

トラック運転者労働条件改善事業 実施計画書（抜粋）

平成29年4月11日
株式会社日通総合研究所

1 事業の目的

トラック運転者は、他業種の労働者と比較して長時間労働の実態にあり、労働基準関係法令や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」という。）違反が高水準で推移し、また、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い職種となっているなど、その労働条件及び安全衛生の確保及び改善を一層推進することが喫緊の課題となっている。これらの背景として、荷主との関係から労働時間の短縮が進まないこと、多重的な請負構造から適切な運行管理がなされていない等の問題があげられる。

このような状況を踏まえ、トラック運転者の労働条件改善事業として、発着荷主、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（1次、2次下請等を含む）を含めた協議会を設置するとともに、自動車運行管理アドバイザーによる個別指導等を通じ、運送事業者自らの努力と荷主の協力を得て、長時間労働の抑制を行うことにより、過重労働による健康障害を防止し、安全衛生の確保・向上等を図ることを目的とする。

2 事業の項目・内容

トラック運転者労働条件改善事業として、具体的に以下を行う。

（1）対象集団の決定

発着荷主、荷主からの運送を直接依頼される元請運送事業者及びその元請運送事業者からさらに直接依頼をされる下請運送事業者といった多重的な請負構造を有している集団を1集団とし、厚生労働省から提供された事業場の情報に基づき20集団を決定する。

なお、4事業場以上で構成される集団毎に協議会を設置する。必ずしもすべての請負関係にある貨物自動車運送業者を対象とはしない。

（2）自動車運行統括管理チーフアドバイザーの選任

本事業全体の統括・管理を行うため、下記（3）の自動車運行管理チーフアドバイザーの中から自動車運行統括管理チーフアドバイザー（以下「統括チーフアドバイザー」という。）を1名選任する。

（3）自動車運行管理チーフアドバイザーの選任

5集団毎に下記（7）①の協議会の運営を統括し、その管理、調整、支援等本事業全体の統括・管理を行うため、自動車運行管理チーフアドバイザー（以下「チーフアドバイザー」という。）を選任し、下記①の業務を行う。

①チーフアドバイザーの業務

(i) 年間スケジュールの作成

トラック運転者労働条件改善事業の年間スケジュールを策定する。なお、スケジュールを決める際には事前に厚生労働省と協議を行う。

(ii) 自己診断チェックリストの作成・実施・分析（詳細は下記（5））

(iii) 打合せ会議（詳細は下記（6））

(iv) 協議会（詳細は下記（7））

(v) アドバイザーと協議・相談

事業を円滑に進めるため、自動車運行管理アドバイザーと適宜協議・相談を行いながら事業を運営する。

(vi) 事業場訪問結果の分析（詳細は下記（7））

(vii) アンケートの実施（詳細は下記（8））

(viii) 報告書の作成（詳細は下記（10））

②チーフアドバイザーの選任

チーフアドバイザーは、運送業界の経営、労働基準関係法令、改善基準告示等に深い知識や経験を有する、本委託事業の仕様書にある厚生労働省の要件を満たす者から5名（5集団に対して最低1名以上との要件を満たす）選任する。なお、チーフアドバイザーの選任に当たっては、その候補者を厚生労働省に示し、当該候補者が要件を満たしていることについて厚生労働省の確認を得ることとする。

（4）自動車運行管理アドバイザーの選任

発着荷主が元請運送事業者に対して行っている発注方法又は元請運送事業者が下請運送事業者に対して行っている発注方法が、自動車運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与えている影響等を分析し、荷の発注方法等の改善点等の指導・助言を行わせるため、自動車運行管理アドバイザー（以下「アドバイザー」という。）を選任し、下記①の業務を実施する。

①アドバイザーの業務

(i) 自己診断チェックリストの回収・分析（詳細は下記（5））

(ii) 打合せ会議（詳細は下記（6））

(iii) 協議会（詳細は下記（7））

(iv) チーフアドバイザーと協議・相談

事業を円滑に進めるため、適宜チーフアドバイザーと協議・相談を行いながら事業を運営する。

(v) 事業場訪問及び訪問結果の取りまとめ・分析（詳細は下記（7））

②アドバイザーの選任

アドバイザーは、労働基準関係法令、改善基準告示等に深い知識や経験を有する、本委託事業の仕様書にある厚生労働省の要件を満たす者から選任する。アドバイザーを選

任するに当たっては、その候補者を厚生労働省に示し、当該候補者が要件を満たしていることについて厚生労働省の確認を得ることとする。

なお、アドバイザーは、チーフアドバイザーを含め協議会ごとに2名選任する。

(5) 自己診断チェックリストの作成・実施・分析

①目的等

チーフアドバイザー及びアドバイザーが協議会を構成する事業場における自動車運転者の労働時間の実態、発着荷主等からの受注の現状、労働時間短縮の隘路等を把握することを目的とする。チーフアドバイザーが自己診断チェックリスト（以下「チェックリスト」という。）として「発荷主企業用」、「着荷主企業用」、「元請運送事業者用」、「実運送事業者用」をそれぞれ作成する。

②項目

チェックリストの項目は、下記を原則として検討、作成する。なお、チェックリストの対象期間は直近1年間とし、チェックリストの項目を決める際には、事前に厚生労働省と協議を行うこととする。

- (i) 1日の拘束時間、1か月の拘束時間、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しているかどうかについて。
- (ii) 労働時間や拘束時間、特に荷待ち時間の頻度や時間について。
- (iii) 労働時間や拘束時間、特に荷待ち時間が長くなっている原因について。
- (iv) 発注方法の改善により自動車運転者の労働時間等が改善されると思われる事項について

③実施方法

- (i) このチェックリストは、チーフアドバイザーが第1回協議会（詳細は下記（7））で協議会を構成する事業主に配布するとともに、アドバイザーの1回目の事業場訪問（詳細は下記（7））までにチェックリストを記入するよう依頼する。
- (ii) アドバイザーは1回目の事業場訪問時に内容を確認の上、チェックリストを回収する。
- (iii) チーフアドバイザーは、アドバイザーと協力の上、アドバイザーが回収したチェックリストの内容から長時間労働の原因や、抑制の阻害要因などについて分析し、その結果を第2回協議会（詳細は下記（7））の検討資料として活用する。

(6) チーフアドバイザー及びアドバイザーによる打合せ会議の開催

上記（1）により選定した集団毎に、チーフアドバイザー及びアドバイザーによる打合せ会議を、各協議会を開催する前に1回以上行い、対象集団の概要、下記（7）の協議会の進め方、発注方法が自動車運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与える影響等について検討、確認する。

(7) 協議会の設置及び個別事業場に対する調査、指導等

①協議会の設置及び開催

上記（１）により選定した集団ごとに、発着荷主、元請運送事業者及び下請運送事業者、担当するチーフアドバイザー及びアドバイザーが参加する協議会を設置し、下記（i）～（iii）の内容を基にした協議会を年３回開催する。

- （i）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、上記（５）のチェックリストを配付する。
- （ii）第２回協議会では、アドバイザーの事業場訪問の結果分析や上記（５）のチェックリストにより把握した自動車運転者の労働時間の改善のための荷の発注方法等の問題点とその改善策に関する検討を行う。また、チェックリストの分析結果を参加事業場に周知する。
- （iii）第３回協議会では事業の結果報告、取組事例、今後の課題等を議論し、協議会ごとの報告書を取りまとめる。

②個別事業場に対する調査、指導等

アドバイザーは、協議会を構成する全ての事業場を第１回と第２回の協議会の間に１回、第２回と第３回の協議会の間に１回の計２回訪問する。なお、訪問の際は下記（i）及び（ii）に従って指導・助言を行う。

- （i）１回目の事業場訪問では、自動車運転者の労働時間の実態、発着荷主が元請運送事業者に対して行っている発注方法又は元請運送事業者が下請運送事業者に対して行っている発注方法が自動車運転者の労働時間や改善基準告示の遵守状況に与えている影響等を把握するとともに、労働基準法や改善基準告示に関する指導・助言を行う。
また、発着荷主、元請運送事業者及び下請運送事業者に配付した上記（５）のチェックリストを回収する。
- （ii）２回目の事業場訪問では、第１回・第２回協議会で検討された改善策の実施状況の確認、具体的な実施方法の指導・助言を行う。
- （iii）その他必要と認められる場合には、具体的な実施方法の指導・助言等必要な支援を行う。
- （iv）チーフアドバイザーは、アドバイザーの個別事業場への１回目及び２回目の訪問後、アドバイザーと協力の上、チェックリストの分析結果と併せて、実情の分析、長時間労働の原因や抑制の阻害要因の分析、今後の指導方針等について検討し、具体的な実施方法の指導・助言等必要な支援を行う。

（８）事業目標の検証に向けたアンケートの実施

- （i）本事業終了時に、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に、チーフアドバイザーがアンケート（発着主企業用、着荷主企業用、元請運送事業者用、実運送事業者用）を作成し、第３回協議会において協議会に参加する全事業場に配付・回収し、アドバイザーと協力の上その結果を分析する。

(ii) アンケートの項目を決める際には、前年度のアンケートを参考とし、事前に厚生労働省と協議を行う。

(iii) アンケートの集計・分析結果については、協議会ごとに取りまとめ、結果を協議会に参加する全事業場に送付する。

(9) 実施状況の情報提供等

厚生労働省の指示により、年度途中における本事業実施状況について、厚生労働省及び関係都道府県労働局労働基準部監督課等への情報提供および、会議等での報告等必要な協力を行う。また、「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。）との連携を十分に図り、地方協議会での議論・意見等を踏まえて本事業を実施するため、上記（7）「協議会の設置及び個別事業場に対する調査、指導等」に当たっては、協議会や事業場訪問に都道府県労働局労働基準部監督課等の地方協議会の関係行政機関等を同席・同行させる等により、参加事業場に対して、地方協議会の議論・意見等も踏まえた改善策の検討・提案等を行い、かつ、その実施を積極的に促すものとする。そのため、本事業の実施に当たっては関係都道府県労働局労働基準部監督課と十分に連携を図って実施する。

(10) 報告書の作成

上記（1）から（8）まで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。なお、この報告書には、協議会、個別指導及びチェックリストなどを通じて収集した改善策の取組事例及びアンケートの集計・分析結果を盛り込むものとする。

また、当該報告書の概要版（1 協議会についてA 4・2～4 頁程度）を作成する。なお、概要版の作成に当たっては、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こととする。

3 成果物（報告書）の作成・提出

上記 2 の実施状況について具体的に記述した報告書をそれぞれ作成する。

4 事務局の設置

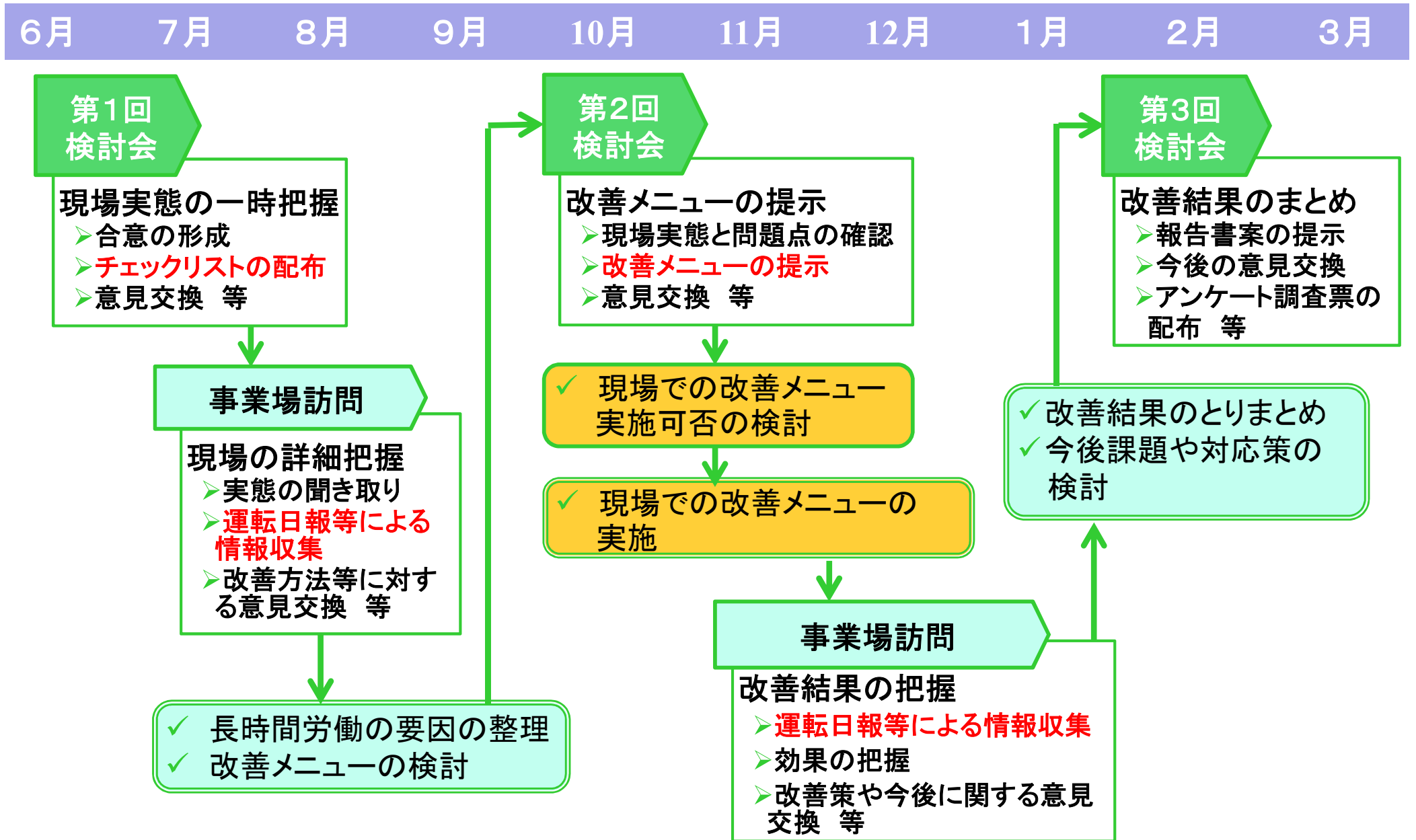
協議会の日程調整や資料作成等のため、事務局を設置する。

事務局は、株式会社日通総合研究所（東京都港区東新橋一丁目 9 番 3 号）とする。

5 スケジュール

作業項目	年月	平成 29 年										平成 30 年		
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	
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）													○	
3 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						■	■	■						
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報告書等作成の補助													■	■

パイロット事業の進め方とスケジュール例



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



厚生労働省委託
トラック運転者労働条件改善事業

はじめに

トラック運転者は、他業種の労働者と比べて長時間労働の実態にあり、労働基準関係法令や「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準告示」という。)の違反が高水準で推移しています。また、脳・心臓疾患の労災支給決定件数が最も多い職種となっているなど、その労働条件及び安全衛生の確保・改善を一層推進することが喫緊の課題となっています。

これらの背景として、荷主企業との関係から、運送事業者の自助努力だけでは労働時間の短縮が進まないこと、多重的な請負構造から適切な運行管理がなされていない等の問題があげられています。

そこで、厚生労働省では、平成24～26年度の3年間、トラック運転者の労働条件改善事業として、荷主企業、元請運送事業者及びその元請運送事業者の実運送事業者(1次、2次下請等を含む)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り組みを行ってきました。

その結果、荷主企業と運送事業者の協力により、トラック運転者の労働時間の短縮に向けた成果を、ここに取組事例集としてとりまとめました。実際の輸送の現場では、労働時間短縮の余地は少なくありません。ぜひこの事例を改善の参考にして下さい。

現在、トラック輸送の現場では、トラック運転者が募集しても集まらず、不足の状況が顕在化しています。その改善には、トラック運転者の労働時間の短縮をはじめとする労働条件の改善が必要となっています。

