

# 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10日

経済研究部 主任研究員

金澤 匡晃



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  
不可欠な問題そのもの

## 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



# 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。**

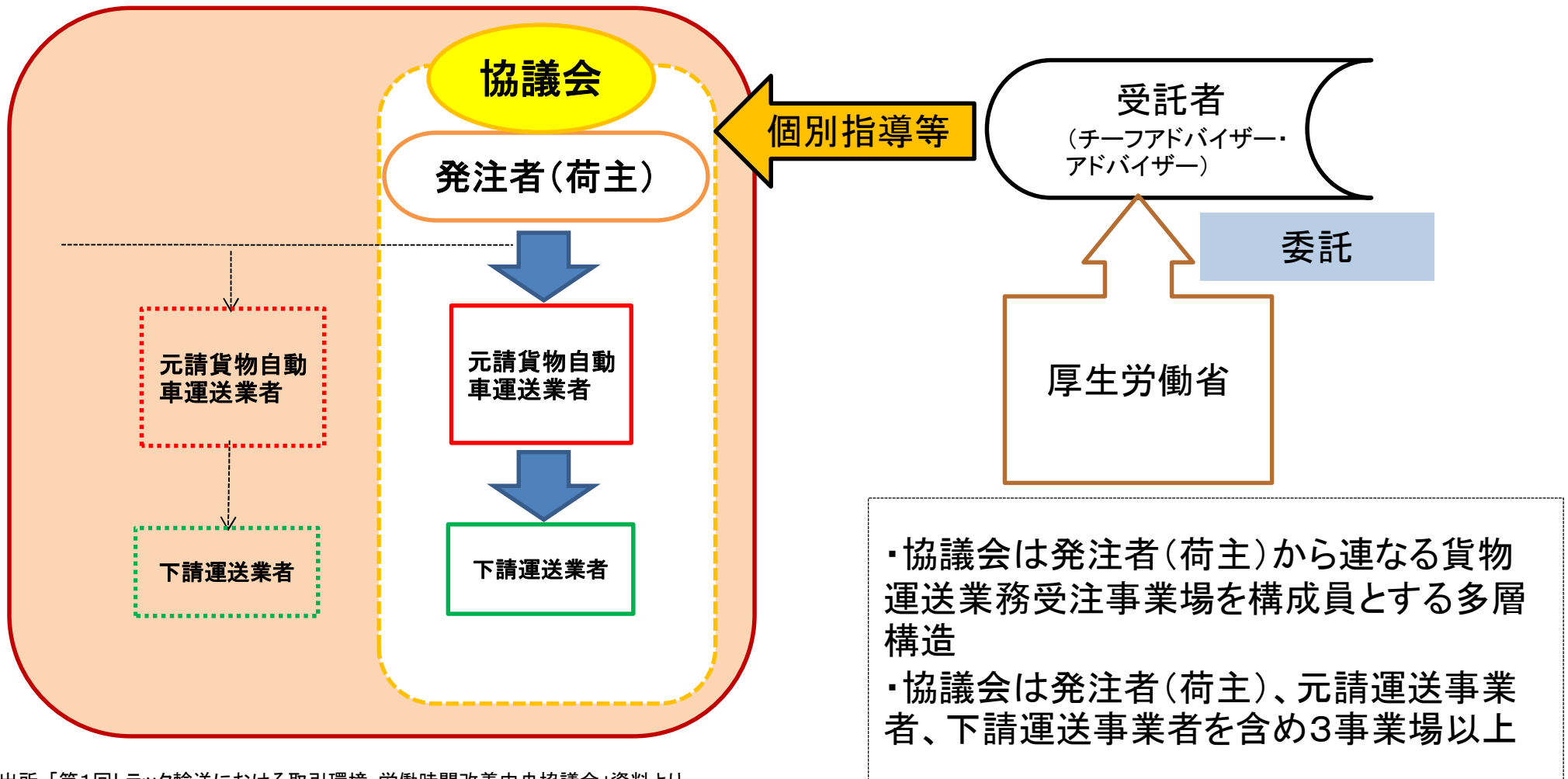
- 短期間での抜本的なドライバー不足の解消は期待できない？
- 輸送力を維持していくため、荷主を含めた物流全体で「**真の物流効率化**」が進む契機となり得る？

