

トラック運送事業の 長時間労働改善に向けた パイロット事業（案）

1. 本事業の趣旨・目的

- ▶ トラック運送事業においては、他の産業と比較して総労働時間が長く、また、荷主都合による手待ち時間等で長時間労働になるという実態があるものの、トラック運送事業者のみの努力では長時間労働を改善することが困難な状況となっています。
- ▶ このような状況を踏まえ、トラック運送事業の長時間労働改善に向けたパイロット（実証実験）事業として、トラック輸送における取引環境及び労働時間改善協議会が選定した発着荷主及び運送事業者による集団（以下「対象集団」といいます）の現状分析、課題に対する解決手段を検討のうえ、実証実験を実施し、その効果を検証することにより、トラック運送事業の長時間労働改善のための環境整備を行うことを目的としています。

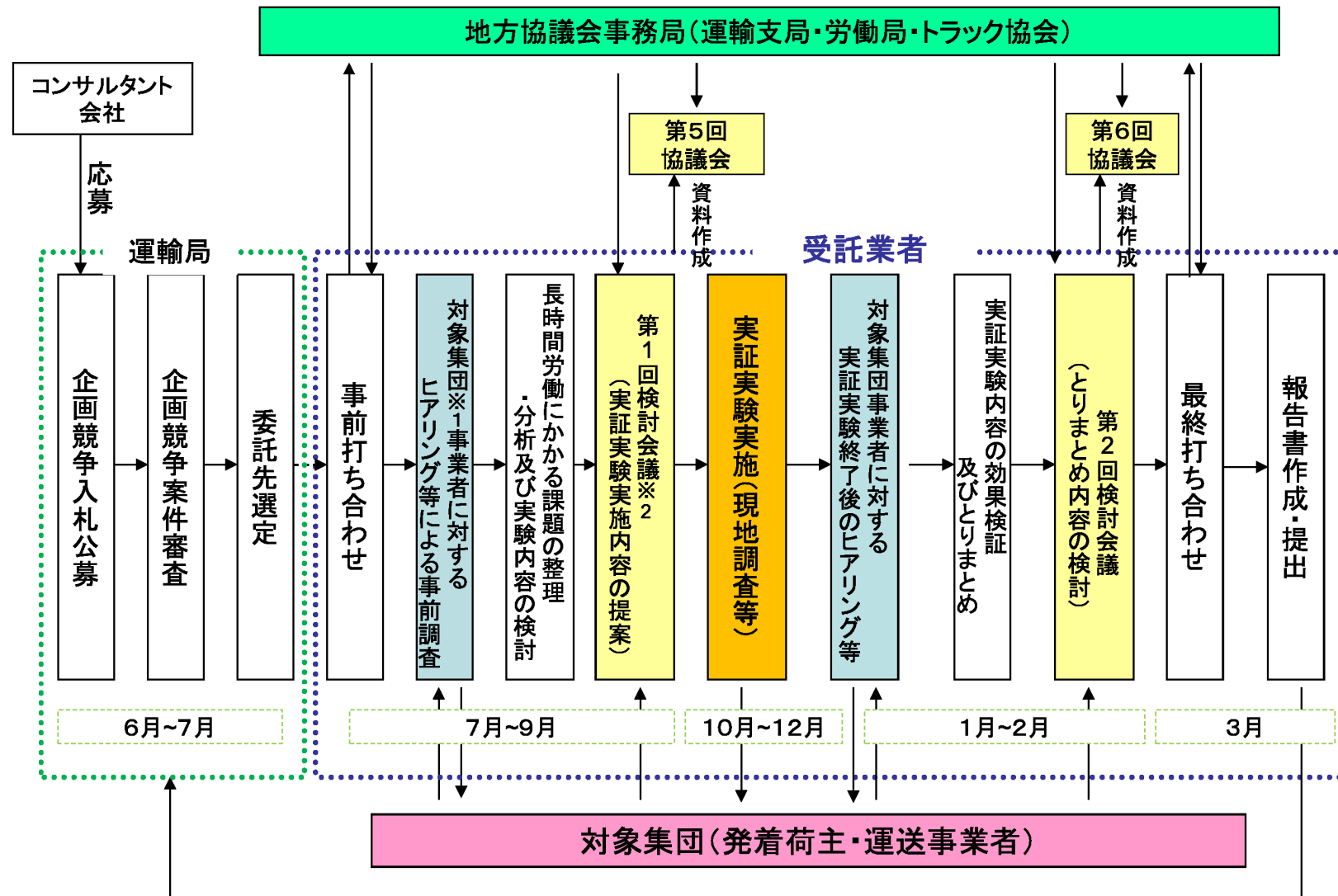
2.対象集団の概要

- ▶ 対象集団は「青森～東京都所在の市場間」の農産物を配送しており、閑散期は週1,2便、繁忙期は1日1,2便の運行を行っています。

区分	名称	所在地	主な荷の種類	備考
発荷主	十和田おいらせ 農業協同組合	〒034-0081 青森県十和田市西十三番町4-28	農畜産物	組合員：11,978名
運送事業者	中長運送(株)	〒039-2504 青森県上北郡七戸町寒水39-2	農産物・冷凍食 品・家電・その 他日用品	保有車両数：33台 ドライバー：40名 平均年齢：49歳
着荷主	東京都所在の市場	—	青果卸売業	—
選定理由等	・青森県の主要産業である野菜類等の輸送に係る集団を対象 ・着荷主は首都圏等であり、長距離輸送に係る拘束時間の実態が見られる			
事務局	・青森労働局 労働基準部監督課 ・青森運輸支局 輸送・監査部門 ・（公社）青森県トラック協会			

3. 全体スケジュール（事業全体）

パイロット事業のすすめ方（イメージ）



※1 対象集団・・・発着荷主・運送事業者によるパイロット事業（実証実験）を実施する主体

※2 検討会議・・・対象集団（発着荷主・運送事業者）、事務局、委託コンサルからなるパイロット実施内容等について検討する会議体

3.全体スケジュール（県協議会）



4. 事前調査の実施

(1) 概要

- ▶ 自己診断チェックシート（事前調査票）の配布
 - ▶ 対象集団（発荷主、運送事業者、ドライバー、着荷主）の実態を把握
 - ▶ 調査日：H28.8.24～8.30の1週間（ドライバー実態調査期間）
～9/9までに回収
- ▶ 第1回ヒアリング調査の実施
 - ▶ 自己診断チェックシートから集計・分析した結果から、各対象集団にヒアリング調査を実施
 - ▶ 調査日：H28.9.21 十和田おいらせ農業協同組合、中長運送(株)
H28.9.23 東京都所在の市場
- ▶ 第2回ヒアリング調査の実施