この事例集を参考に、安全で安定した輸送の実行に向け、荷主企業と運送事業者が、自主的・積極的に、改善への取り組みが行われることを期待いたします。



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

はじめに	1
目次	2
CASE 1 勉強会で改善と協力への機運を醸成	
株式会社大村総業（静岡県富士市）	3
富島運輸株式会社（横浜市金沢区）	3
東芝機械株式会社（静岡県沼津市）	4
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	
レンゴーロジスティクス株式会社 八潮営業所（埼玉県八潮市）	5
八潮運輸株式会社（埼玉県八潮市）	5
堀切運輸株式会社（埼玉県八潮市）	5
レンゴー株式会社 八潮工場（埼玉県八潮市）	6
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	
東芝ロジスティクス株式会社 府中ロジセンター（東京都府中市）	7
多摩運送株式会社 立川営業所（東京都立川市）	7
株式会社東芝 府中事業所（東京都府中市）	8
CASE 4 回収物の降ろし作業時間短縮による拘束時間削減	
三共貨物自動車株式会社（茨城県筑西市）	9
株式会社太陽運送（茨城県桜川市）	9
株式会社カスミ（茨城県かすみがうら市）	10
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	
積水ハウス株式会社静岡工場（静岡県掛川市）	11
センコー株式会社静岡支店静岡ハウス営業所（静岡県菊川市）	11
CASE 6 物流改善プロジェクト等による拘束時間の削減	
株式会社バンテックイースト 東松山営業所（埼玉県比企郡滑川町）	13
藤川運輸株式会社 関東支店（埼玉県鶴ヶ島市）	13
有限会社原留運輸（埼玉県東松山市）	13
ポッシュ株式会社 東松山工場（埼玉県東松山市）	14
CASE 7 データの活用により場内作業をスムーズに	
大宮製紙株式会社（静岡県富士宮市）	15
ダイオーロジスティクス株式会社東日本支店（静岡県富士宮市）	15
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	
実運送事業者 A 社（静岡県）	17
実運送事業者 B 社（静岡県）	17
自動車メーカー C 社（静岡県）	18
CASE 9 朝積みへの変更で拘束時間を短縮	
元請運送事業者 D 社（神奈川県）	19
実運送事業者 E 社（神奈川県）	19
製造業 F 社（神奈川県）	20
改善基準告示（トラック運転者関係）の概要	21
おわりに	22

改善の
ポイント

- ① 荷主企業に改善基準告示のポイントを理解して貰う
- ② 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
- ③ 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

◎ 運送事業者の立場から



株式会社大村総業（静岡県富士市）

静岡県富士市に本社を置く保有車両数 50 台の同社は明治 36 年の創立以来、運搬荷役業・梱包業・トラック輸送・重量物運搬据付・倉庫業・通関業・産業廃棄物収集運搬業など、総合物流会社として幅広い輸送業務を手がけています。

高田 正博 次長



1 突発的な サイズ変更がゼロ件に

以前は小口扱いの可能なサイズをオーバーしていることによりチャーター便を仕立て直さなければならぬケースが、概ね週 1 回程度発生していました。

そのようなケースでは、配達を終えて戻ってきたドライバーにもう 1 度配送させていたため労働時間が伸びていましたが、荷主企業と協力して小口扱いのサイズなどを明記した書面を作成し、関係各所に周知徹底をして頂いたおかげで、翌月から突発的なサイズ変更が 0 件になり、これにより 1 カ月あたり推計でドライバー 1 人あたり約 40 時間程度の労働時間削減効果が生まれ、ドライバーへの負担を軽減することができました。

富島運輸株式会社（横浜市金沢区）



神奈川県横浜市に本社を置く保有車両数 19 台の同社は昭和 23 年に創業し、重量機械、輸出貨物を中心に業態を拡大させ、現在は輸出貨物の国内輸送から、梱包・通関・船積みまでの複合一貫輸送を手掛けています。横浜市には平成 12 年に横浜物流センターを、静岡県には昭和 39 年に営業所を設立、平成 19 年には沼津物流センターを開設し、輸出機械の取扱を中心に業態を広げています。

杉山 貴之 管理グループマネージャー

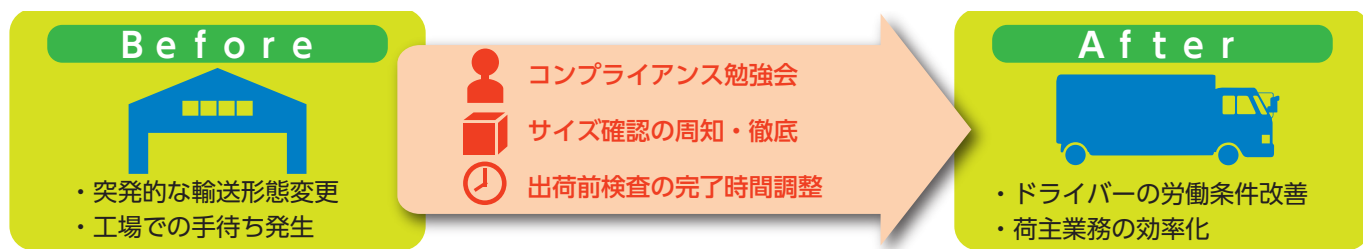


1 物流を見直すことで荷主企業と WIN-WIN の関係に

荷主企業にて色々のご調整のうえ出荷前検査完了時間を発送日当日午前中までに指定して頂いたことで、ドライバー 1 人当たり 1 カ月で概ね 1 時間半～3 時間程度の労働時間削減効果が得られました。

一方、弊社のドライバーが自主的に出発時間を早めているケースもあったため、ドライバーに対して過度に余裕を取り過ぎないように指導し、出発時間を約 1 時間程度遅らせるようにしました。

このように荷主企業と運送事業者が共に業務内容を見直すことにより、荷主企業の業務効率化とドライバーの労働条件が改善され、まさに WIN-WIN の関係が築けるのではないかと思います。



◎ 荷主企業の立場から



東芝機械株式会社（静岡県沼津市）

静岡県沼津市に本社を置く同社は、静岡県内に2カ所、神奈川県内に1カ所の工場を有する産業機械メーカーで、射出成形機、ダイカストマシン、押出成形機、工作機械、精密加工機、微細転写装置、電子制御装置、ロボット、鋳物等を製造しています。

鈴木 賢一 執行役員



1 コンプライアンスに関する勉強会の実施

私どもの製造、出荷ラインの担当者ベースでは、改善基準告示に関する知識は深いものではありませんでしたので、社内関連部門の出荷担当者を集めて、改善基準告示にかかる荷主企業への指導事例、当社の現状における問題点や改善に向けた方法等について **勉強会を開催し、社内の改善事業実施に向けた機運醸成が図れました。**

こうしたこともあって、**運送事業者とも互いに協力**しながらドライバーの労働条件の改善につなげることができました。



2 書面によるサイズ確認の周知・徹底

以前は運送事業者に対して小口扱いの可能なサイズを確認したうえで、社内の各部門に周知させた経緯があったのですが、その当時は書面等を用いたものではなかったため、各部門の担当者が異動していくなかで引き継ぎが徹底されていなかったことで、サイズオーバーによる突発的なチャーター便への変更などが発生、結果的に運送事業者にご迷惑をおかけしていました。

その解消に向けて、運送事業者と協議の場を設け、サイズ確認の手順や小口サイズをオーバーしている場合の集荷依頼手順等についてあらためて書面を作成し、これを**社内各部門に周知徹底**することで、突発的なチャーター扱いへの輸送形態の変更を解消することができました。



3 機械搬出前の検査完了時間の調整

輸向向けの出荷の多い射出成形機において、お客様の納品前立ち会い検査時点で仕様の変更が発生することがありますが、私どもの製品はお客様工場の製造設備であるため納期の変更は難しく、結果的に運送事業者到手待ちをお願いせざるを得ないケースが発生していました。

したがって、そのような場合でも運送事業者到手待ちをお願いせずに済むよう、射出成形機製造部門に**出荷前検査を発送日当日午前中までに完了**するような仕組にしたことに加え、足の遅い特殊大型車両への優先的な荷積みを実施することにより、手待ち時間の削減を実現できました。また、これにより**私どもの従業員の残業時間の削減**にもつながりました。

改善の
ポイント

- ① 荷役作業時間の短縮のためのトラック車両の導入
- ② トラック積み込み順番管理システムの開発・導入
- ③ 6カ所ある外部倉庫を1つに集約

◎ 運送事業者の立場から



レngoロジスティクス株式会社 八潮営業所（埼玉県八潮市）

これまで60年間板紙・段ボールを全国に配送し続け、現在毎日2,000台のトラックを運行しており、これまでに積み上げてきたノウハウと全国40拠点のネットワークを生かし、現在引越から一般企業の製品配送も手掛け、保険、倉庫と包装ラインのセットビジネスなど、多岐にわたるビジネスを展開しています。

落合 勇 所長



1 荷主企業の理解と支援が重要

積み込み車両の輻そう、手待ち時間の削減のため、荷主企業のご理解のもと、可能な限り事前の積み置き作業を実施しています。また、高速道路の使用率増によりドライバーの運転時間の短縮を図っており、オーダー商品の配送では、拘束時間が遵守できないおそれがある場合には、荷主企業に相談して到着時間を調整して頂いています。ドライバーの労働時間を削減するためには、荷主企業の理解と支援が重要と考えています。



八潮運輸株式会社（埼玉県八潮市）

今年創業75周年を迎え、紙パルプ物流を中心にお客様へ優良な品質・最適なコストの物流サービスを提供することを目指し、保有車両数62台で、環境への負荷が小さいトレーラの導入による大量一貫輸送での事業展開を進めております。

田中 勝信 取締役 業務部長

堀切運輸株式会社（埼玉県八潮市）

会社創立50周年を迎え、「安全には労使の垣根は無い」を信念に「日本一安全な会社」を目標として、協力会社約70社との提携により、保有車両数35台で、八潮工場からの地方を主体とした配送業務を実施しています。

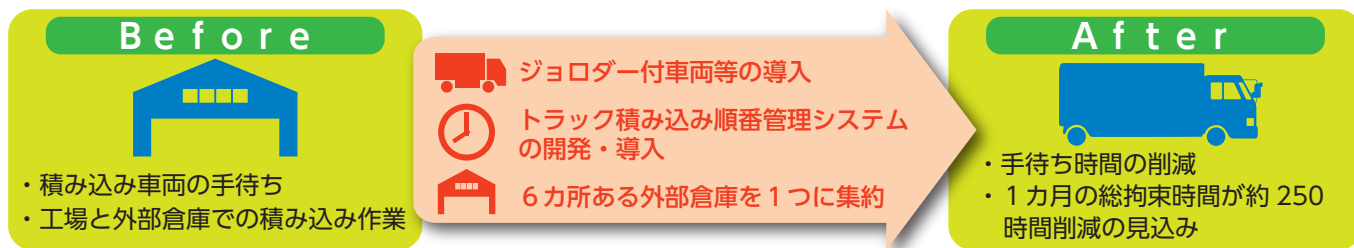
柳田 雅喜 常務取締役



1 荷役作業時間の短縮のためのトラック車両の導入

荷は重量が重く、円筒状の製品であり、荷積み・荷降ろし作業では平ボディー車であるとシート掛け、シート外し作業が必要になるため、労働災害の防止、作業時間の短縮のための車種（ジョロダー架装付きウイング式車両等）を設備、配車することにより約30分の短縮効果が生まれています。

化・倉庫の集約化で時間短縮



◎ 荷主企業の立場から



レンゴー株式会社 八潮工場 (埼玉県八潮市)

八潮工場は、巨大マーケットである首都圏に向けて、中しん・ライナ・紙管原紙・チップボールといった幅広い製品を供給する高効率の都市型工場です。年間約80万トンの生産量を誇る日本国内最大の板紙工場で、バイオマス焼却発電設備など省エネルギー設備の導入でCO₂排出量を大幅に削減するなど、地球環境に優しい工場でもあります。

永田 勝 部長



1 トラック積み込み順番管理システムの開発・導入

システム端末となるパソコンは、積み込み場所、ドライバーの休憩室及び運送事業者の事務所に設置されており、システム端末にドライバーが携帯しているドライバーカードを読み取り登録すると、**ドライバーはシステム端末の画面で、待機場所への移動指示、積み込み場所への移動指示を確認**することができ、自分の積み込み順番も確認できるため、待ち時間も予測できるようになっています。

また、このシステムにドライバーの携帯電話を登録しておくことで、システムのパソコン画面で確認しなくても**携帯電話に指示連絡を受けることができ、工場構内にタイムリーな入場が可能となり、積み込み車両の輻そう、手待ち時間の削減**を図っています。



2 6カ所ある外部倉庫を1つに集約

配送作業では、工場だけではなく、外部倉庫での積み込みも行われており、その作業が複数の外部倉庫で行うケースも発生しており、複数の積み込み場所による積み込み作業時間と車両移動時間が発生しています。また現在、外部倉庫では17:00までの荷役対応時間の制約があり、昼間時間帯の車両集中により、車両の輻そう、手待ち時間が発生しています。このため、**現在6カ所ある外部倉庫を1つに集約**するため、新倉庫を建設中です。(平成27年4月末完成予定)

1つに集約することにより、**積み込み車両の移動時間の短縮**、また、土日24時間の荷役対応の体制が採用されることにより、**積み込み車両の輻そう、道路が混雑しない早朝・夜間の配送作業が可能となり、ドライバーの労働時間の短縮**を期待しています。



3 荷主企業としてのドライバーの労働時間改善への取り組み

委託先の運送事業者のドライバーの労働時間等については、コンプライアンス遵守の観点からとても大切な項目と理解しています。また昨今、ドライバーの不足問題が発生しており、物流を担当している我々にとっても心配な問題です。

基本的には、ドライバーの労働時間等の管理は実運送事業者が行うものですが、**我々荷主企業や元請運送事業者も一緒になって改善に取り組むべき**と考えています。

改善の
ポイント

- ① 建屋間移送削減による車両の手待ち時間の削減
- ② 出荷建屋内床面改善、出入口拡張による作業集中の分散化
- ③ 出荷建屋内外の車両導線と荷役作業の改善

◎ 運送事業者の立場から



東芝ロジスティクス株式会社府中ロジセンター（東京都府中市）

東芝グループ製品のロジスティクスを担当する企業として歴史を積み重ね、国内外に構える拠点を中心とした輸送ネットワークで、ロジスティクスのエンジニアリング・設計から、ロジリソース調達、保管・荷役・輸送などのオペレーションまでを一貫して展開し、東芝グループ会社及び一般荷主に対して競争力あるトータル・ロジソリューションを提供しています。

羽野 和美 センター長



1 出荷建屋内外の車両導線と荷役作業の改善

荷主事業所内の出荷建屋では、梱包資材等入庫用車両と製品出荷用車両が同時接車でできず積み降ろし作業が輻そうしていましたが、荷主事業所のご協力により、平成 23 年 10 月から車両用の導線を 1 カ所から 2 カ所に増設しました。その結果、資材等搬入用車両と製品出荷用車両の手待ち時間の削減が実現できました。また、大型貨物の積み降ろしでは、従来、天井クレーンのみで対応しており、クレーンの特性から操作時間が長く車両の手待ち時間が増加する原因にもなっていましたが、荷主事業所のご協力で、フォークリフト走行上の支障となっていた荷役スペース上の勾配段差等の改良工事を行い、これに合わせ当社で大型フォークリフトを導入したことで、天井クレーンとの併用が可能となり荷役時間の削減を図ることができました。

さらなる車両の手待ち時間削減を目指して、平成 26 年度下半期には、出荷建屋内の作業スペースレイアウトを見直し、出荷用接車スペースを拡大、車両 2 台の同時接車を可能としました。



多摩運送株式会社立川営業所（東京都立川市）

元請運送事業者のパートナー企業として、物流業務の委託を受けて荷主事業場の製品保管、輸配送業務を担っています。さまざまな物流業務（輸送・保管・流通加工・包装・荷役・情報システム）の全体を俯瞰し、把握することでコスト低減と効率改善を提案しています。

当事業所の保有車両数は 26 台です。

土屋 義輝 所長



1 突発的な配車オーダーにも柔軟な対応

突発的な車両手配要請に対しては、出荷時間や寸法・重量などの手配に必要な情報の早期把握に努めています。また、元請運送事業者から、製品の完成・出荷検査の進捗、梱包作業に係る情報を逐次提供いただき、車両手配への支援を頂いています。自社車両の運行については、特定のドライバーに労働時間が偏らない配慮を行い、月間、年間での運行計画を立案しています。

車両の手待ち時間を短縮

Before



- ・製造建屋→出荷建屋への横持ち運搬
- ・積み込み車両の手待ち



建屋間移送を削減し製造建屋からの
ダイレクト出荷



積み込み作業のフォークリフト荷役併用



出荷建屋の導線改善、
接車スペース拡大、出入口の拡張等

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9~10分
程度短縮

◎ 荷主企業の立場から



株式会社東芝 府中事業所（東京都府中市）

当社は、社会インフラ、デジタルプロダクト、電子デバイス、家庭電器など、製品の製造からサービスに至るまで多岐にわたる事業展開をしている総合電機メーカーです。その中でも当府中事業所は、社会インフラシステムの複合事業所として事業を展開しています。