- 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



# 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。



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



# 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

	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月
協議会(第1回)		○								
チェックリストの受領・記載		↔								
事業場訪問(1回目)			↔	↔						
(改善内容の検討実行)				↔						
協議会(第2回)					○					
(改善作業の検討実行)					↔	↔	↔	↔		
事業場訪問(2回目)						↔	↔	↔		
協議会(第3回)									○	
アンケートの回答									↔	
報告書の作成								↔	↔	



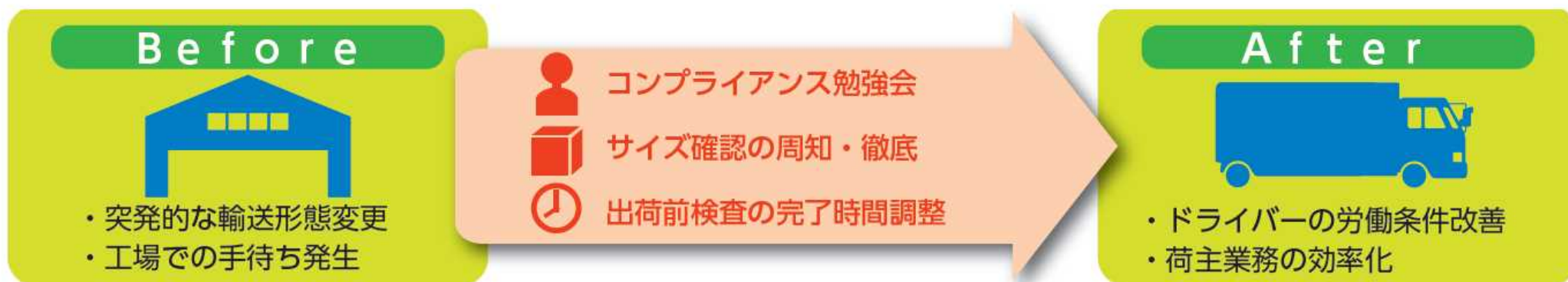
# 運送事業者と荷主企業の協力による長時間労働改善の取組事例

- 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



# 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



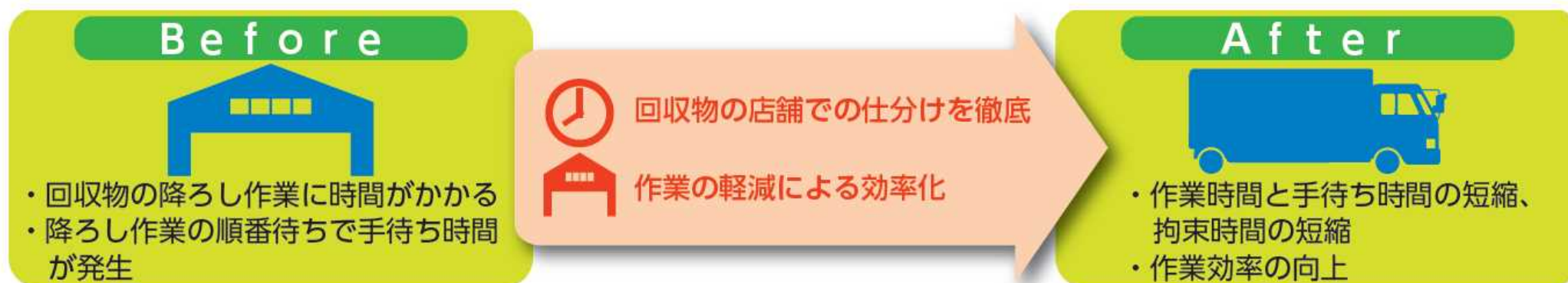
- ① 荷主企業に改善基準告示のポイントを理解して貰う
- ② 荷主企業と運送事業者の間で運送条件をしっかりと確認する
- ③ 荷主企業と運送事業者が共にお互いの業務内容を見直す