 - ▶ 各対象集団からの結果をとりまとめ、実証実験に向けたパイロット事業案を提示
 - ▶ 調査日：H28.10.5 中長運送(株)
H28.10.6 十和田おいらせ農業協同組合
H28.10.7 東京都所在の市場

4. 事前調査の実施

(2) 自己診断チェックシート結果

▶ 発荷主

質問事項	回 答	
繁閑あり	繁忙期：7～10月	閑散期：11～6月
荷役作業・付帯作業の書面化	・ 書面化ではなく口頭で依頼	
荷役、高速道路料金の支払い	・ 運賃に含まれている	
改善基準告示について	・ 知っているが、内容はよく分からない	
荷主側で必要と考えられるもの	・ 荷役の機械化等による荷役時間の削減 ・ 出荷時刻の厳守・後倒し ・ 配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化 ・ 物流施設の拡充・整備	
時間短縮（作業効率化）への運送事業者からの協力依頼の有無	・ 到着時間の変更、荷卸し場所の変更について依頼があり、100%取り組みができた	

4. 事前調査の実施

(2) 自己診断チェックシート結果

▶ 運送事業者

- ▶ 自己診断チェックシートから、ドライバーの長時間労働が慢性化している状況がうかがわれます。

労働時間の項目	8月の2運行平均	H27 平均*	H27 最大*	改善基準告示
1ヶ月の拘束時間	-	401.0	472.0	293時間
1日の拘束時間	16.2 (休憩時間45分)	17.9	21.0	1日13時間 最大16時間
1日の運転時間	10.4	-	12.0	2日平均1日9時間未満
休息期間	-	-	6.0	1日継続8時間以上
連続運転時間	3.5 (最大)	-	4.0	4時間未満
最大荷役時間	5.5 (最大)	-	-	-
1ヶ月の総労働時間	-	295.6	355.0	1日8時間 (参考：8時間×30日＝240時間)
1ヶ月の時間外労働時間	-	125.3	180.0	条件のもと27時間まで

* 1ヶ月の中で一番時間が長いドライバーを対象
(休息期間については最も短いドライバー)

4. 事前調査の実施

(2) 自己診断チェックシート結果

▶ ドライバー

- ▶ ドライバー調査票のイメージを示します。当日の荷役は7:30～2時間半かかっており、1日の運転時間は11時間を超えています。

トラックドライバー様記入用

トラック輸送状況の実態調査票

トラック輸送における取引環境・労働時間改善青森県協議会事務局

【ご記入に当たって】本調査は統計的に処理します。この調査結果の具体的なデータを運輸支局や労働基準監督署による監査等に使用することはありませんので、実態を正確にご記入下さい。

年齢: 47歳 性別: ①. 男・2. 女 使用車両: ①. 大型(車両総重量11t以上)・2. 中型(車両総重量5t以上11t未満)・3. 普通(車両総重量5t未満)・4. トレーラ