馬場 利宏 企画・管理部部長



1 建屋間移送を削減し 製造建屋からのダイレクト出荷

当社事業場内の各製造建屋内で完成した製品は、出荷梱包のため、その都度出荷建屋に移送されてきました。これにより移送車両が出荷建屋に集中し、出荷現場に車両が輻そうしていました。

10年程前に、**出荷建屋から遠距離にあった2つの製造建屋では移送せずにその場で梱包作業を行い、ダイレクトに出荷する対策を講じました。**その後は8つの製造建屋からダイレクトに出荷されています。



2 出荷建屋内の作業場床面改善、 小口出荷用作業エリアを新設

出荷建屋内外の梱包資材等入庫用車両と製品出荷用車両の導線見直しにあわせて、**出荷建屋出入口の拡張工事**を行いました。また、出荷建屋の北側に**小口出荷用の「車両積み降ろし作業エリア」**を新設し、**車両集中の分散化**を行うと共に、建屋前の歩行者の安全確保のため歩行者の専用通路も設置しました。

これらの改善策の実施による相乗効果として、「**改善導入後**」の車両1台あたりの手待ち時間は、「**改善導入前**」よりも**9~10分程度短縮される効果**が生まれました。

今後も荷主企業の立場から、ドライバーの労働時間削減のため、運送事業者と協力して、取り組みへの支援を継続したいと考えています。

改善の
ポイント

- ① 荷主企業と運送事業者で現場の問題点を確認
- ② 荷主企業の協力により、降ろし作業時間の短縮に取り組む
- ③ 荷主企業、運送事業者、取引先が一同に介し、継続的に改善を検討

◎ 運送事業者の立場から



三共貨物自動車株式会社（茨城県筑西市）

茨城県筑西市に本社を置く保有車両数 146 台の同社は、低温食品輸送、精密機器輸送、食料品 3PL 事業を主力業務として展開し、お客様に最適なロジスティクスプランを提供しています。

青木 英樹 所長



1 物流センターでの作業時間と手待ち時間が問題

荷主企業の現場では、基本的に車両の運用を 1 日 2 交代制（最大 12 時間）としているため、運送事業者の改善基準は守れていますが、一部のドライバーで拘束時間が 13 時間を超える運行が生じることがあるなど長くなっている実態があります。

その要因として、配送した店舗から回収したロールボックスやリサイクル品、オリコン・クレートなどの通い容器などを、帰社した物流センターで降ろす作業時間と、降ろすための順番待ちの手待ち時間が発生しています。

例えば、物流センターから店舗向け配送を 2 回転行っている「6 トン車」のドライバーのケースでは、1 店舗目の回収物を降ろす時間が平均 51 分、2 店舗目の分が、平均 1 時間 01 分かかっています。別のドライバーでも、店舗向け配送を 2 回転行っている早朝出社のケースで、それぞれ平均 25 分と平均 1 時間 32 分、夜間出社のケースで、それぞれ平均 22 分と平均 2 時間 06 分かかっています。



2 店舗に仕分けの徹底を依頼

この回収物の降ろし時間の短縮には、荷主企業のご協力のもと、店舗での仕分けを徹底してもらうことで 1 日 30 ～ 45 分の時間短縮ができる見込みです。それは直接、拘束時間の短縮に結びつくものと期待しています。

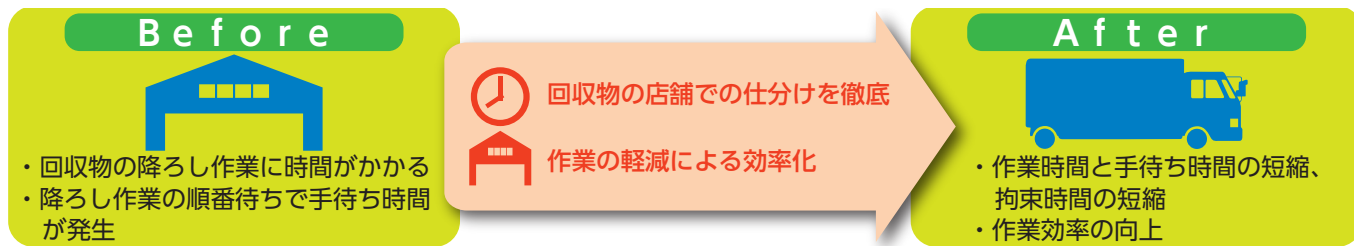


株式会社太陽運送（茨城県桜川市）

茨城県桜川市に本社を置く保有車両数 32 台の同社は、元請運送事業者のパートナーの一企業として、輸送業務の委託を受けて荷主の製品の保管、配送業務を実施しています。

細谷 利生 業務課長

による拘束時間削減



◎ 荷主企業の立場から



株式会社カスミ（茨城県かすみがうら市）

茨城県に本社を置く食品スーパー。茨城県はじめ北関東に160店舗を展開し、県内2カ所の物流センターから各店舗への配送と包装容器などの回収を行っています。

齋藤 雅之 物流部担当マネジャー



1 回収物の降ろし作業に時間がかかる

当社の物流センターから店舗への配送では、ほぼ毎日、店舗からロールボックスやリサイクル品、オリコン・クレートなどの通い容器などを回収し、物流センターに帰車した際に、それぞれの種類毎に仕分けて指定場所へ降ろしています。しかし、店舗から回収物が種類毎に整理されていないケースがあるため、**ドライバーが降ろす際に仕分け作業を行わざるを得ず、その作業時間が平均1～2時間かかっています。**

また、センターへの帰車時間が集中し、回収物の降ろし作業に時間がかかり、なおかつ、センターに車両が待機するスペースが不足しているため、**降ろすための順番待ちの手待ち時間が発生**しています。



2 回収物の店舗での仕分けを徹底

そこで、回収物の回収効率を高めるため、**店舗での仕分けを徹底**することとしました。これまでも各店舗に指導してきましたが、回収物の店舗での仕分け（源流）が、回収工程の効率化・合理化の決め手と考え、これによって、**配送・回収車の店舗滞留時間及び配送センターでの降ろし作業時間、順番待ちの手待ち時間の短縮につなげる計画**です。既に、配送のドライバーから、店舗での仕分け状況の聞き取り調査を行い、具体的な指導や対応を検討しています。



3 継続的な改善への取り組み

当社では、10年以上前から、物流部だけでなく、**店舗・商品部・ITシステム部等の関係部門と物流事業者、取引先等が一体となって、小集団活動による現場物流改善活動を展開**しています。今回も、改善活動のテーマとして、**店舗・物流部・運送事業者一体となって、取り組み**ました。

改善の
ポイント

- ① 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
- ② 作業集中の分散化
- ③ 車両台数の削減

◎ 荷主企業



積水ハウス株式会社静岡工場（静岡県掛川市）

大阪府大阪市に本社を置く住宅メーカーである同社は、国内では、宮城・茨城・静岡・兵庫・山口県の5つの工場で生産を行っており、静岡工場からは、静岡県内および愛知県の東部エリアへの現場輸送、茨木・栗東・弥富・上田・伊那・新潟への中継拠点には10t・トレーラーでの幹線輸送を行っています。

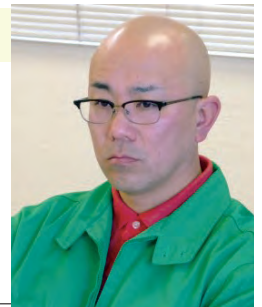
大久保 栄二 物流グループ長

◎ 運送事業者

センコー株式会社静岡支店静岡ハウス営業所（静岡県菊川市）

大阪府大阪市に本社を置く保有車両数3,352台の同社は、住宅物流、石化・樹脂物流など全国的に展開しています。自動車運送事業、鉄道利用運送事業、海上運送事業、倉庫業等の各種許認可の取得、輸送体制の充実ならびに拠点の拡充を図る流通情報企業です。

東良剛 所長



ドライバーの拘束時間短縮に向けた連絡会の開催

ドライバーの労働条件の改善に向け、荷主企業と運送事業者が一体となって取り組み、その体制を共に構築していく必要があるという認識を持っていました。そこで両者で定期的に連絡会を開催し、日頃から以下のような観点で協議を行っています。

1. 拘束時間短縮による過労運転防止
2. 手待ち時間の短縮による物流の効率化
3. アイドリング時間短縮による環境配慮
4. 交通事故減少による輸送品質保全
5. ドライバー不足に歯止めをかける

そうした協議の中、車両帰着＝積み込み作業が昼過ぎから15時頃までに集中し、積み込み開始までドライバーを待たせていることを再確認しました。

ドライバーの労働条件改善を急務とし、荷主企業と運送事業者が協力して、作業集中（車両集中）の改善に向けた活動を進めることに重点を置きました。

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



作業体制の見直しと脱着式車両の有効活用

作業集中の分散化に向けては、昼過ぎから15時頃までの積み込み作業（車両集中）を分散させることが必須であると認識しました。当営業所所有の脱着車8両を有効に使い、車両帰着（工場入場）の少ない午前中に脱着車両への積み込み作業を行うことを荷主企業に提案しました。荷主企業もこの提案は有効と判断し、出荷拠点の空スペースを整地し脱着し易い環境を作りました。これで脱着車の一時保管スペースが出来、実施後トラック1台当たりの滞留時間は平均30分短縮されています。



荷主企業と共に現場情報を収集・有効利用

荷主企業の配送先は個人住宅の建築現場です。住宅地の事前情報はあるものの、現場での予期せぬ情報不足が帰着時間の遅れに繋がることもあります。今までドライバーのみが得ていた情報を共有化することが必要です。そこで荷主企業と共に事前の現地調査を行います。これが出来ない場合、ドライブレコーダーを利用し、進入路の映像を確認することにしました。こうした情報を共有化することで、運送事業者の配送効率のみならず、荷主企業の業務効率の向上にも繋がりました。



荷主企業と共に車両台数の削減とスムーズな運行計画

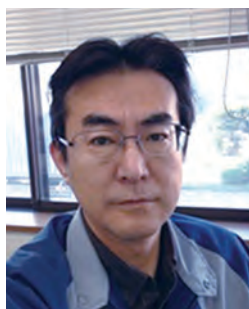
積み込み資材（架台）の改良による積載効率向上、現場搬入車両の大型化を行い、トラック台数の削減にも取り組んでいます。また、出荷製品の積み込み検証作業のスムーズ化・配送先部材搬入順番の見直し等を実施することにより、車両の回転が良くなりました。ドライバーの拘束時間短縮や、ドライバーの定着効果も期待されます。

今後もドライバーの労働条件の改善に向けて、荷主企業と運送事業者が協力し継続的に協議し、さまざまな施策に対し不断に取り組んでいきたいと思っています。

改善の
ポイント

- ① 工場の出荷場及び物流センターのシステムの改善
- ② 長距離便の集荷を別の車両・ドライバーで実施
- ③ パレット小分け体制の見直しの検討

◎ 運送事業者の立場から



株式会社バンテックイースト 東松山営業所 (埼玉県比企郡滑川町)

埼玉県比企郡嵐山町に本社を置く同社は、大手総合物流事業者のグループ企業。メーカーや卸からの引き取り、倉庫での保管、物流センター内での仕分、小売業への配送等を一貫して行う流通サポートサービスを提供しています（東松山営業所の保有車両数は23台）。

谷口 利公 所長



1 荷主企業の理解と支援が重要

当社が担当している中央物流センター（総合出荷場）では、多数の集約車両・出荷車両が集中する午後～夕刻にかけて手待ち時間が発生しています。現在、ボッシュグループ内で「物流改善プロジェクト」が進行しており、荷主企業のご理解とご支援による取り組みの実施により、手待ち時間の圧縮等による拘束時間の削減効果を期待しています。当社としても、一緒に改善に取り組んでいこうと考えています。

藤川運輸株式会社 関東支店 (埼玉県鶴ヶ島市)

広島県に本社を置く中堅運送事業者の関東支店（保有車両数は23台）。関東から広島の自動車メーカーへの部品納入業務を、元請運送事業者のパートナーの一企業として実施しています。



鈴木 真隆 取締役支店長



1 長距離便の集荷を別の車両・ドライバーで実施

自動車メーカー向けの広島便（1日1便）について、複数工場への巡回集荷（ミルクラン）を、埼玉～広島間の長距離輸送から分離することで、現行の運行ダイヤからは、1運行あたり2～3時間程度の拘束時間の削減が可能とみています。平成27年度には、テスト運行を実施し、その成果を検証する予定としています。



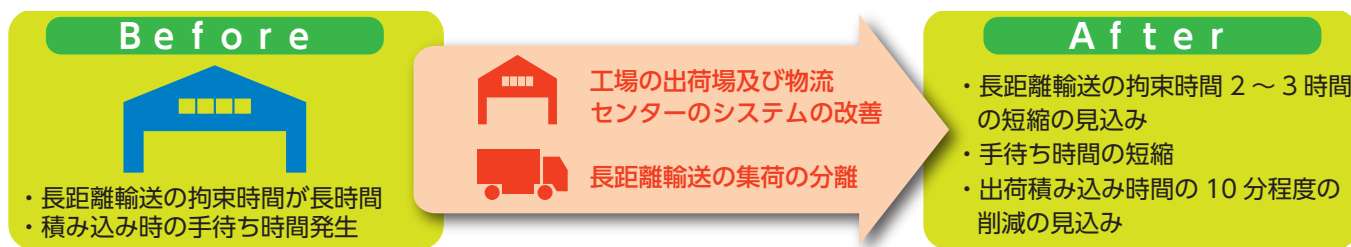
有限会社原留運輸 (埼玉県東松山市)

埼玉県東松山市に本社を置く中堅運送事業者（保有車両数は45台）で、関東圏内の自動車メーカーへの部品納入業務を、元請運送事業者のパートナーの一企業として実施しています。

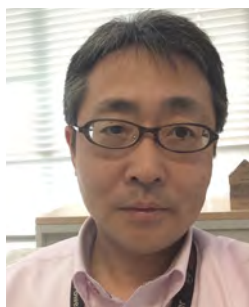
今後は、荷主企業、元請運送事業者のご協力のもと、パレット荷役の仕組みの改善を検討し、1回10分程度の積み込み時間の短縮による拘束時間の削減を期待しています。

瀧澤 良一 社長

る拘束時間の削減



◎ 荷主企業の立場から



ボッシュ株式会社 東松山工場 (埼玉県東松山市)

欧州に本社を置くグローバルな自動車部品メーカーで、日本法人が埼玉県・群馬県などの自社工場・協力工場で部品を製造し、全国の各自動車メーカーに供給しています。今回の事業の対象としたのは、そのうち、埼玉県に所在する東松山工場です。

杉田 佳則 物流管理部部長



1 工場の出荷場及び物流センターのシステムの改善

当社の中央物流センター（総合出荷場）には、各工場から集約される製品のハブ・センター機能があり、午後～夕刻にかけて多数の集約車両・出荷車両が集中し、積み込みの手待ち時間が生じるときもあります。当社及び総合出荷場の作業を担当する元請運送事業者バンテックイースト社と共に、**出荷パースにおける手待ち時間の削減等、改善に着手しているところ**です。

さらに、当社グループ全体でも「**物流改善プロジェクト**」が進行しており、今回対象とした運送事業者以外にも、**手待ち時間の圧縮等による拘束時間の削減を図ることを目指しています**。



2 長距離便の集荷を別の車両・ドライバーで分離することを検討

埼玉～広島間の長距離輸送は、複数工場への巡回集荷（ミルクラン）を分離することなどを検討し、そこで生じる課題や対応について、**元請運送事業者、実運送事業者との間で引き続き調整を進めていく予定**としています。



3 パレット小分け体制の見直しの検討

一部の納品先メーカー向け輸送は、出荷の際にパレットが小分けされ、パレット枚数が増えています。そのため、車両に取りまとめて積み込む作業が生じ、積み込み時間が増え、納入時間に間に合わせるには、往復とも高速道路を利用せざるを得ないという問題が生じています。今後は、この**仕組みの改善を検討し、1回10分程度の出荷積み込み時間の短縮＝拘束時間の削減につなげていきたい**と考えています。