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」



# 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 4 回収物の降ろし作業時間短縮による拘束時間削減



- 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

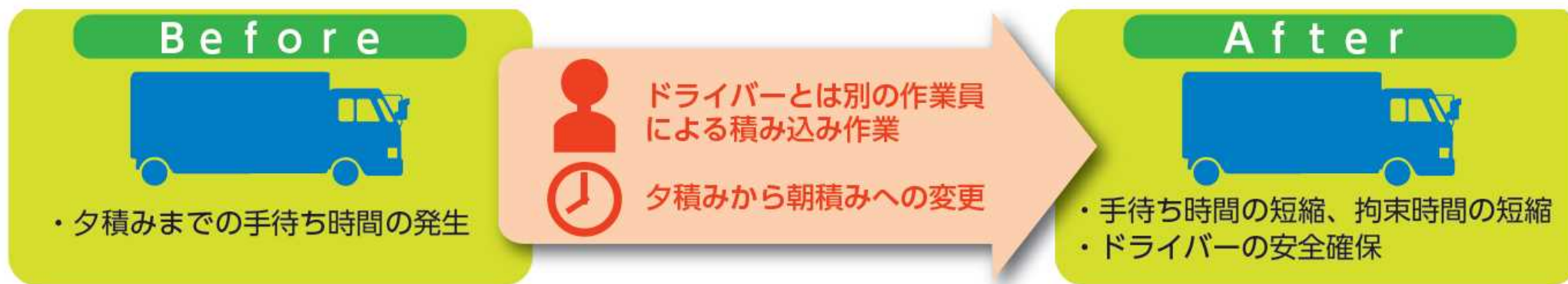
資料:「荷主企業と運送事業者の協力によるトラックドライバーの長時間労働の改善に向けた取組事例」