3日目: 8月26日(金) 始業時間 8月26日 6:20 終業時間 8月26日 22:50 走行距離 873 km 集配箇所数 2 カ所 実車距離 769 km

時間項目	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	始業から終業までの時間の合計
点検・点呼等																										点検等 : 10
運転時間	一般道路																									運転(一般) : 3:05
	※2 高速道路																									運転(高速) : 8:25
手待ち時間 ※3 (A～Cは中央下の例を参考にしてください)	A. 荷主都合																									手待ちA :
	B. ドライバーの自主的な行動																									手待ちB :
	C. その他時間調整等																									手待ちC :
荷役時間																										荷役 : 4:10
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等																										付帯作業 :
休憩時間																										休憩 : 40
※1: 荷役等の作業した荷主毎に上の欄に①からの荷主番号を振り、その荷主の状況を別途下欄に記入して下さい。記載例を参考にしてください。																								拘束 : 16:30		

※1: 上記の荷主番号の荷主名をご記入いただき、その荷主の状況をそれぞれ下段の選択肢から番号を1つ選んでご記入下さい。なお、ドライバーご自身でわからない場合は、「運行管理者」や「配車担当者」に確認して、記入して下さい。

荷主番号	荷主名 (具体的な名称を可能な範囲で記入して下さい)	輸送品目	発荷主/着荷主 ※発・着両方の場合、右の設問は「着」の状況についてご記入下さい。	時間指定の有無	荷役の内容	荷役の方法	荷主あるいは元請との間での荷役に対する書面化等の有無	荷役料金の収受の有無	※2 高速道路を利用した場合、料金収受の有無	その他付帯作業等の内容 【この設問のみ複数回答可】 (下記の選択肢にない場合は具体的に記入して下さい)
①	JA秋田おくらセ 南郷支店	2	1	3	1	1	1			
②	JA青森青森県センター	2	2	1	2	3	1			
③										

4. 事前調査の実施

(2) 自己診断チェックシート結果

▶ 着荷主

質問事項	回 答
繁閑あり	繁忙期：7～10月、閑散期：11～6月
対象運行の取引環境（H27）	1ヶ月 繁忙期：大型車 30～40台 閑散期：大型車 6～ 9台
付帯作業の有無	・ 検品あり
荷役、高速道路料金の支払い	・ 運賃に含まれている
改善基準告示について	・ 知っているが、内容はよく分からない
荷主側で必要と考えられるもの	・ 出荷時刻の厳守・前倒し
時間短縮（作業効率化）への運送事業者からの協力依頼の有無	・ 手待ち時間の短縮について依頼があったが取り組みはできていない。できなかった理由として、トラック流入ピーク時に入車するため対応できない
長時間労働の実態や問題点等	・ 輸送距離や時間は短縮が難しいため、中間地点での運転手交代やコンテナ輸送等で同様に他運送業者のトラックへの載せ替え等が考えられる

5.ヒアリング調査結果

▶ 発荷主（主な内容）

項 目	回 答
①長時間労働の改善に向けての意向	・ 運送事業者の相談により、手積みからパレット積みにし、現在は7,8割の運行ができています
②改善基準告示の遵守状況に関する意識	・ ドライバーの荷卸しの状況については基本的に、運送事業者に任せている
③運送に係るコスト負担について	・ 運送コストについてお互いがwin-winの関係を構築していくことを考えると、話し合いや最低の支払い賃金保障、会社を維持していく状況を踏まえた形でやるしか方法はないので話し合いがこれからも必要である ・ 消費者が、新鮮でよい物を欲するのであれば、例えば国の方で、高速道路利用料等を支援・補助していく施策があってもよい。トラック運送等の移動にはコストを負担させない仕組みとか大きな枠組みで考えてもらわないといけない
④運送事業者の課題への対応等について	・ 配送先への着時間が遅れた時等では、理由について運送事業者へその都度確認をしている ・ 繁忙期の荷物に対し、トラック（人材）が不足している

5.ヒアリング調査結果

▶ 運送事業者（主な内容）

項 目	回 答
①ドライバーの高齢化・不足、雇用の定着について	・長距離運行は体力の問題等、大変さがある ・トラックドライバーを募集してもここ1,2年は集まらない ・輸送時間が厳しい運行であれば断る場合もある ・一番は事故が起きないようにしなければならない
②長時間労働の課題要因、配送先に特化した課題要因について	・混雑している市場ではフォークリフトが不足している ・配送先が多く、荷役に人員をかけているので、昨年運賃の単価を上げてもらった ・ドライバーが荷卸しを行っている
③改善基準告示の遵守について	・改善基準告示を守るのはワンマンではとても厳しい ・長距離運行では改善基準告示の「連続運転時間」の遵守は難しく、ドライバーの1日の休憩時間は合計でも30分程度となっている
④運送業界全体、行政等への協力要請が必要なこと	・若い方たちの興味が運送業界になく、大型免許取得だけでも大変 ・定着率が低く、業界全体で押し上げることが必要 ・改善基準告示の基準の見直し、緩和
⑤労働環境改善について	・時間の効率化という観点でいえば、まだまだ削減は可能 ・自社の単独努力ではこれ以上の対策は難しい