改善の
ポイント

- ① 入庫から出庫までの目標時間を明確にする
- ② 受付管理システムの有効活用とバースの確保
- ③ 元請運送事業者と場内作業者の緊密な連携

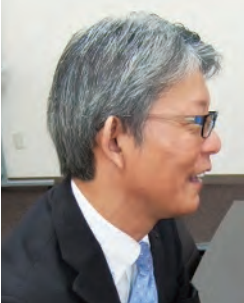
◎ 荷主企業

大宮製紙株式会社（静岡県富士宮市）

静岡県富士宮市に本社を置く製紙会社である同社は、大王製紙グループの生産子会社として首都圏を中心とするエリアの商品の生産を行っています。元請運送事業者であるダイオーロジスティクス株式会社と共にドライバーの労働時間短縮という課題に共同で取り組んでいます。

◎ 運送事業者

ダイオーロジスティクス株式会社東日本支店（静岡県富士宮市）



横田 浩之 東日本 H&PC 物流部部长

同社は、愛媛県四国中央市に本社を置く大王製紙グループの物流子会社で、同社の東日本支店は、静岡県富士宮市にあり、荷主企業である大宮製紙株式会社の製品の仕分、保管、配送を行っており、実運送事業者を含めた輸送部門を統括しています。



1 入庫から出庫まで2時間 (手待ち時間 30分) を目標に

当社では、入庫から出庫まで2時間（手待ち時間30分以内）を目標とし、その目標に向けて取り組んでいます。

荷主企業、場内作業者もその趣旨を理解し、元請運送事業者の目標達成のために全面的にバックアップを行っています。

具体的な取り組み内容

- ① 受付管理システムの導入による計画的な配車と積み込み場所の指定
- ② 場内作業者との協働による場内の整理とバースの確保
- ③ 商品を各倉庫に共有化（8割程度）することで弾力的な配車と積み込み場所の減少を実現

をスムーズに

従前の施策

- ・ 受付管理システム
- ・ 場内整理とバースの確保
- ・ 商品の共有化

追加の施策

- ・ 受付管理システムのデータ化
- ・ 場内作業員の増員
- ・ 指図書の入手場所の複数化

施策の成果

- I 目標の実現
- II 手待ち時間の削減による労働時間短縮



さらなる改善に向けて

前項の内容を実施することにより、ドライバーの労働時間短縮に一定の成果をあげてきましたが、取り扱いアイテムの多様化や発送の集中日、繁忙月等の理由により、目標を達成できない状況が散見されています。

そこで、更なる改善に向けた取り組みとして次の施策を実施しました。



受付管理システムのデータ化と活用

従来から使用していた受付管理システムを活用して下記項目をデータ化しました。

- ① 積み込み車両の入庫時間帯
- ② 日別の入庫車両数
- ③ 曜日別の入庫車両数と平均手待ち時間

これらの項目をデータ化したことで、トラックの待機時間が長くなっている時間帯などが明らかになり、改善点を絞ることができました。また、元請運送事業者と構内作業を担当する実運送事業者の入出庫担当者がデータを共有することで、構内作業の円滑化の対策を立てることができました。



場内作業者との連携によるバースの確保

上記データを分析したところ、構内作業をスムーズに行うために構内作業員の増員の必要性が明らかになりました。そこで、元請運送事業者から構内作業を請け負っている実運送事業者へ、構内作業員の1名増員を依頼しました。その結果、構内の貨物の滞留の減少や、出荷作業の円滑化につながり、活用できるバースが増え、車両の入出庫がスムーズになり、トラックの手待ち時間が減少しました。



指図書の入手方法の変更

作業内容を記した「指図書」は、これまで2カ所の事業場でしか入手できませんでしたが、県内4カ所すべての事業場で入手できるようにしました。これにより、ドライバーが指図書を受け取りに行く必要がなくなり、無駄な移動時間を削減することができました。



- ① 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
- ② 中継輸送への取り組み
- ③ 早出番・遅出番の活用、2人1車化への取り組み

◎ 運送事業者の立場から

実運送事業者 A 社（静岡県）

埼玉県に本社を置く大手物流会社のグループ会社である同社は、保有車両数 160 台の約 8 割がカーキャリアであり、関東エリアから東海エリアを中心として主に完成自動車の輸送業務を行っています。



1 荷主企業の理解で ドライバー不足に対応

千葉県に位置する荷主企業のセンターまで配送があるのですが、静岡県からだと長距離輸送となってしまうことに加え、空車率低減のために積み込み・配達先を増やすことで拘束時間や運転時間の長大化を招いていましたが、中継輸送等の施策への取り組みにより拘束時間を 13 時間以内に収めることが出来るようになりました。

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 カ月程度の訓練期間が必要となるため、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のですが、そうした状況をきちんと荷主企業に伝え、荷主企業もこれを理解したうえで元請運送事業者と共に中継輸送など様々な施策に取り組んでくれるため、当社としても課題解消に取り組みやすい環境を作って頂いています。

実運送事業者 B 社（静岡県）

静岡県に本社を置く同社は昭和 51 年に創立し、カーキャリア、ウイング車、平ボディ車などの大型トラックを中心に 162 台の車両を有し、中部から東北にかけて取引先の各工場間を結び、四輪車、二輪車、部品など全製品を運ぶほか、大阪、東京、仙台方面に完成車を輸送するなど、自動車関連を中心とした輸送を手がけています。



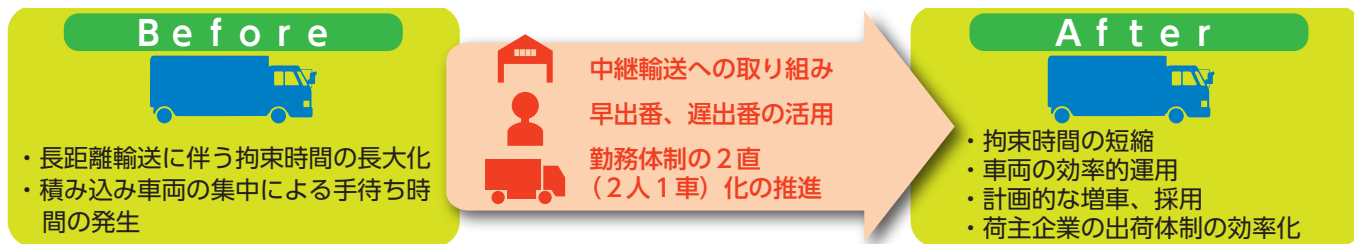
1 荷主企業、元請運送事業者と 一体となった勤務体制の見直し

輸送需要や実態に対応して柔軟にドライバーや車両を増やせば良いのですが、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、個々の実運送事業者だけでは車両を増やすこともままなりません。

元請運送事業者が荷主企業の物流子会社であるということもありますが、こうしたなかで荷主企業、元請運送事業者、実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、人員配置や車両配置に際しても荷主企業や元請運送事業者と相談しながら体制の見直しを進めることが出来ています。

また、カーキャリアの増車に際しても元請運送事業者のご協力を得ながら、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ます。

体制の見直しで労働時間の短縮



◎ 荷主企業の立場から

自動車メーカー C 社（静岡県）

静岡県に本社を置く同社は、四輪車及び二輪車を中心として、その他周辺事業までを手がける輸送機械メーカーです。グループ企業傘下には物流子会社を有しており、元請運送事業者として物流全体をコントロールしています。



1 中継輸送への取り組み

私どもの6カ所の製造拠点はすべて東海エリアに立地しており、関東以北向けの出荷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していました。

しかし、東海エリアから千葉県までではやはり輸送距離が長すぎることに加え、私ども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、**元請運送事業者である当社の物流子会社、実運送を担う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進めてきました。

そうしたなかで、取り組みをさらに進めるために静岡県内で1カ所、神奈川県内で1カ所、元請運送事業者が用地を確保し、これを活用した**中継輸送の取り組みを進める**ことで、ドライバーの労働時間だけではなく荷主である**当社の出荷体制の効率化も進展**しました。



東海～関東 300km の中間地点
(150km 付近) に中継用地を確保



2 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手待ち時間は発生しないのですが、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時間が発生する状態でした。

そこで、私どもと元請運送事業者、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、手待ち時間の短縮とこれによる拘束時間の削減につなげる**ことができました。



3 勤務体制の2直（2人1車）化の推進

同様に、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**にも取り組んでいます。1台のカーキャリアを2人のドライバーで運用することにより、車両が有効活用されることでいま以上の業務効率化が期待されます。



- ① 荷主企業と運送事業者で現場の問題点を確認
- ② ドライバーとは別の作業員が積み込みを実施
- ③ 積み込み作業の一部を夕方から朝積みに変更

◎ 運送事業者の立場から

元請運送事業者 D 社 (神奈川県)

神奈川県に本社を置く同社は、保有車両数 28 台で、大手総合物流事業者のグループ企業。メーカーや卸からの引き取り、倉庫での保管、物流センター内での仕分、小売業への配送等を一貫して行う流通サポートサービスを提供しています。



1 ドライバーとは別に作業員が積み込みを

荷主企業の部品センターから首都圏向けの積み込みは、17 時以降がメインになっているため、15 ~ 16 時に前の運行を終えたドライバーは、17 時までの 1 ~ 2 時間の手待ち時間が生じ、その後の積み込みは、ドライバー自身が行い、時間もかかるため、拘束時間が長い状況にありました。

当社では、まず自社内での改善により、ドライバーではない積み込み班が夕方から積み込み作業を行い、翌日の運行は違うドライバーが行うように見直し、拘束時間の短縮を図りました。



2 一部朝積みの実施により拘束時間が短縮

また、荷主企業のご協力のもと、首都圏配送の 17 時以降の積み込みの一部について、早朝 5 時からの積み込みに変更しました。

その結果、それまでは手待ち時間を含めて平均 5.5 時間要していた積み込み時間が、改善後は朝の 30 分で終了し、約 5 時間の短縮となりました。これにより、前後の作業等を差し引くと、一部のドライバーの拘束時間が 2 ~ 3 時間短縮できました。

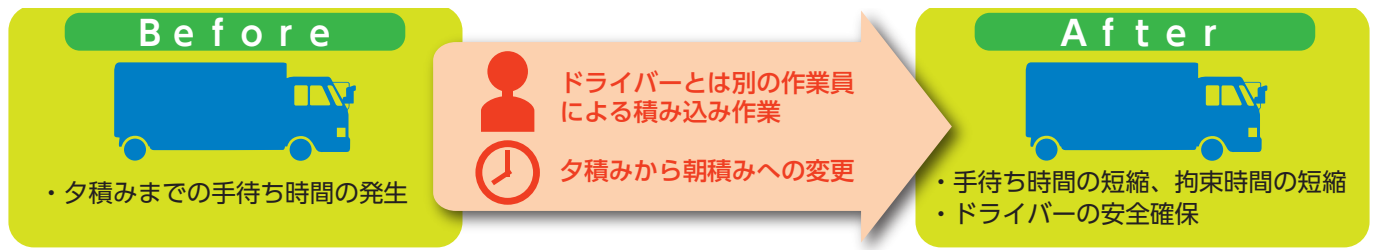
実運送事業者 E 社 (神奈川県)

神奈川県に本社を置く同社は、中型トラックを中心に保有車両数 27 台で、一般貨物運送事業を手掛けています。



1 拘束時間の短縮と安全運行の確保

荷主企業の部品センターでの積み込みは、以前は夕積みでしたが、一部が朝積みに変更され、バーコードで積み込みチェックを行うため、積み込み時間は約 30 分で完了し、拘束時間が 2 時間程度短縮できました。



◎ 荷主企業の立場から

製造業 F 社（神奈川県）

神奈川県に本社を置く輸送機械製造メーカー。今回の改善対象は同県内にある部品センターでの出荷業務です。



1 積み込み作業の一部を夕方から朝積みに変更

当社の部品センターでは、これまでも、**ドライバーのための休憩所や待機所（駐車場）を設置し、休憩・休憩時間の確保への対応や、食堂、洗面所、シャワーの利用**などにも取り組んできました。

また、5～6年前に、配送先が遠い順に優先して積み込むようにスケジュールを変更しました。しかし、近場の東京や神奈川の首都圏配送は、順番として最後の積み込みになってしまうため、ドライバーの手待ち時間が発生していました。

そこで、首都圏配送の一部について、**通常 17 時以降の積み込みは、前日に作業員がトラック毎に積載物をセットし、それを翌日の早朝 5 時に積み込む方式に変更**しました。



2 朝積みコースの追加を検討

部品センターのスペースに制約があるため、現在、朝積み方式は、7 コースでの実施ですが、今後は、**残りの 11 の運行コースも、順次朝積み込みへの改善**を行うよう調整を進めています。具体的には、平成 27 年度の下期から準備を進め、10 月後半を目途に追加する予定としています。

これが実施されれば、担当するドライバーは、過去の実態から**拘束時間が 1 日当たり 2～3 時間短縮**できると見込まれます。



3 ドライバーの安全確保への取り組み

荷主企業の立場として、安全輸送とコンプライアンスの面から、決まった時間に出荷できる体制をしっかりと整えることが大事だと思っています。**拘束時間が長くなることで、ドライバーが焦ったり負担にならないような運行にしていきたい**と考えています。

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。

平成 13 年 1 月 6 日施行

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(ベッド付(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	乗船中の 2 時間は拘束時間として取り扱い、それ以外は休息期間。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。

おわりに



トラック輸送の労務管理や運行管理は、運送事業者の基本的な責務ですが、今回の事業の現場でも、積み込みや荷降ろしの際に順番待ち等による手待ち時間が生じたり、急な輸送条件の変更等により、改善基準告示をオーバーするケースがみられました。

ドライバーの長時間労働の改善は、安全で安定した輸送の提供に必要不可欠です。さらに、不規則で長時間な労働が、ドライバー不足の大きな要因となっていることも否めません。

今回紹介の事例を参考にすると、その改善への取り組みでのポイントは、以下のように考えられます。

- ①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。
- ②労働時間、特に手待ち時間の実態を把握すること。
- ③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。
- ④荷主企業、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。

特に、運送事業者においては、実際の労働時間を正確に把握することは必須です。例えば手待ち時間が問題とするならば、それが、どの場所で、どの位の時間、どの位の頻度で発生しているか、平均何分で、最長、最短は何分かをしっかりと把握することが必要です。実態が解らなければ、改善の検討ができないからです。そして、それを荷主企業に示して情報を共有化し、荷主企業の理解と改善への協力を得るよう、コミュニケーションをとっていくことが重要です。

荷主企業においては、まず、ドライバーの長時間労働に対する改善の必要性について、理解を深めることが望まれます。また、改善基準告示といったルールについても、馴染みがないかもしれませんが、内容を正確に理解していくことも必要です。

実際の改善は、施設等のハード面によるものだけではなく、作業の体制の見直し等現場での工夫といったソフト面によるものでも、十分効果を出すことができます。そして何より、長時間労働の改善は、運送事業者のみならず荷主企業の皆さまにとっても、自社の業務改善や物流の効率化、輸送品質の保全、対顧客に対する信頼性の向上、さらにコンプライアンス遵守の面においても、メリットにつながるものであることが、今回の事例の中からも確認できました。

事例の中の荷主企業と運送事業者の多くが、同じテーブルで検討を行うことの意義と、それをきっかけとして今後も継続的に改善を進めていく意向を示しています。荷主企業と運送事業者の協力のもと、労働時間短縮への取り組みが実施されることが期待されます。

本冊子の作成に当たっては、平成 24～26 年度の 3 年間、トラック運転者労働条件改善事業にご参画いただいた荷主企業及び運送事業者の皆さまに、大変ご協力をいただきました。ここに厚く御礼申し上げます。



**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**

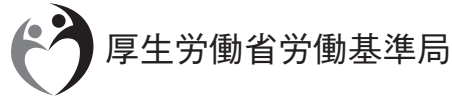
平成 27 年 3 月

トラック運転者労働条件改善事業

事務局：株式会社日通総合研究所 経済研究部

〒 105-8322 東京都港区東新橋 1-9-3 電話 03-6251-6442

改善基準のポイント



はじめに

トラック運転者の労働条件の改善を図るため、労働大臣告示「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（改善基準告示）が策定されています。以下はそのポイントです。