# 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⑥

## CASE 9 朝積みへの変更で拘束時間を短縮



- 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

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」



## 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



## 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



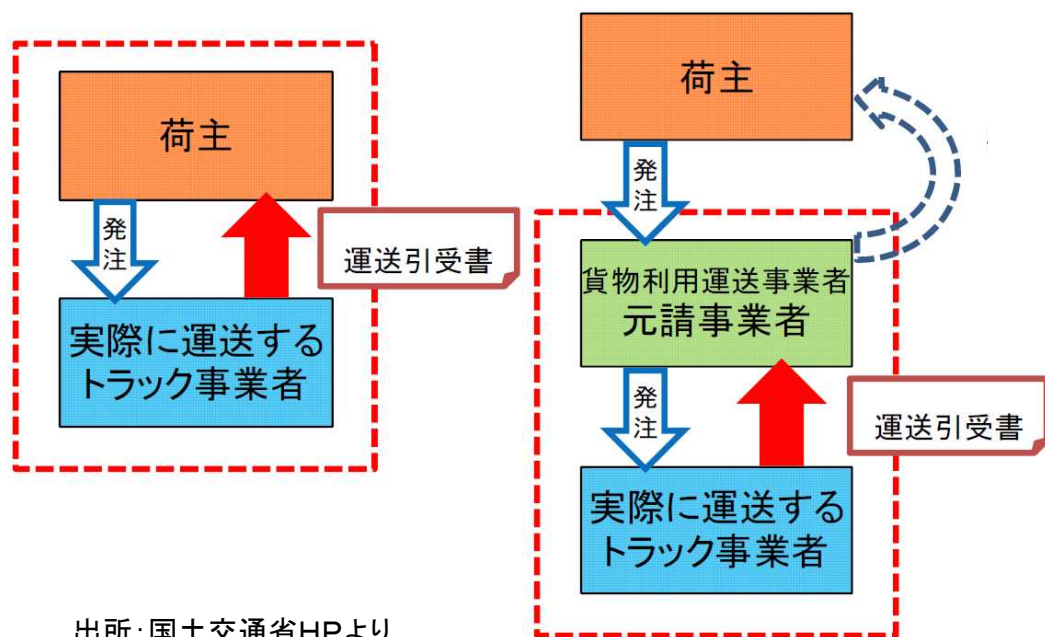
- 元請・下請関係の適正化、運送契約の書面化の徹底
- 荷主勧告制度の強化 等



# 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ため、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

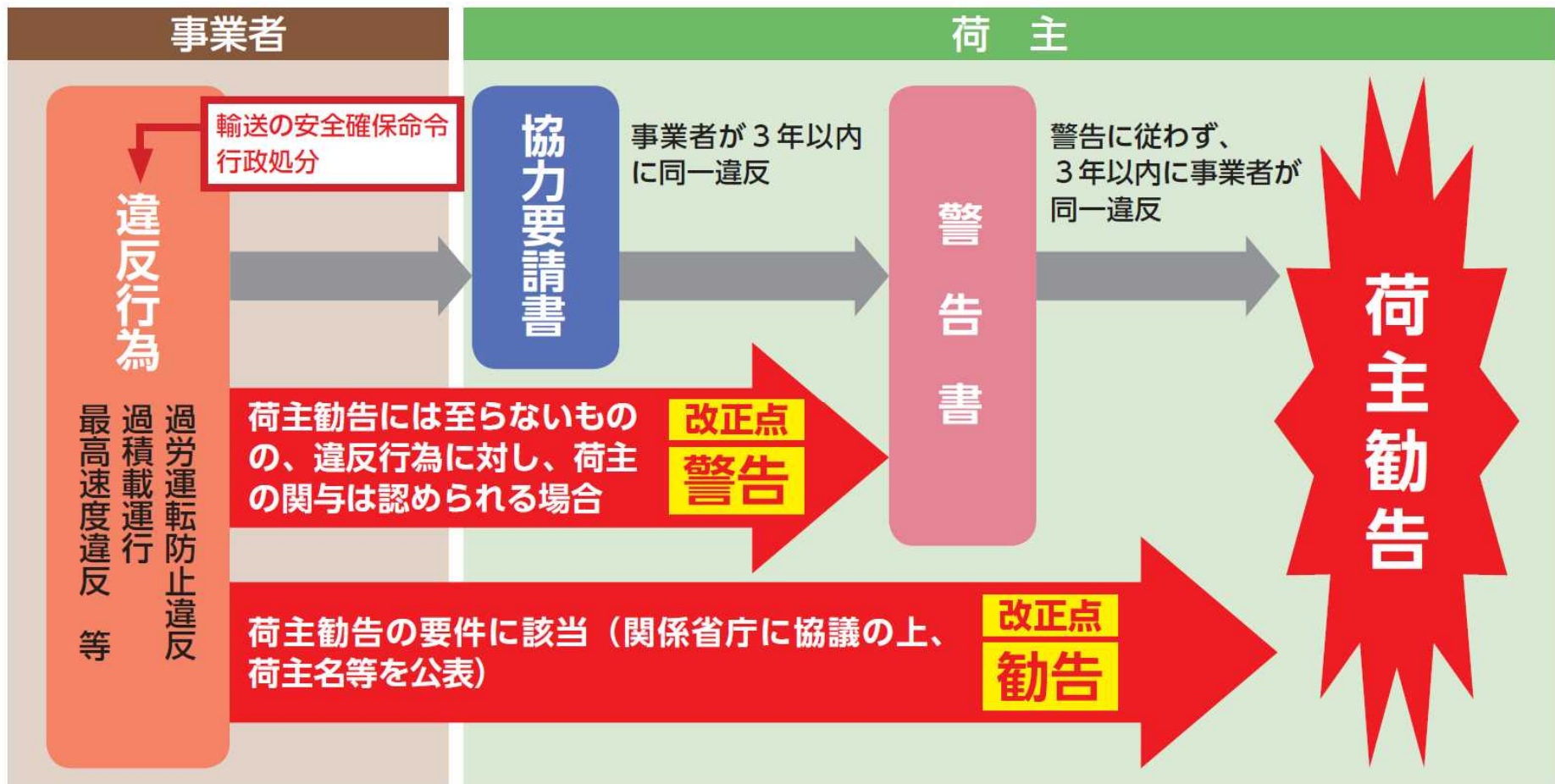
1	運送委託者・受託者名、連絡先など
2	委託日、受託日
3	運送日時（積込、取下的の日時、場所）
4	運送品の概要、車種・台数
5	運賃・燃料サーチャージ
6	付帯業務内容
7	有料道路利用料、付帯業務料
8	支払い方法・期日



# 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



## ●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: 安全運行を阻害する事例(契約にない附带作業)

元請は、現場で附带作業があるか、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带作業の存在を認識することになった。契約にない附带作業の対応により、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