5.ヒアリング調査結果

▶ 着荷主（主な内容）

項 目	回 答
①長時間労働の改善に向けての意向	・ 東京都が運営している市場であり、構造上の問題（荷卸しがしにくい）や各企業が単独で決断したり実行したりすることができない
②改善基準告示の遵守状況に関する意識	・ よく理解していない
③運送に係るコスト負担について	・ 食品の単価が昭和から変わっていないため運送コストを上げることができない ・ 青果（生鮮食品）運送トラック業自体の魅力の問題があり、ドライバーへの負担が少なく、給料がよいトラック運送を選ぶ傾向がある
④運送事業者の課題への対応等について	・ 人員が不足しているため、荷役等の作業を手伝うことはできない
⑤その他	・ 市場ができてから、市場の統合等により、現時点で荷物が増えている（トラックの台数も増えている）

6. 荷役状況－発荷主①－



野菜の種類が多い集荷場所（支社）では、野菜に応じた温度管理が必要なため、複数の倉庫（冷蔵庫）があります。



在庫が不明な場合は職員への確認を行ったり、荷積み作業員が商品を探す場合もあります。

6. 荷役状況－発荷主②－



配送先に応じた個数分、パレットの上に手作業で積み込みをします。
ドライバーはどこに何の荷物が積み込まれているか確認します。



6. 荷役の状況－着荷主－

混雑時は、一般道路にわたり、トラックの渋滞が連なっています。市場に入るまでも待ち時間を要しています。



並んでいるトラックの荷卸しを待ったのち、荷降ろし作業に入ります。青果品ごとに荷卸し場所が異なるため、その都度、順番待ちをする場合があります。

7.対象集団の課題－発荷主－

- ▶ 改善基準告示が遵守されにくい要因は「荷物を付ける時間」、「荷物を積み込む時間」であり、この部分をどれだけ短縮できるかの模索だと思う
- ▶ 1運行で配送先を複数としているが、今の体制では配送先を少なくすることはなかなか難しい
- ▶ ドライバーの労働負担を考えるのであれば、極力パレットの割合を多くすればよいが、廃棄する方法も考えなければならない
 - ▶ パレットのリサイクルやリターナブル等の仕組みづくりを含めて取り組まないとならない

7.対象集団の課題－運送事業者－

▶ 運行前

- ▶ 荷積みに時間を要する荷積み場所があり、長い時は早朝から昼ぐらいまでかかる（荷の集約ができていない倉庫がある）

▶ 運行中

- ▶ 配送先（着荷主）の数が多い

▶ 配送先

- ▶ 市場に着いてからの手待ち時間の長さ（到着時刻により手待ち時間が大幅に異なる）
- ▶ 荷卸しが終わっても検品の順番待ちに30～40分要することがあり、また、検品には1時間程度を要する。

▶ 全体

- ▶ 距離的な問題。ワンマンでは最低でも10時間の拘束時間となる。

7.対象集団の課題－着荷主－

- ▶ フォークリフトの台数不足
- ▶ 検品の人員不足

7.対象集団の課題－その他－

- ▶ 青果品に特化した課題
 - ▶ 荷物の丁寧な扱い（荷崩れに配慮）が必要であり、荷積み
に人員・時間を要している



- ▶ 荷卸し後の「検品」までが「運送」となることからドライ
バーの負担が大きくなりやすい
- ▶ 天候により生産量が左右される

8.パイロット事業（案）

	調査結果（実態）	パイロット事業（案）
朝積み時間の 前倒し	・朝8時から荷積みを開始し、お昼頃まで時間が掛かることもあるため、荷受け側の市場が混み始め、荷卸しに時間を要している。	・朝6時から荷積みを開始し、市場への到着時刻を早める。 ※全ての集荷先での実施は困難（一部の集荷先で実施予定）
配送先別の荷 積みの区分 け・整理	・一部の集荷先においては、配送先個々に仕分けられていない場合（積荷）がある。 ・どこに保管されているのか、集荷先担当者へ確認が必要なときがある。	・配送先ごとに、分かり易く積荷を分けておく。 ※全ての集荷先での実施は困難（一部の集荷先で実施予定）
1運行の荷受 け先削減	・複数の荷受け先に荷卸ししているため、その都度、市場内の混雑に時間を要している。	・1運行の配送先削減。 ※全ての運行での実施は困難（一部スポット的な運行で実施予定）

9. 今後のスケジュール（案）