ポイント 1 拘束時間・休息期間

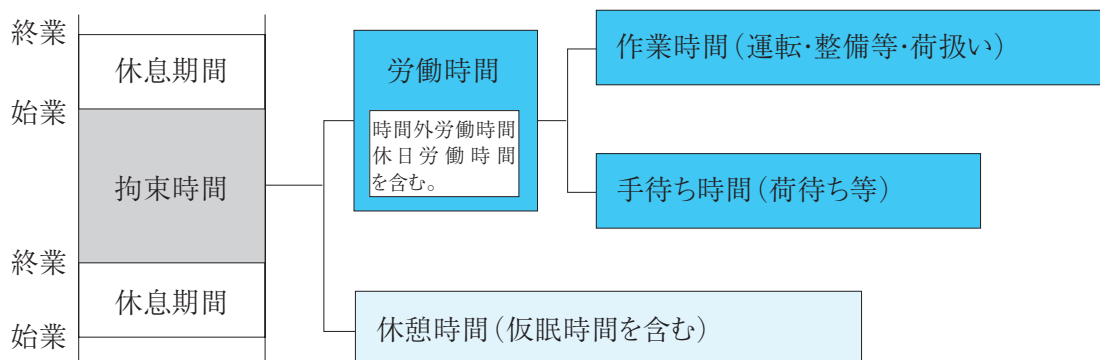
改善基準告示は、自動車運転者の労働の実態を考慮し、拘束時間、休息期間等について基準を定めています。

(1) 拘束時間は以下のとおりです

始業時刻から終業時刻までの時間で、労働時間と休憩時間（仮眠時間を含む）の合計時間をいいます。

(2) 休息期間は以下のとおりです

勤務と次の勤務の間の時間で、睡眠時間を含む労働者の生活時間として、労働者にとって全く自由な時間をいいます。



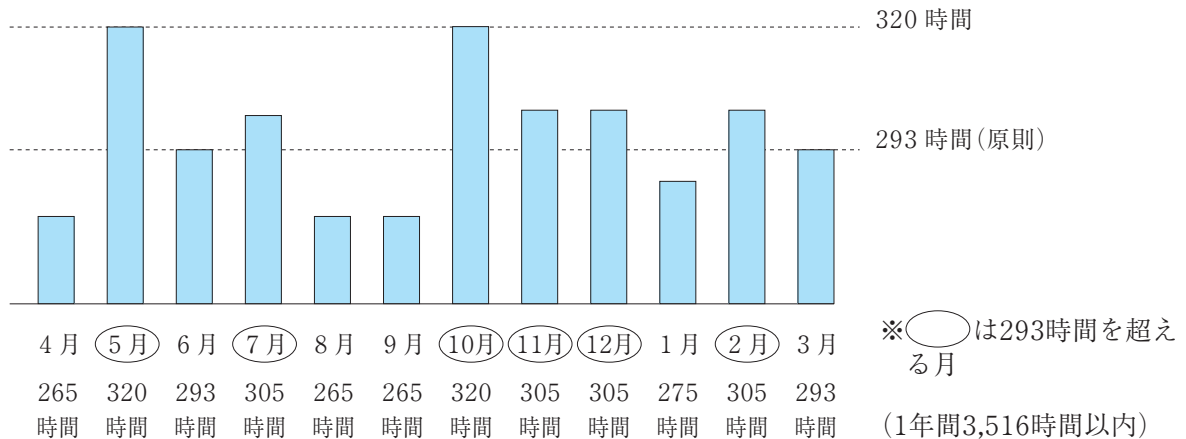
※ 労働時間には、時間外労働時間と休日労働時間が含まれますので、その時間数・日数をできるだけ少なくして、改善基準告示に定める拘束時間内の運行、休息期間の確保に努めて下さい。



(1) 1箇月の拘束時間は以下のとおりです

- ① 1箇月の拘束時間は原則として293時間が限度です。
- ② ただし、毎月の拘束時間の限度を定める書面による労使協定（P 9 参照）を締結した場合には、1年のうち6箇月までは、1年間の拘束時間が3,516時間（293時間×12箇月）を超えない範囲内において、1箇月の拘束時間を320時間まで延長することができます（図1 参照）。

(図1)



(労使協定で定める事項)

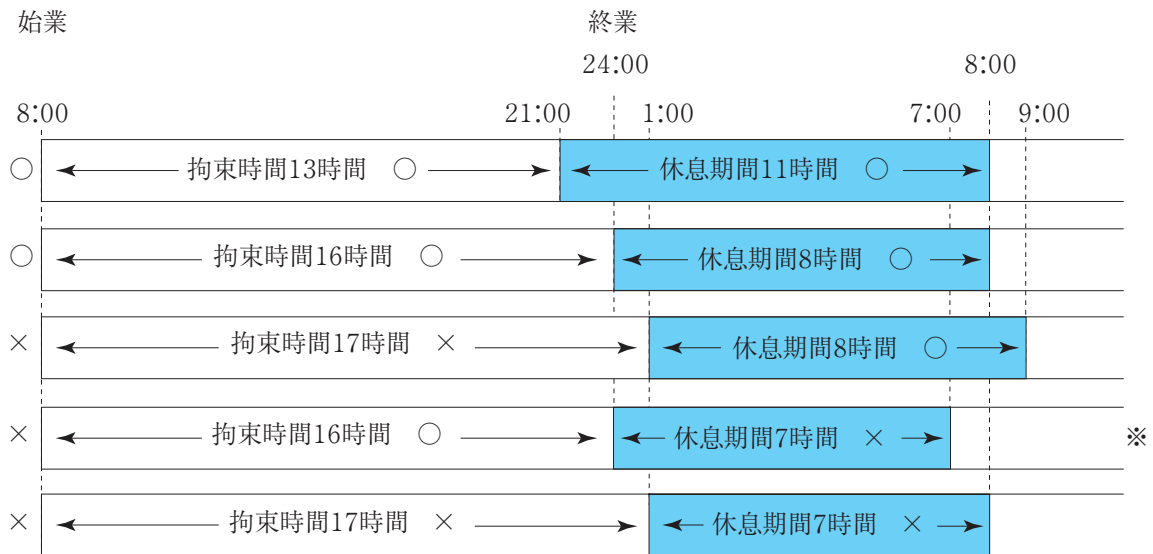
- ・ 協定の適用対象者
- ・ 1年間について毎月の拘束時間
- ・ 当該協定の有効期間
- ・ 協定変更の手続等

(2) 1日の拘束時間と休息期間は以下のとおりです

- ① 1日（始業時刻から起算して24時間をいいます。以下同じ）の拘束時間は**13時間以内を基本**とし、これを延長する場合であっても**16時間**が限度です。ただし、(4)の制限があります。
- ② 1日の休息期間は**継続8時間以上**必要です。

拘束時間と休息期間は表裏一体のものであり、1日とは始業時刻から起算して24時間をいいますので、結局、**1日(24時間)＝拘束時間(16時間以内)＋休息期間(8時間以上)**となります（図2 参照）。

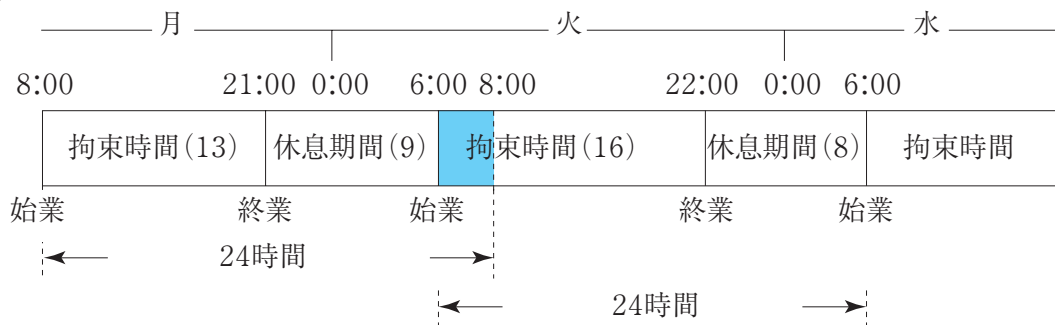
(図2)



※この場合、翌日の始業時刻が7:00とすると拘束時間が16時間+1時間=17時間となり、改善基準告示違反となりますのでご注意ください。

(3) 拘束時間・休息期間の計算方法は以下のとおりです

(図3)



色をつけた部分は月曜日に始まる勤務の拘束時間と火曜日に始まる勤務の拘束時間が重なる時間帯

- ① 1箇月の拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、1箇月間の**各勤務の拘束時間（始業時刻から終業時刻まで）**をそのまま合計してチェックしてください。

ただし、後述の「ポイント5・特例」の(1)分割休息期間（休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与える場合）、(4)フェリーに乗船する場合の特例は、始業時刻から終業時刻までの間にある休息期間を除いて計算します。

図3に沿って具体的に示すと次のようになります。

ア 1箇月の拘束時間

1箇月間の各勤務の拘束時間（始業時刻から終業時刻まで）をそのまま合計

- ・月曜日 始業8:00～終業21:00 13時間
- ・火曜日 始業6:00～終業22:00 16時間
- ・
- ・

合計 A 時間

※ 1箇月間の各勤務の拘束時間の合計 A 時間 ≤ 1箇月の拘束時間の限度であれば、改善基準告示を満たしています。

② 1日の拘束時間が改善基準告示を満たしているかどうかは、**始業時刻から起算した24時間以内の拘束時間**によりチェックしてください。

図3に沿って具体的に示すと次のとおりになります。

ア	月曜日（始業時刻8:00からの24時間）の拘束時間・休息期間		
	・月曜日 始業 8:00～終業21:00	13時間	} 拘束時間 15時間
	・火曜日 始業 6:00～8:00	2時間	
	・月曜日 終業21:00～翌6:00	9時間	休息期間 9時間
イ	火曜日（始業時刻6:00からの24時間）の拘束時間・休息期間		
	・火曜日 6:00～22:00	16時間	拘束時間 16時間
	・火曜日 22:00～翌6:00	8時間	休息期間 8時間

※ 上記ア、イについては、共に改善基準告示を満たしていますが、アのように翌日の始業時刻が早まっている場合（月曜日は始業時刻8:00だが、火曜日は始業時刻6:00）は、月曜日の始業時刻から24時間内に、火曜日の6:00～8:00の2時間も入れてカウントされますので、1日の拘束時間は、改善基準告示に定める原則13時間ではなく、15時間になることに注意してください。一方、火曜日は始業時刻が6:00ですので、始業時刻から24時間内には（当然のことながら）6:00～8:00の2時間はカウントされます。

(4) 1週間における1日の拘束時間延長の回数の限度は以下のとおりです

1日の拘束時間を原則13時間から延長する場合であっても、**15時間を超える回数は1週間につき2回**が限度です。このため、休息期間が9時間未満となる回数も1週間につき2回が限度となります。

したがって、片道拘束15時間を超える長距離の往復運送は1週につき1回しかできず、改善基準告示に違反しないためには一定の工夫が必要です（図4参照）。

(図4)

〈例1〉○

	0:00	8:00	24:00
月	休日		拘束時間(16)
	0:00	8:00	24:00
火	休息(8)	拘束時間(16)	
	0:00	8:00	23:00
水	休息(8)	拘束時間(15)	休息
	0:00	8:00	23:00
木	休息(9)	拘束時間(15)	休息
	0:00	8:00	21:00
金	休息(9)	拘束時間(13)	休日
	0:00	24:00	
土	休日		
	0:00	24:00	
日	休日		

〈例2〉○

	0:00	8:00	24:00
月	休日		拘束時間(16)
	0:00	8:00	24:00
火	休息(8)	拘束時間(16)	
	0:00	8:00	21:00
水	休息(8)	拘束時間(13)	休息
	0:00	6:00 8:00	21:00
木	休息(9)	(2)	拘束時間(13) 休息
	0:00	8:00	21:00
金	休息(11)	拘束時間(13)	休日
	0:00	24:00	
土	休日		
	0:00	24:00	
日	休日		

※ 上記「休日」とは、改善基準告示上の休日を示しています（(6)参照）。

上の〈例1〉及び〈例2〉は、1日15時間を超える勤務が月曜日及び火曜日に2回ある例です。

なお、〈例2〉の水曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の始業時刻8:00から21:00までの13時間と、木曜日の6:00から8:00までの2時間の合計15時間となり、また、木曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の始業時刻6:00から21:00までの15時間となります。

〈例3〉×

0:00	8:00	24:00	
月	休日	拘束時間(16)	
0:00	8:00	24:00	
火	休息(8)	拘束時間(16)	
0:00	8:00	24:00	
水	休息(8)	拘束時間(16)	
0:00	8:00	23:00	
木	休息(8)	拘束時間(15)	休息
0:00	8:00	21:00	
金	休息(9)	拘束時間(13)	休日
0:00	24:00		
土	休日		
0:00	24:00		
日	休日		

〈例4〉×

0:00	8:00	24:00		
月	休日	拘束時間(16)		
0:00	8:00	24:00		
火	休息(8)	拘束時間(16)		
0:00	8:00	22:00		
水	休息(8)	拘束時間(14)	休息	
0:00	6:00	8:00	21:00	
木	休息(8)	(2)	拘束時間(13)	休息
0:00	8:00	21:00		
金	休息(11)	拘束時間(13)	休日	
0:00	24:00			
土	休日			
0:00	24:00			
日	休日			

※ 上記「休日」とは、改善基準告示上の休日を示しています（(6)参照）。

〈例3〉及び〈例4〉は、1日15時間を超える勤務が月曜日、火曜日及び水曜日に3回ある例です。なお、〈例4〉の水曜日に始まる勤務の1日の拘束時間は、同日の22:00までの14時間と、木曜日の6:00から8:00までの2時間の合計16時間となることに注意してください。

(5) 休息期間の取扱いは以下のとおりです

休息期間については、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てください。

(6) 休日の取扱いは以下のとおりです

休日は、**休息期間+24時間の連続した時間**をいいます。ただし、いかなる場合であっても、この時間が**30時間**を下回ってはなりません（図5参照）。

すなわち、休息期間は原則として8時間確保されなければならないので、休日は、「**休息期間8時間+24時間=32時間**」以上の連続した時間となります。また、後述の「ポイント5・特例」の(3)隔日勤務の場合、20時間以上の休息期間が確保されなければならないので、休日は、「**休息期間20時間+24時間=44時間**」以上の連続した時間となります。よって、これらの時間数に達しないものは休日として取り扱われません。

なお、後述の「ポイント5・特例」の(1)分割休息期間、(2)2人乗務の特例、(4)フェリーに乗船する場合の特例については、休息期間に24時間を加算しても30時間に満たない場合がありますが、この場合でも、**30時間以上の連続した時間**を与えなければ休日として取り扱われません。

(図5)



なお、2日続けて休日を与える場合は、2日目は連続24時間以上あれば差し支えありません。

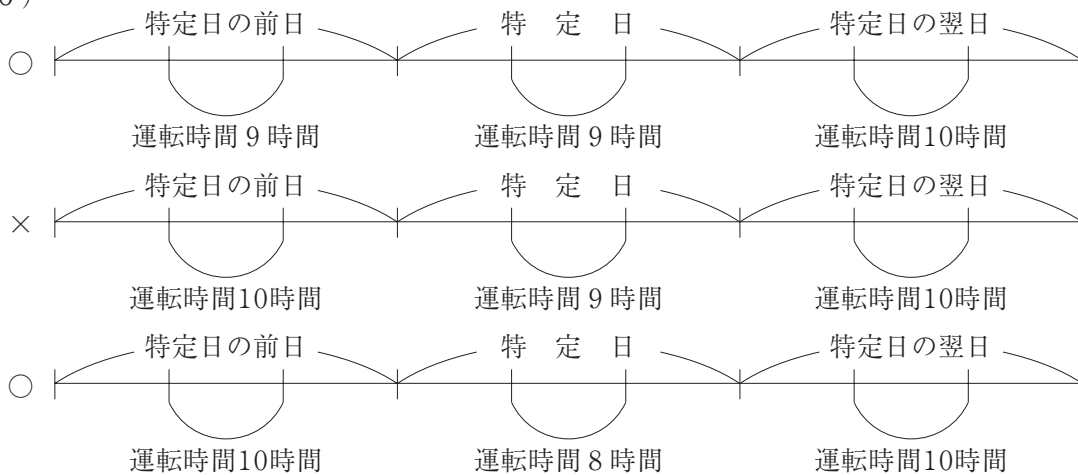
- (1) 1日の運転時間は2日(始業時刻から48時間をいいます。以下同じ)平均で9時間が限度です
 1日当たりの運転時間の計算に当たっては、特定の日を起算日として2日ごとに区切り、その2日間の平均とすることが望ましいですが、この特定日の最大運転時間が改善基準告示に違反するか否かは、