○ 事業者、ドライバー、発・着荷主が連携して長時間労働の原因分析、改善策の検討、実践、検証を行う取り組み。

### 長時間労働の原因を考えるためのポイント

#### < 運転時間 >

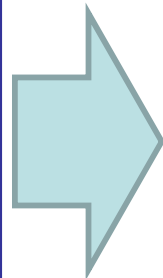
- ① 長距離(走行距離500km超)では改善基準を超える拘束時間16時間超の運行が頻繁にある。
- ② 走行距離の長短を問わず、高速道路の利用率が高くなるほど拘束時間が短い。

#### < 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

#### < 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

# 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

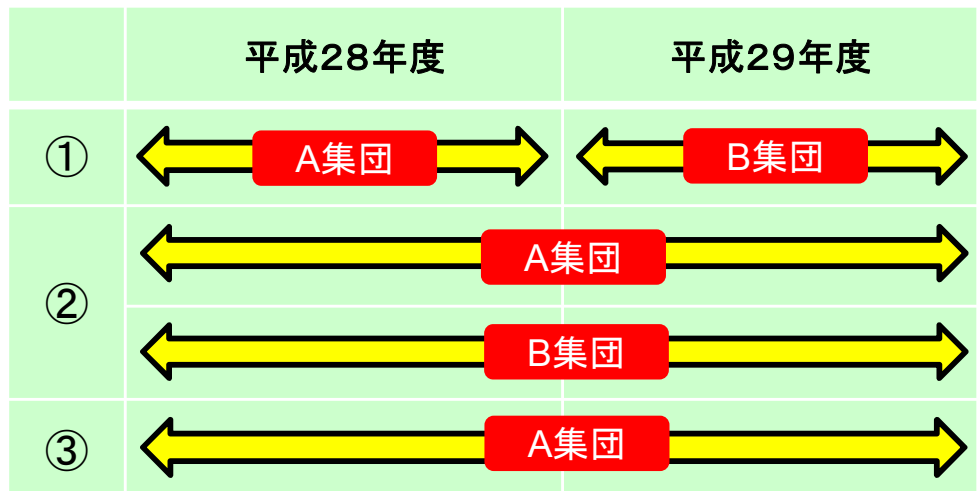
- トラック運転者の長時間労働等の改善に向け、地域の事情を踏まえた実践的な議論を進めるため、各都道府県において発荷主・着荷主及び運送事業者を構成員とする集団(以下「対象集団」という)がパイロット事業(実証実験)を実施。
- 実施事例は、中央・地方協議会でのさらなる議論(ガイドラインの策定を含む)に活用。

## 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(都道府県別の集計分)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専門家のアドバイスのもと、①荷主及び運送事業者の現状の分析や課題の洗い出し、②課題に対する解決手段の検討、③解決手段の実践、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年度及び平成29年度の2年間で、全国で約100事例を目途に実施。

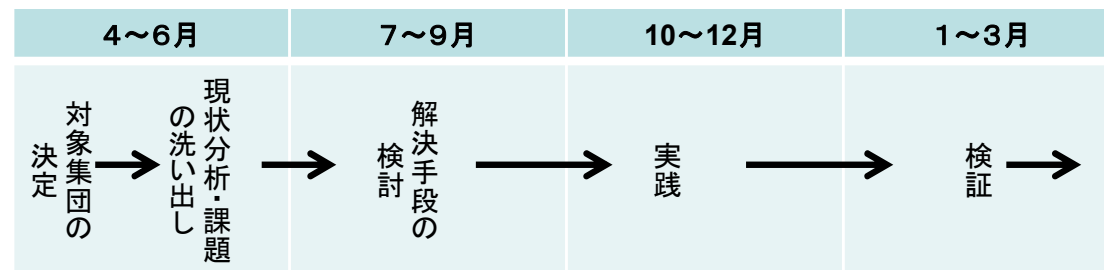
### パイロットの事業の実施方法(想定)

- ①平成28年度1件実施、平成29年度1件実施
- ②平成28年度から平成29年度にかけて平行して2件実施
- ③平成28年度に1件実施、同じ集団で別の角度から平成29年度も実施



※②、③については、各年度で実施状況のとりまとめは実施

### (参考1)スケジュールの例



### (参考2)パイロット事業イメージ図

