュー（例）
手待ち時間の短縮、解消	・発注方法の工夫(車両到着時刻をずらして発注指示する等)
	・フォーク荷役による時間短縮
	・積み込み開始時間の予測の精度向上
	・車両留置料(待ち時間)の有料化
	・車両到着時刻の適切な設定(着荷主)
長距離輸送における拘束時間短縮	・運送契約の書面化
	・高速道路の適切な利用／高速料金の適正収受
	・フェリー、RORO船の利用
	・JR貨物の利用
	・同一事業者内でのリレー輸送の導入
荷役時間の短縮	・他社とのシェイクハンド輸送の導入
	・パレタイズ化によるフォーク作業の切り替え
	・ユニットロード化、コンテナ化
人手不足の緩和・解消	・荷役手順の再検討
	・他産業に見劣りしない賃金水準の実現
	・3Kイメージの払拭
	・ワークシェアリング(1人あたりの仕事を短時間化し複数人で分業する)
	・適正運賃の収受

2) 実証実験プランの検討と準備

課題解決に有効と考えられる改善策について「取り組みが可能か」「現場での実験が可能か」「機材は必要か」等の条件を踏まえて絞り込み、実証実験のプランを検討・計画する。とくに、パレット等の機材が必要なプランは、それらについて本事業で予算化されていないため、別途借り受けやトラック協会予算の利用可否を含め検討を行う。

(6) 実証実験の実施

対象集団は実証実験の内容と日程を決め、実験を行う（実験期間は1週間程度）。

コンサルタントは実証実験期間中の労働時間等にかかるデータ収集項目を整理する。日報、デジタコデータを活用するほか、必要に応じデータ収集用の調査票を作成する。対象集団の各事業者は必要となるデータを収集、計測、帳票記録する。

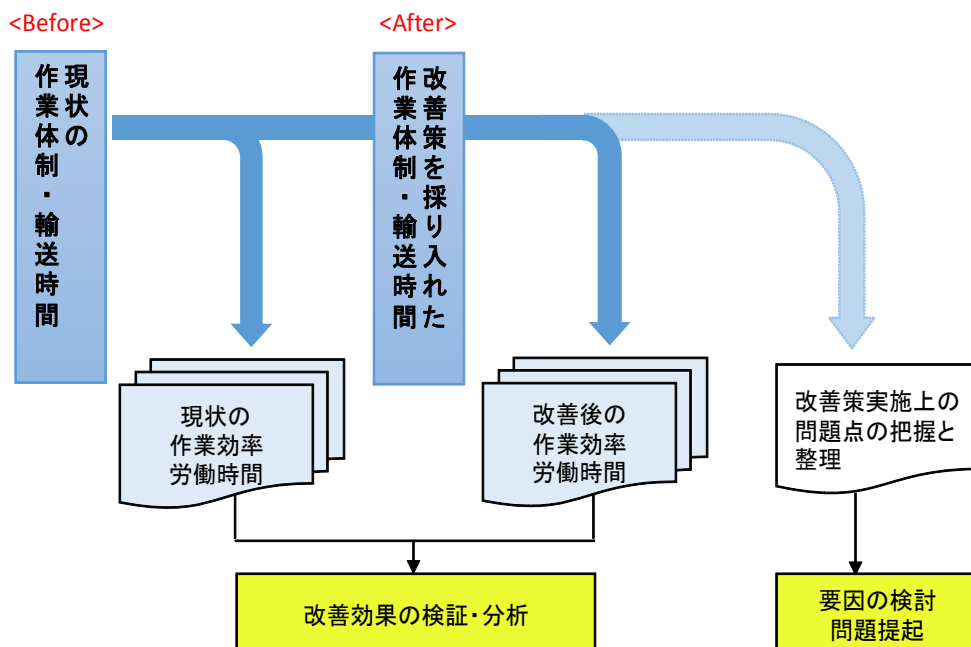
(7) 実証実験による効果の検証・分析

(6)のデータをもとに、Before（現状の作業効率、待ち時間・労働時間等の実態）とAfter（改善策実施後の作業効率、待ち時間・労働時間等の実態）を比較分析することで、改善策の効果を検証する。

改善策を取り組むに当たって生じた問題や気付きについても意見集約する。

また、明らかな効果が得られないことも想定されるが、その場合はその要因を検討する。

図表4 実証実験の流れ



(8) アンケートの実施

第3回検討会にあわせて、アンケート票を作成・配布し、回答記入を依頼する。

内容としては、発荷主、着荷主、運送事業者（元請・下請）それぞれの立場から、本事業の実施結果に対する意見や感想等を聞く。

アンケートの分析結果は報告書に含める。

(9) とりまとめ、報告書の作成

1) 事業実施報告書（公表）

実証実験終了後、その実施状況について、具体的に記述した報告書を作成する。作成に当たっては、数値、写真、図等も用い、Before と After が客観的に具体的にわかるようにまとめる。

2) 概要版（公表）

全国版の事例集に組み込むことができるよう、概要版（1 集団あたり A 4・2 頁）を作成する。

3) 内部用資料（関係者限り）

公表を前提としない報告書（事業報告書作成のため本事業で収集したデータや課題を網羅したもの）を内部用資料としてとりまとめる。内部用資料は構成員と事務局への配布に限る予定である。

なお、1) 事業実施報告書、2) 公表用概要版の作成にあたっては、公とすることを前提に、記載内容についてあらかじめ各事業者等関係者の承諾を得る（企業名は匿名とする場合もある）。

5. 事業実施スケジュール

	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
① 計画の提案、フェーズ合わせ	←→									
② 第1回検討会 (チェックリスト等の配布)	←→	●								
③ 対象集団ヒアリング (チェックリスト回収)		○ ②と同日もしくは翌日 ←→								
④ 長時間労働に係る 課題の整理と改善メニューの検討			←→							
⑤ 第2回検討会				●						
⑥ 実証実験				← 準備		→ 実験の実施				
⑦ 対象集団ヒアリング						○				
⑧ 効果検証・分析							←→			
⑨ 第3回検討会								●		
⑩ アンケートの実施								←→		
⑪ とりまとめ、報告書の作成								←→		

●: 検討会議 ○: ヒアリング

- 資料① 28年度パイロット事業終了アンケート調査（31社）」運輸・物流研究室
- 資料② チェックリストの具体的な項目（運送事業者用の例）
- 資料③ アンケート票（例）
- 資料④ 業務実績の詳細