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

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

がともに9時間を超える場合は改善基準告示に違反し、そうでない場合は違反とはなりません。これを図示すると図6のようになります。

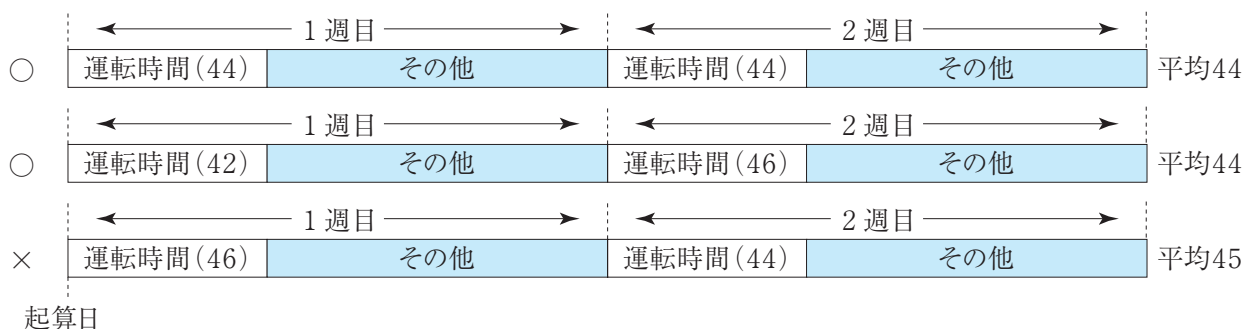
(図6)



- (2) 1週間の運転時間は2週間ごとの平均で44時間が限度です

特定の日を起算日として2週間ごとに区切り、その2週間ごとに計算します。
 これを図示すると図7のようになります。

(図7)



- (3) 連続運転時間は4時間が限度です

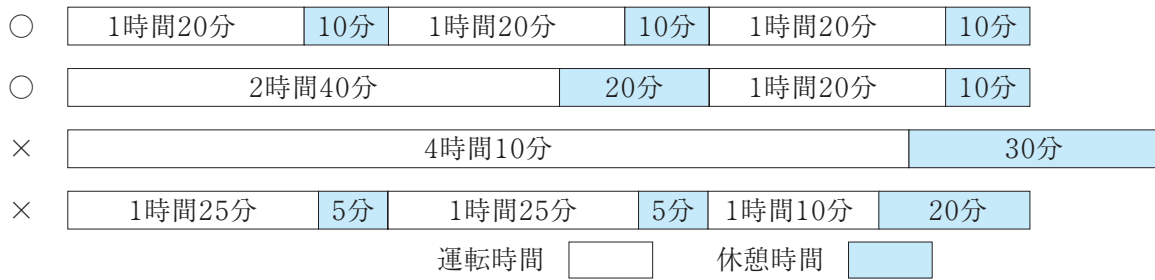
運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断して30分以上の休憩等を確保してください(図8参照)。

(図8)



ただし、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断する場合の休憩等については、少なくとも1回につき10分以上としたうえで分割することもできます（図9参照）。

（図9）

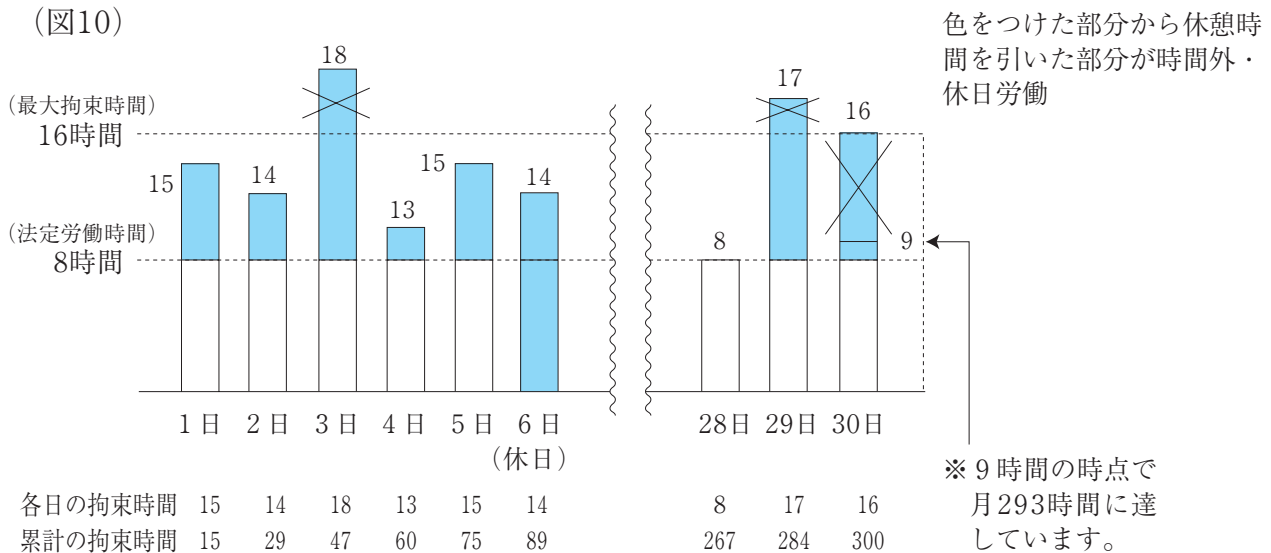


ポイント 4 時間外労働及び休日労働の限度

(1) 時間外労働及び休日労働の拘束時間の限度は以下のとおりです

時間外労働及び休日労働は1日の最大拘束時間（16時間）、1箇月の拘束時間（原則293時間、労使協定があるときはポイント2（1）の条件の下で320時間まで）が限度です（図10参照）。なお、時間外労働及び休日労働を行う場合には、労働基準法第36条第1項に基づく時間外労働及び休日労働に関する協定届（P10参照）を労働基準監督署へ届け出てください。

（図10）



※この図は、1箇月の拘束時間が293時間で変形労働時間制が採用されていない場合のものであります。

(2) 休日労働の限度は以下のとおりです

休日労働は2週間に1回が限度です。

(1) 休息期間分割の特例があります

業務の必要上、勤務の終了後継続した8時間以上の休息期間を与えることが困難な場合には、当分の間、一定期間（原則として2週間から4週間程度）における全勤務回数の2分の1の回数を限度として、休息期間を拘束時間の途中及び拘束時間の経過直後に分割して与えることができます。

この場合、分割された休息期間は、1日において1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上としてください。

(2) 2人乗務の特例があります

運転者が同時に1台の自動車に2人以上乗務する場合（ただし、車両内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）においては、1日の最大拘束時間を20時間まで延長でき、また、休息期間を4時間まで短縮できます。

(3) 隔日勤務の特例があります

業務の必要上やむを得ない場合には、当分の間、次の条件の下に隔日勤務に就かせることができます。

① 2暦日における拘束時間は、21時間を超えないこと。

ただし、事業場内仮眠施設又は使用者が確保した同種の施設において、夜間に4時間以上の仮眠時間を与える場合には、2週間について3回を限度に、この2暦日における拘束時間を24時間まで延長することができます。

この場合においても、2週間における総拘束時間は126時間が限度です。

② 勤務終了後、継続20時間以上の休息期間を与えること。

(4) フェリーに乗船する場合の特例があります

運転者が勤務の途中においてフェリーに乗船する場合には、フェリー乗船時間については、原則として、休息期間として取り扱います。

上記により休息期間とされた時間を休息期間8時間（2人乗務の場合4時間、隔日勤務の場合20時間）から減じることができます。

ただし、その場合においても、減算後の休息期間は、2人乗務の場合を除き、フェリー下船時刻から勤務終了時刻までの間の時間の2分の1を下回ってはなりません。

改善基準告示の詳細及び不明な点については、最寄りの都道府県労働局、労働基準監督署にお問い合わせ下さい。

貨物自動車運送事業に従事する自動車運転者の1箇月についての拘束時間の延長に関する協定書（例）

〇〇運送株式会社代表取締役〇〇〇〇と〇〇運送労働組合執行委員長〇〇〇〇
（〇〇運送株式会社労働代表〇〇〇〇）は、「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準第4条第1項第1号ただし書きの規定に基づき、拘束時間に関し、下記のとおり協定する。

記

- 1 本協定の適用対象者は、貨物自動車の運転の業務に従事する者とする。
- 2 拘束時間は下の表のとおりとする。なお、各月の起算日は1日とする。

4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間計
265 時間	320 時間	293 時間	305 時間	265 時間	265 時間	320 時間	305 時間	305 時間	275 時間	305 時間	293 時間	3516 時間

- 3 本協定の有効期間は、平成28年4月1日から平成29年3月31日までとする。
- 4 本協定に定める事項について変更する必要がある場合には、14日前までに協議を行い、変更を行うものとする。

平成28年3月28日

〇〇運送労働組合執行委員長 〇〇〇〇 印
（〇〇運送株式会社労働者代表 〇〇〇〇 印）

〇〇運送株式会社代表取締役 〇〇〇〇 印

時間外労働に関する協定届（例）
休日労働

様式第9号（第17条関係）

事業の種類		事業の名称		事業の所在地（電話番号）		
貨物自動車運送事業		〇〇運輸株式会社		〇市〇町〇丁目〇〇番地（00-0000-0000）		
時間外労働をさせる必要のある具体的事由	労働者数 〔満18歳以上 の者〕	業務の種類	労働者数 〔満18歳以上 の者〕	所定労働時間	延長することができる時間	期間
				1日	1日を超える一定の期間 (起算日)	
① 下記②に該当しない労働者	必要の季節的な増大等に対処するため（詳細は別添協定書記載のとおり）	別添協定書記載のとおり	別添協定書記載のとおり	1週40時間 1日8時間	別添協定書記載のとおり	平成28年4月1日から 平成29年3月31日まで
② 1年単位の変形労働時間制により労働する労働者	同上	同上	同上	1週40時間 1日8時間	同上	同上
休日労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	労働者数 〔満18歳以上 の者〕	所定休日	労働させることができる休日並びに始業及び終業の時刻		期間
必要の季節的な増大等に対処するため（詳細は別添協定書記載のとおり）	別添協定書記載のとおり	別添協定書記載のとおり	毎週2日 国民の休日	別添協定書記載のとおり		平成28年4月1日から 平成29年3月31日まで

協定の成立年月日 平成28年3月28日

協定の当事者である労働組合の名称又は労働者の過半数を代表する者の
職名 〇〇課 〇〇係 〇〇 又は 〇〇課 〇〇係 〇〇 〇〇 〇〇 〇〇
氏名 〇〇運輸労働組合 〇〇 〇〇 〇〇 〇〇

協定の当事者（労働者の過半数を代表する者の場合）の選出方法（投票による選挙） ※ 協定の当事者が労働組合である場合は記入不要

平成28年3月31日

〇〇労働基準監督署長殿

職名 代表取締役

使用者

〇〇〇〇〇〇

印

(別 添)

時間外労働及び休日労働に関する協定書(例)

〇〇運輸株式会社代表取締役〇〇〇〇(以下「甲」という。)と〇〇運輸労働組合執行委員長〇〇〇〇(〇〇運輸株式会社労働者代表〇〇〇〇)は、労働基準法第36条第1項の規定に基づき、労働基準法に定める法定労働時間(1週40時間、1日8時間)並びに変形労働時間制の定めによる所定労働時間を超えた労働時間で、かつ1日8時間、1週40時間の法定労働時間又は変形期間の法定労働時間の総枠を超える労働(以下「時間外労働」という。)及び労働基準法に定める休日(毎週1日又は4週4日)における労働(以下「休日労働」という。)に関し、次のとおり協定する。

第1条 甲は、時間外労働及び休日労働を可能な限り行わせないように努める。

第2条 甲は、就業規則第〇〇条の規定に基づき、必要がある場合には、次により時間外労働を行わせることができる。

	時間外労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数 (満18歳以上の者)	延長することができる時間				期 間
				1 日	1日を超える一定の期間 (起算日)			
					2 週 (4月1日)	1箇月 (4月1日)	1 年 (4月1日)	
① 下記②に該当しない労働者	<ul style="list-style-type: none"> ・需要の季節的な増大及び突発的な発注の変更に対処するため ・一時的な道路事情の変化等によって到着時刻に遅延が生ずるため ・当面の人員不足に対処するため 	自動車運転者	20	5	24	50	450	平成28年4月1日から平成29年3月31日まで
		荷役作業員	2	4	/	45	360	
		自動車整備士	2	4	/	45	360	
		経理事務員	2	4	/	45	300	
② 1年単位の变形労働時間制により労働する労働者	<ul style="list-style-type: none"> ・需要の季節的な増大及び突発的な発注の変更に対処するため ・一時的な道路事情の変化等によって到着時刻に遅延が生ずるため ・当面の人員不足に対処するため 	自動車運転者	10	5	24	48	400	平成28年4月1日から平成29年3月31日まで
		荷役作業員	2	3	/	42	320	
		自動車整備士	2	3	/	42	320	
		経理事務員	2	3	/	40	280	

2 自動車運転者については、前項の規定により時間外労働を行わせることによって「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準告示」という。)に定める1箇月についての拘束時間及び1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の時間外労働時間の限度とする。

第3条 甲は、就業規則第〇〇条の規定に基づき、必要がある場合には、次により休日労働を行わせることができる。

休日労働をさせる必要のある具体的事由	業務の種類	従事する労働者数 (満18歳以上の者)	労働させることができる休日 並びに始業及び終業の時刻	期 間
需要の季節的な増大に対処するため	自動車運転者	36	・法定休日のうち、2週を通じ1回 ・始業及び終業時刻は、あらかじめ運行予定表で定められた始業及び終業の時刻とする。	平成28年4月1日から平成29年3月31日まで
	荷役作業員	6	・法定休日のうち、4週を通じ2回 ・始業時刻 午前8時 ・終業時刻 午後5時	
	自動車整備士	6		
毎月の精算事務のため	経理事務員	6		平成28年4月1日から平成29年3月31日まで

2 自動車運転者については、前項の規定により休日労働を行わせることによって、改善基準告示に定める1箇月についての拘束時間及び1日についての最大拘束時間の限度を超えることとなる場合においては、当該拘束時間の限度をもって、前項の休日労働の限度とする。

第4条 前2条の規定に基づいて時間外労働又は休日労働を行わせる場合においても、自動車運転者については、改善基準告示に定める運転時間の限度を超えて運転業務に従事させることはできない。

第5条 甲は、時間外労働を行わせる場合は、原則として、前日の終業時刻までに該当労働者に通知する。また、休日労働を行わせる場合は、原則として、2日前の終業時刻までに該当労働者に通知する。

第6条 第2条の表における2週、1箇月及び1年の起算日並びに第3条の表における2週及び4週の起算日はいずれも平成28年4月1日とする。

2 本協定の有効期間は、平成28年4月1日から平成29年3月31日までとする。

平成28年3月28日

〇〇運輸労働組合
執行委員長 〇〇〇〇 印

〔 〇〇運輸株式会社
労働者代表 〇〇〇〇 印 〕

〇〇運輸株式会社
代表取締役 〇〇〇〇 印

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~

1 明日〇時着で運送できますか？
あと、倉庫への搬入作業もお願いします。

2 はい、わかりました。
4t車1台手配します。
後ほど、運送状のメールをお願いします。

3 運送状に必要な事項を記載して、メール送信します。

4 運送引受書

- ①運送委託者
- ②委託日、受託日
- ③運送日時
- ④運送品の概要、車種・台数
- ⑤運賃、燃料サーチャージ
- ⑥附帯業務内容
- ⑦有料道路利用料、附帯業務料その他
- ⑧支払方法、期日

5 附帯業務内容、運賃、料金の記載も問題ないし、運送引受書をメール送信！

6 運送指示書に反映し、ドライバーに連絡。

7 予定通り運送完了！
今日も家族と一緒に夕食が食べられるな(^-^)

8 荷物・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

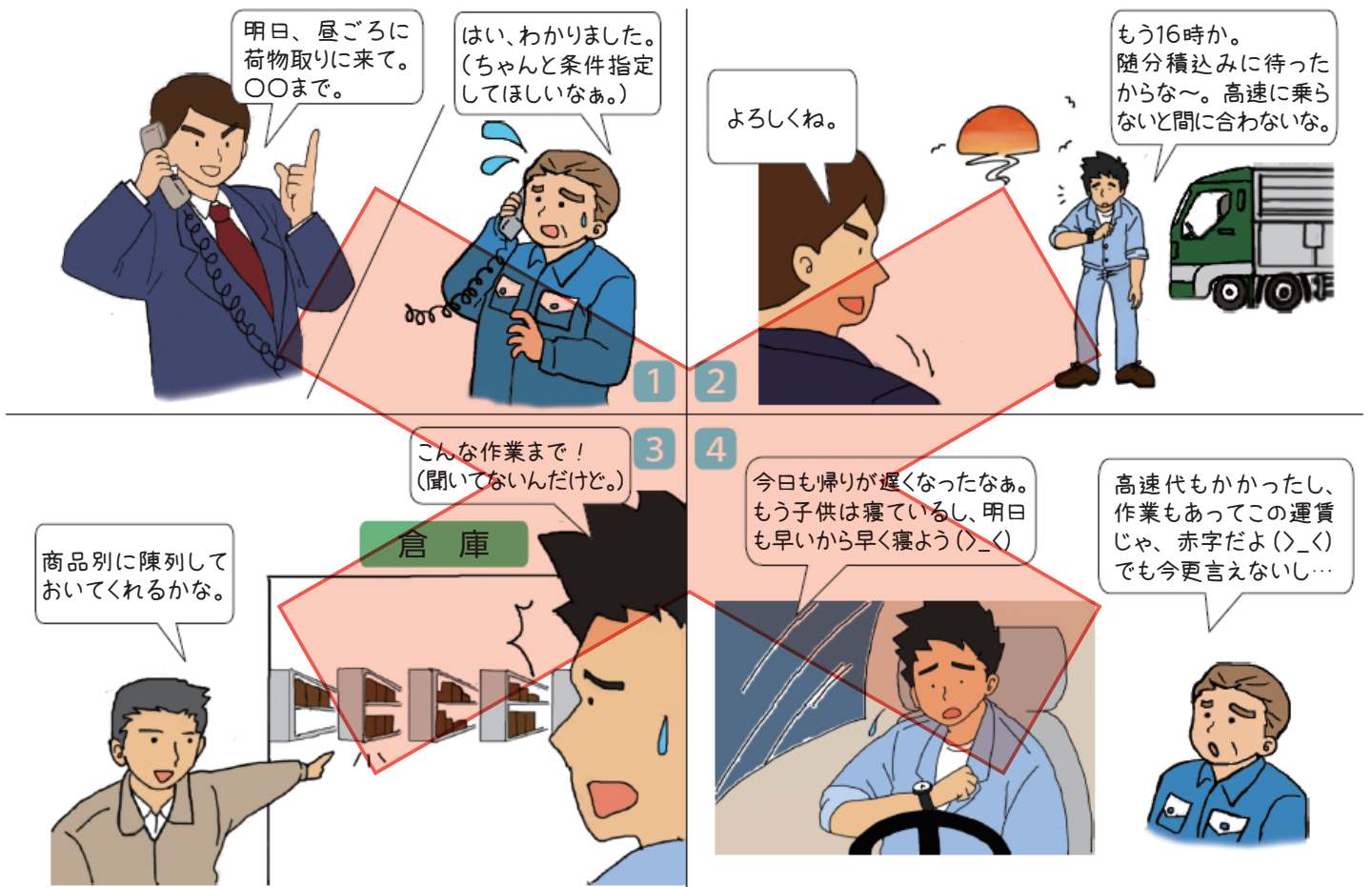
トラブル解消

お待ちしています。

業務の効率化

適正運賃・料金收受

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。

荷主の皆様へ ご存知ですか？ トラックドライバーの 労働時間のルールを



● 労働時間のルール「改善基準告示」 厚生労働大臣が定めた基準です

拘束時間 (始業から終業までの時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・1日 原則 13 時間以内 最大 16 時間以内 (15 時間超えは 1 週間 2 回以内) ・1か月 293 時間以内
休息期間 (勤務と次の勤務の間の自由な時間)	<ul style="list-style-type: none"> ・継続 8 時間以上
運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・2日平均で、1日あたり 9 時間以内 ・2週間平均で、1週間あたり 44 時間以内
連続運転時間	<ul style="list-style-type: none"> ・4 時間以内

詳しくは厚生労働省の HP (<http://www.mhlw.go.jp/new-info/kobetu/roudou/gyousei/kantoku/040330-10.html>) をご覧ください。

過労運転への荷主の関与が判明すると 荷主名が公表されます



● 荷主勧告制度の概要

違反行為

荷主からの
労働時間等の
ルールを無視した
指示・強要
過労運転防止違反
最高速度違反
過積載運行 等

荷主の主體的な関与が
認められる場合

荷主勧告

荷主名及び
事案の概要を公表

(貨物自動車運送事業法第 64 条)

国土交通省から荷主勧告書が発出されます

勸告								
<p>貴社依頼に係る運送において、下記のとおり、貨物自動車運送事業者が〇〇違反をしていた事実があり、当〇〇運輸局で所要の調査を行った結果、当該違反行為が主に貴社の行為に起因するものであると認められ、かつ、当該事業者への処分のみによっては、当該違反行為の再発防止が困難であると認められた。</p>								
<p>違反事実</p> <table border="1"> <tr> <td>違反内容</td> <td>① (過労運転防止違反・過積載運行・最高速度違反 等の別)</td> </tr> <tr> <td>② 違反事業者名</td> <td>株式会社〇〇〇〇</td> </tr> <tr> <td>③ 違反日時</td> <td>平成〇〇年〇〇月〇〇日</td> </tr> <tr> <td>④ 積載品</td> <td>〇〇〇〇</td> </tr> </table>	違反内容	① (過労運転防止違反・過積載運行・最高速度違反 等の別)	② 違反事業者名	株式会社〇〇〇〇	③ 違反日時	平成〇〇年〇〇月〇〇日	④ 積載品	〇〇〇〇
違反内容	① (過労運転防止違反・過積載運行・最高速度違反 等の別)							
② 違反事業者名	株式会社〇〇〇〇							
③ 違反日時	平成〇〇年〇〇月〇〇日							
④ 積載品	〇〇〇〇							
<p>なお、当運輸局は、上記事案について、平成〇〇年〇〇月〇〇日付けで〇〇違反を行った事業者の車両を使用停止 (〇台・〇日間) する行政処分を行ったところである。</p> <p>ついで、今般、貨物自動車運送事業法第 64 条に基づき、貴社に対して、貨物自動車運送事業者に対する輸送の安全の確保を阻害する行為を是正し、当該違反行為の再発防止を図るため、次の措置をとるべきことを勧告する。</p> <p>(荷主の行為に応じた勧告内容を記載)</p> <p>なお、事実関係等についての問い合わせがある場合は、下記まで連絡されたい。 (問い合わせ先 〇〇運輸局自動車交通部〇〇 〇〇〇〇 電話 〇〇-〇〇〇〇)</p> <p style="text-align: right;">平成〇〇年〇〇月〇〇日 (〇〇第 号)</p> <p>〇〇〇〇株式会社 御中</p> <p style="text-align: right;">〇〇運輸局長 印</p>								

荷主がトラック事業者に対して、労働時間等のルールが守れなくなる行為を強要すると、荷主勧告の対象となり、荷主名が公表される場合があります。

① 非合理的な到着時間の設定



② 手待ち時間の恒常的な発生



③ やむを得ない遅延に対するペナルティの設定



④ 積み込み前に貨物量を増やすような急な依頼



過労運転や無理な運行は大きな事故につながります。



トラック運転者の労働条件に関する自己診断チェックリスト

1. 貴事業場の概要について

貴事業場名					
ご担当者	氏名	部署名	役職名	ご連絡先	
貴事業場の労働者数	人（うちトラック運転者数 人）				
貴事業場の保有車両数	大型	台、中型	台、小型	台、その他	台

2. 労働時間管理について

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

1. 全ての車両にデジタルタコグラフを装着して管理している。
2. 大型車等タコグラフの装着義務付け車両にはデジタルタコグラフを装着して管理し、それ以外は、運転日報で管理している。
3. 大型車等タコグラフの装着義務付け車両でもデジタルタコグラフは一部の装着で、運転日報で管理している。
4. デジタルタコグラフは装着しておらず、全て運転日報で管理している。
5. その他（具体的に

3. 運送事業者は「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示。」）を遵守する必要があります。

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

(1) 1か月の拘束時間について

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

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

※2、4、5、6については改善が必要です。

(2) 1日の拘束時間について

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

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

※3については改善が必要です。

(3) 1日の拘束時間(13時間)の延長の回数について

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

1週間につき2回以内である	1週間につき2回を超える場合がある
1	2

※2については改善が必要です。

(4) 休息期間について

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

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

※2については改善が必要です。

(5) 分割休息期間について

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

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

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

※3については改善が必要です。

(6) 1日の運転時間について

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

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

※2については改善が必要です。

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

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

(7) 1週間の運転時間について

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

1週間の運転時間は44時間以内である	1週間の運転時間が44時間を超える場合がある
1	2

※2については改善が必要です。

(8) 連続運転時間について

トラック運転者の連続運転時間を、4時間以内としていますか。

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

連続運転時間は4時間以内である	運転開始後4時間以内に運転の中断があるが、その合計時間が30分未満の場合がある	連続運転時間が4時間を超えており、4時間以内に運転の中断時間はない場合がある
1	2	3

※2、3については改善が必要です。

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

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

1. 発荷主からのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない。
2. ドライバーが指示通りに運行しない。
3. 労働時間管理が正確ではない。
4. 運転日報への記入が不正確である。
5. 発荷主からの発注等オーダーが厳しい。
6. 発荷主先で手待ち時間が発生する。
7. 配送先(着荷主)で手待ち時間が発生する。
8. その他 (具体的に

)

5. 前の3. で、改善基準告示が『遵守できていない状況がある』現場は、今回の改善事業の対象となる荷主の業務の影響がありますか。該当する番号に○印をつけて下さい。

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

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

具体的には、平成29年6月分の実績から、各労働時間の項目が「最も長い運転者」及び「平均的な運転者」について該当する数値をそれぞれ記入して下さい。なお、「最も長い運転者」については、その運転者の勤務体系を、下表の選択肢から選び、番号を記入して下さい。

※休息期間のみ、「最も短い運転者」の実態を記入して下さい。

労働時間の項目	最も長い運転者		平均的な運転者	
	具体的な時間	勤務体系	具体的な時間	勤務体系
1か月の拘束時間	時間		時間	
1日の拘束時間	時間		時間	
休息期間	※ ここだけは、「最も短い運転者」の実態を記入して下さい。 時間		時間	
1日の運転時間	時間		時間	
1週間の運転時間	時間		時間	
連続運転時間	時間		時間	
1日の手待ち時間	時間		時間	
1か月の総労働時間	時間		時間	
1か月の時間外労働時間	時間		時間	

勤務体系の選択肢

1. 長距離貨物輸送を担当
2. 日帰り貨物輸送を担当
3. 長距離及び日帰りの両方を担当

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

1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。
2. 発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない。
3. 発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができない。
4. 発荷主の要求するリードタイム（輸送時間）が短すぎる。
5. 配送先（着荷主）の庭先での荷役に時間がかかる。
6. 配送先（着荷主）で手待ち時間が発生する。
7. 高速道路を走行せず、一般道路を走行している。
8. その他

（具体的に）

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

8. 前の7. での問題について、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、何が原因で発生するかについて、「現在わかる範囲で」具体的な状況を記入して下さい。
※前の7. で○印をつけていただいた影響についてのみご回答いただければ結構です。

【1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。】

①手待ち時間は、「どこで」発生していますか。

(例えば、工場の出荷窓口、倉庫や物流センターの出荷窓口 等々)

②手待ち時間は、それぞれの発生場所で「どのような頻度で」発生していますか。

(例えば、毎日または毎回、1週間に○回程度、月に○回程度 等々)

③手待ち時間は、それぞれの発生場所で「どの程度の時間」、発生していますか。

(例えば、工場の出荷窓口で毎回○分程度 等々)

④手待ち時間は、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

(例えば、積込みの車両が滞留しているため、順番待ちが発生するため 等々)

【2. 発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない。】

①配車指示の遅れは、どこからのものですか。

(例えば、荷主の工場の出荷担当者、荷主の物流業務の担当者 等々)

②配車指示の遅れは、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

(例えば、毎日または毎回、1週間に〇回程度、月に〇回程度 等々)

③配車指示の遅れは、それぞれの発生場所でどの程度の時間、発生していますか。

(例えば、工場の出荷窓口で毎回〇分程度 等々)

④配車指示の遅れは、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

(例えば、製品の完成の遅れ、出荷作業の遅れ、連絡の遅れ 等々)

【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。】

①突発的な配車指示は、どこからのものですか。

(例えば、荷主の工場の出荷担当者、荷主の物流業務の担当者 等々)

②突発的な配車指示は、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

(例えば、毎日または毎回、1週間に○回程度、月に○回程度 等々)

③突発的な配車指示は、それぞれの発生場所でどのように発生していますか。

(例えば、急な行き先の変更、出荷の停止、緊急出荷、貨物量の増加、貨物量の減少 等々)

④突発的な配車指示は、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

(例えば、販売先からの要請で、荷主の社内の事情で 等々)

【4. 発荷主の要求するリードタイム（輸送時間）が短すぎる。】

①短すぎるリードタイムは、どこへのものですか。

（例えば、配送先の物流センター（具体的に〇〇）で、配送先の店舗（具体的に〇〇）で 等々）

②短すぎるリードタイムは、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

（例えば、毎日または毎回、1週間に〇回程度、月に〇回程度 等々）

③短すぎるリードタイムは、それぞれの発生場所でどのように発生していますか。

（例えば、配送先の物流センター（具体的に〇〇）まで片道△△k mが□□時間で 等々）

④短すぎるリードタイムは、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

（例えば、配送先への到着時間厳守のため、途中の渋滞等による時間を考慮していないため 等々）

【5. 配送先（着荷主）の庭先での荷役に時間がかかる。】

①荷役に時間がかかる配送先は、どこですか。

（例えば、配送先の物流センター（具体的に〇〇）で、配送先の店舗（具体的に〇〇）で 等々）

②配送先の荷役に時間がかかる場合、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

（例えば、毎日または毎回、1週間に〇回程度、月に〇回程度 等々）

③配送先の荷役に時間がかかる場合、それぞれの発生場所でどの程度の時間、発生していますか。

（例えば、配送先の物流センターで毎回〇分程度 等々）

④配送先の荷役に時間がかかる場合、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

（例えば、手卸しのため、フォークリフトの台数が少ないため、運送会社が棚への積みつけまで行うため 等々）

【6. 配送先（着荷主）で手待ち時間が発生する。】

①手待ち時間は、どこで発生していますか。

（例えば、配送先の物流センター（具体的に〇〇）で、配送先の店舗（具体的に〇〇）で 等々）

②手待ち時間は、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

（例えば、毎日または毎回、1週間に〇回程度、月に〇回程度 等々）

③手待ち時間は、それぞれの発生場所でどの程度の時間、発生していますか。

（例えば、配送先の物流センターで毎回〇分程度 等々）

④手待ち時間は、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

（例えば、積込みの車両が滞留しているため、順番待ちが発生するため 等々）

【7. 高速道路を走行せず、一般道路を走行している。】

①一般道路の走行により時間を要している運行ルートはどこへのものですか。

(例えば、配送先の物流センター(具体的に〇〇)まで、配送先の店舗((具体的に〇〇)まで 等々)

②その運行ルートの輸送は、それぞれどのような頻度で発生していますか。

(例えば、毎日または毎回、1週間に〇回程度、月に〇回程度 等々)

③一般道路を利用することにより、どの程度、運行時間が余分にかかっていますか。

(例えば、配送先の物流センター(具体的に〇〇)まで片道△△k mが□□時間で 等々)

④高速道路を利用せず、一般道路を利用しているのは、どのような原因からですか。

(例えば、高速道路料金を収受できないため、自社内のコスト削減のため 等々)

【8. その他】

①その影響は、どこで発生していますか。

②その影響は、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

③その影響は、それぞれの発生場所でどの程度の時間、発生していますか。

④その影響は、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

9. 前の7. で生じている問題について、荷主企業にどのような協力を仰げば、改善基準告示を遵守でき、労働時間が改善できるとお考えですか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

1. 発荷主での荷役の機械化等による荷役時間の削減
2. 着荷主での荷役の機械化等による荷役時間の削減
3. 発荷主・着荷主での商慣行の改善 (具体的に)
4. 発注時刻の厳守・見直し
5. 出荷時刻の厳守・見直し
6. 発荷主での荷役作業の削減・解放
7. 配送先 (着荷主) での荷役作業の削減・解放
8. 配送先 (着荷主) への配達指定時刻の延長・柔軟化
9. 配送先 (着荷主) での手待ち時間の削減への口添え
10. 発荷主での物流施設の拡充・整備
11. 配送先 (着荷主) での物流施設の拡充・整備
12. その他 (具体的に)

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

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

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

1. 荷主企業が負担している。
2. 荷主企業と運送事業者 (当社) の双方で負担している。
3. 運送事業者 (当社) が負担している。
4. わからない
5. その他 (具体的に)

12. 前の11. で、「2」または「3」に○とお答えの場合、そのコストはどのような形で負担していますか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

1. 会社の利益を少なくする。
2. 労働者の賃金水準を下げる。
3. 経営の効率化を図る。
4. その他 (具体的に)

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

荷役作業の内容	発荷主が担当	運送事業者が担当	配送先（着荷主）が担当
積み込み	1	2	3
荷卸し	1	2	3
その他付帯作業（棚入れ、商品仕分け、検品等、下欄に具体的にご記入下さい）	—	—	—
	1	2	3
	1	2	3
	1	2	3

14. 前の13. で、「2」に○とお答えの場合、その作業依頼状況について、項目毎に該当する番号の1つに○印をつけて下さい。

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

15. その他、改善基準告示の遵守に向けて、自社で必要な（取り組み可能な）取り組みがございましたら、お考えをお聞かせ下さい。

16. 改善基準告示が『遵守できている』現場でも、トラック運転者の労働時間をもっと短くしたい事例はありますか。また、改善基準告示を遵守するために工夫している取組みなどがありますか。ある場合には、具体的にお聞かせ下さい。

◆ご協力ありがとうございました◆

トラック運転者の労働条件に関する自己診断チェックリスト

問 1. 貴事業場の概要について

貴事業場名					
ご担当者	氏名	部署	役職	連絡先	
貴事業場の労働者数	人（うちトラック運転者数 人）				
貴事業場の保有車両数	大型	台、中型	台、小型	台、その他	台

問 2. 労働時間管理について

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

1. 全ての車両にデジタルタコグラフを装着して管理している。
2. 大型車等タコグラフの装着義務付け車両にはデジタルタコグラフを装着して管理し、それ以外は、運転日報で管理している。
3. 大型車等タコグラフの装着義務付け車両でもデジタルタコグラフは一部の装着で、運転日報で管理している。
4. デジタルタコグラフは装着しておらず、全て運転日報で管理している。
5. その他（具体的に

問 3. 運送事業者は「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」。）を遵守する必要があります。

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

(1) 1か月の拘束時間について

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

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

※2、4、5、6については改善が必要です。

(2) 1日の拘束時間について

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

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

※3については改善が必要です。

(3) 1日の拘束時間(13時間)の延長の回数について

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

※(2)で「2」または「3」に○印をつけていただいた方のみご回答下さい。

1週間につき2回以内である	1週間につき2回を超える場合がある
1	2

※2については改善が必要です。

(4) 休息期間について

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

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

※2については改善が必要です。

(5) 分割休息期間について

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

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

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

※3については改善が必要です。

(6) 1日の運転時間について

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

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

※2については改善が必要です。

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

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

(7) 1週間の運転時間について

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

1週間の運転時間は44時間以内である	1週間の運転時間が44時間を超える場合がある
1	2

※2については改善が必要です。

(8) 連続運転時間について

トラック運転者の連続運転時間を、4時間以内としていますか。

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

連続運転時間は4時間以内である	運転の中断はあるが、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	運転の中断時間なしに連続運転時間が4時間を超えている場合がある
1	2	3

※2、3については改善が必要です。

※上記の問3で、改善が必要な項目があった場合は次の問4. にお答え下さい。

※上記の問3で、改善が必要な項目がなかった場合は13ページの間10. 以降の問にお答え下さい。

問4. 問3. で、改善が必要な項目があった現場で、その要因はどこにあるとお考えですか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

1. 発荷主からのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない。
2. ドライバーが指示通りに運行しない。
3. 労働時間管理が正確ではない。
4. 運転日報への記入が不正確である。
5. 発荷主からの発注等オーダーが厳しい。
6. 発荷主先で手待ち時間が発生する。
7. 配送先(着荷主)で手待ち時間が発生する。
8. その他 (具体的に

問5. 問3. で、改善が必要な項目があった現場は、今回の改善事業の対象となる荷主グループ(真の荷主企業および元請け運送事業者)の業務の影響がありますか。該当する番号に○印をつけて下さい。

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

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

具体的には、平成29年6月分の実績から、各労働時間の項目が「最も長い運転者」及び「平均的な運転者」について該当する数値をそれぞれ記入して下さい。なお、「その運転者の勤務体系を、下表の選択肢から選び、番号を記入して下さい。

※休息期間のみ、「最も短い運転者」の実態を記入して下さい。

労働時間の項目	最も長い運転者		平均的な運転者	
	具体的な時間	勤務体系	具体的な時間	勤務体系
1か月の拘束時間	時間		時間	
1日の拘束時間	時間		時間	
休息期間	※ ここだけは、「最も短い運転者」の実態を記入して下さい。 時間		時間	
1日の運転時間	時間		時間	
1週間の運転時間	時間		時間	
連続運転時間	時間		時間	
1日の手待ち時間	時間		時間	
1か月の総労働時間	時間		時間	
1か月の時間外労働時間	時間		時間	

勤務体系の選択肢

1. 長距離貨物輸送を担当
2. 日帰り貨物輸送を担当
3. 長距離及び日帰りの両方を担当

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

1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。
2. 発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない。
3. 発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができない。
4. 発荷主の要求するリードタイム（輸送時間）が短すぎる。
5. 配送先（着荷主）の庭先での荷役に時間がかかる。
6. 配送先（着荷主）で手待ち時間が発生する。
7. 高速道路を走行せず、一般道路を走行している。
8. その他 { 具体的に }

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

問8. 問7. での問題について、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、何が原因で発生するかについて、「現在わかる範囲で」具体的な状況を記入して下さい。
※問7. で○印をつけていただいた項目についてのみご回答いただければ結構です。

【1. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。】

①手待ち時間は、「どこで」発生していますか。

(例えば、工場の出荷窓口、倉庫や物流センターの出荷窓口 等々)

②手待ち時間は、それぞれの発生場所で「どのような頻度で」発生していますか。

(例えば、毎日または毎回、1週間に○回程度、月に○回程度 等々)

③手待ち時間は、それぞれの発生場所で「どの程度の時間」、発生していますか。

(例えば、工場の出荷窓口で毎回○分程度 等々)

④手待ち時間は、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

(例えば、積込みの車両が滞留しているため、順番待ちが発生するため 等々)

【2. 発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない。】

①配車指示の遅れは、どこからのものですか。

(例えば、真の荷主の工場の出荷担当者、元請運送事業者の当該業務の担当者 等々)

②配車指示の遅れは、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

(例えば、毎日または毎回、1週間に〇回程度、月に〇回程度 等々)

③配車指示の遅れは、それぞれの発生場所でどの程度の時間、発生していますか。

(例えば、工場の出荷窓口で毎回〇分程度 等々)

④配車指示の遅れは、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

(例えば、製品の完成の遅れ、出荷作業の遅れ、連絡の遅れ 等々)

【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。】

①突発的な配車指示は、どこからのものですか。

(例えば、真の荷主の工場の出荷担当者、元請運送事業者の当該業務の担当者 等々)

②突発的な配車指示は、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

(例えば、毎日または毎回、1週間に〇回程度、月に〇回程度 等々)

③突発的な配車指示は、それぞれの発生場所でどのように発生していますか。

(例えば、急な行き先の変更、出荷の停止、緊急出荷、貨物量の増加、貨物量の減少 等々)

④突発的な配車指示は、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

(例えば、販売先からの要請で、荷主の社内の事情で 等々)

【4. 発荷主の要求するリードタイム（輸送時間）が短すぎる。】

①短すぎるリードタイムは、どこへのものですか。

（例えば、配送先の物流センター（具体的に〇〇）で、配送先の店舗（具体的に〇〇）で 等々）

②短すぎるリードタイムは、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

（例えば、毎日または毎回、1週間に〇回程度、月に〇回程度 等々）

③短すぎるリードタイムは、それぞれの発生場所でどのように発生していますか。

（例えば、配送先の物流センター（具体的に〇〇）まで片道△△k mが□□時間で 等々）

④短すぎるリードタイムは、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

（例えば、配送先への到着時間厳守のため、途中の渋滞等による時間を考慮していないため 等々）

【5. 配送先（着荷主）の庭先での荷役に時間がかかる。】

①荷役に時間がかかる配送先は、どこですか。

（例えば、配送先の物流センター（具体的に〇〇）で、配送先の店舗（具体的に〇〇）で 等々）

②配送先の荷役に時間がかかる場合、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

（例えば、毎日または毎回、1週間に〇回程度、月に〇回程度 等々）

③配送先の荷役に時間がかかる場合、それぞれの発生場所でどの程度の時間、発生していますか。

（例えば、配送先の物流センターで毎回〇分程度 等々）

④配送先の荷役に時間がかかる場合、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

（例えば、手卸しのため、フォークリフトの台数が少ないため、運送会社が棚への積みつけまで行うため 等々）

【6. 配送先（着荷主）で手待ち時間が発生する。】

①手待ち時間は、どこで発生していますか。

（例えば、配送先の物流センター（具体的に〇〇）で、配送先の店舗（具体的に〇〇）で 等々）

②手待ち時間は、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

（例えば、毎日または毎回、1週間に〇回程度、月に〇回程度 等々）

③手待ち時間は、それぞれの発生場所でどの程度の時間、発生していますか。

（例えば、配送先の物流センターで毎回〇分程度 等々）

④手待ち時間は、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

（例えば、積込みの車両が滞留しているため、順番待ちが発生するため 等々）

【7. 高速道路を走行せず、一般道路を走行している。】

①一般道路の走行により時間を要している運行ルートはどこへのものですか。

(例えば、配送先の物流センター(具体的に〇〇)まで、配送先の店舗((具体的に〇〇)まで 等々)

②その運行ルートの輸送は、それぞれどのような頻度で発生していますか。

(例えば、毎日または毎回、1週間に〇回程度、月に〇回程度 等々)

③一般道路を利用することにより、どの程度、運行時間が余分にかかっていますか。

(例えば、配送先の物流センター(具体的に〇〇)まで片道△△k mが□□時間で 等々)

④高速道路を利用せず、一般道路を利用しているのは、どのような原因からですか。

(例えば、高速道路料金を収受できないため、自社内のコスト削減のため 等々)

【8. その他】

①その影響は、どこで発生していますか。

②その影響は、それぞれの発生場所でどのような頻度で発生していますか。

③その影響は、それぞれの発生場所でどの程度の時間、発生していますか。

④その影響は、それぞれの発生場所でどのような原因から発生していますか。

問9. 問7で生じている問題について、真の荷主企業、あるいは元請の運送事業者にどのような協力を仰げば、改善基準告示を遵守でき、労働時間が短縮できるとお考えですか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

1. 発荷主での荷役の機械化等による荷役時間の削減
2. 着荷主での荷役の機械化等による荷役時間の削減
3. 発荷主・着荷主での商慣行の改善 (具体的に)
4. 発注時刻の厳守・見直し
5. 出荷時刻の厳守・見直し
6. 発荷主での荷役作業の削減・解放
7. 配送先 (着荷主) での荷役作業の削減・解放
8. 配送先 (着荷主) への配達指定時刻の延長・柔軟化
9. 配送先 (着荷主) での手待ち時間の削減への口添え
10. 発荷主での物流施設の拡充・整備
11. 配送先 (着荷主) での物流施設の拡充・整備
12. その他 (具体的に)

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

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

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

1. 荷主企業が負担している
2. 元請け運送事業者が負担している。
3. 荷主企業、元請運送事業者、実運送事業者 (当社) がそれぞれ負担している。
4. 元請運送事業者と実運送事業者 (当社) の双方が負担している。
5. 実運送事業者 (当社) が負担している。
6. わからない
7. その他 (具体的に)

問12. 問11. で、「3」、「4」、「5」に○とお答えの場合、貴事業場ではそのコストをどのような形で負担していますか。該当する番号全てに○印をつけて下さい。(複数回答可)

1. 会社の利益を少なくする。
2. 労働者の賃金水準を下げる。
3. 経営の効率化を図る。
4. その他 (具体的に)

問 13. 貴事業場では、本事業の対象とする荷役作業、付帯作業は誰が担当していますか。項目毎に該当する番号の1つに○印をつけて下さい。

荷役作業の内容	発荷主が担当	運送事業者が担当	配送先（着荷主）が担当
積み込み	1	2	3
荷卸し	1	2	3
その他付帯作業（棚入れ、商品仕分け、検品等、下欄に具体的にご記入下さい）	—	—	—
	1	2	3
	1	2	3
	1	2	3

問 14. 前の問 13. で、「2」に○とお答えの場合、その作業依頼状況について、項目毎に該当する番号の1つに○印をつけて下さい。

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

問 15. その他、改善基準告示の遵守に向けて、自社で必要と考えられる取組みがございましたら、お考えをお聞かせ下さい。

問16. 改善基準告示が『遵守できている』現場でも、トラック運転者の労働時間をもっと短くしたい事例はありますか。また、改善基準告示を遵守するために工夫している取組みがありますか。ある場合には、具体的にお聞かせ下さい。

◆ご協力ありがとうございました◆

トラック運転者の労働条件に関する自己診断チェックリスト

問 1. 貴事業場名・ご担当者について

貴事業場名		
ご担当者	氏名	部署名 役職名 ご連絡先

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

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

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

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

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

1. 元請運送事業者と協議を行った。
2. 実運送事業者と協議を行った。
3. 元請運送事業者、実運送事業者と協議を行った。
4. 仕入元（発荷主）と協議を行った。
5. その他

（具体的に

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

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

（申し入れの具体的内容

（例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など）

問6. トラック運転者は「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」(以下「改善基準告示」)を遵守する必要があります。貴事業場では、「改善基準告示」の内容をご存知ですか。該当する番号の1つに○印を付けて下さい。

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

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

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

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

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

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

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

1. 運送事業者側で荷主からのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない。
2. ドライバーが指示通りに運行しない。
3. 運送事業者側の労働時間管理が正確ではない。
4. ドライバーの運転日報への記入が不正確である。
5. 仕入元（発荷主）からの発注等オーダーが厳しい。
6. 仕入元（発荷主）先で手待ち時間が発生する。
7. 自社（着荷主）で手待ち時間が発生する。
8. その他

（具体的に

）

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

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

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

1. 着荷主である当社が負担している。
2. 発荷主である仕入元が負担している。
3. 着荷主である当社と運送事業者の双方で負担している。
4. 発荷主である仕入元がと運送事業者の双方で負担している。
5. 運送事業者が負担している。
6. わからない
7. その他

（具体的に

）

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

※「荷主勧告制度」とは、トラック運送事業者が行った過積載運行等の違反行為について、荷主が指示するなど荷主の主体的な関与があった場合に、国土交通省が当該荷主に対して是正措置を勧告し、トラック運送事業者の違反行為の再発防止を図る制度。荷主名及び事案の概要が公表されるものです。

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

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

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

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

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

問15. 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でしょうか。また、短縮化に向けて、お気づきの点やお考え、ご意見等ございましたら、何なりとご自由にご記入下さい。

問16. 本事業の対象とする委託元の運送事業者のトラック運転者の労働時間等について、お気づきの点やお考え、ご意見等ございましたら、何なりとご自由にご記入下さい。

◆ご協力ありがとうございました◆

トラック運転者の労働条件に関する自己診断チェックリスト

問1. 貴事業場名・ご担当者について

貴事業場名		
ご担当者	氏名	部署名 役職名 ご連絡先

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

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

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

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

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

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

（具体的に

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

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

（申し入れの具体的内容

（例；配送先の手待ち時間短縮、到着時間の変更など）

問6.トラック運転者は「自動車運転者の労働時間等の改善のための基準」（以下「改善基準告示」。）を遵守する必要があります。貴事業場では、「改善基準告示」の内容をご存知ですか。該当する番号の1つに○印を付けて下さい。

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

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

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

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

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

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

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

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

（具体的に

）

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

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

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

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

（具体的に

）

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

※「荷主勧告制度」とは、トラック運送事業者が行った過積載運行等の違反行為について、荷主が指示するなど荷主の主体的な関与があった場合に、国土交通省が当該荷主に対して是正措置を勧告し、トラック運送事業者の違反行為の再発防止を図る制度。荷主名及び事案の概要が公表されるものです。

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

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

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

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

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

問15. 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でしょうか。また、短縮化に向けて、お気づきの点やお考え、ご意見等ございましたら、何なりとご自由にご記入下さい。

問16. 本事業の対象とする委託先の運送事業者のトラック運転者の労働時間等について、お気づきの点やお考え、ご意見等ございましたら、何なりとご自由にご記入下さい。

◆ご協力ありがとうございました◆