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

報 告 書 〈 青 森 県 〉

平成 29 年 3 月

国土交通省 東北運輸局

目 次

第1章	☑ 本調査事業の目的・業務内容	1
1-1	本調査事業の目的	1
1-2	本調査事業の業務概要	1
第 2 章	・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	3
2-1	対象集団の概要	3
2-2	パイロット事業の実施内容	4
2-3	パイロット事業の分析結果	12
2-4	今後の取引環境の改善に向けて	16
第 3 章	章 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権	
	(東北運輸局管内 青森県、岩手県、宮城県)	18
		18
3-1	(東北運輸局管内 青森県、岩手県、宮城県)	18
3-1 3-2	(東北運輸局管内 青森県、岩手県、宮城県) 02 青森県パイロット事業概要版	18 18
3-1 3-2 3-3	(東北運輸局管内 青森県、岩手県、宮城県) 02 青森県パイロット事業概要版 03 岩手県パイロット事業概要版	18 18 20
3-1 3-2 3-3 第 4 章	(東北運輸局管内 青森県、岩手県、宮城県) 02 青森県パイロット事業概要版 03 岩手県パイロット事業概要版 04 宮城県パイロット事業概要版	18 20 22
3-1 3-2 3-3 第 4 章	(東北運輸局管内 青森県、岩手県、宮城県) 02 青森県パイロット事業概要版 03 岩手県パイロット事業概要版 04 宮城県パイロット事業概要版 トラック運送事業に関わる共通課題への取り組み	18 20 22 24

第5章	次年原	度以降のパイ	ロット事業	に向けた	課題	 35
〈参考資	【料 1〉					 参-1
〈参考資	(料 2					 参-23

第1章 本調査事業の目的・業務内容

1-1 本調査事業の目的

トラック運送業においては、他の産業と比較して総労働時間が長く、また、荷主都合による手持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る。

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 事業として、トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会(以下「地方協議会」 という)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」という)に 対する現状の分析、課題に対する解決手段を検討のうえ、実証実験を実施し検証するこ とにより、トラック運送事業者の長時間労働改善のための環境整備を行うことを目的 とした。

1-2 本調査事業の業務概要

(1) 対象集団に対するヒアリング等による事前調査

対象集団におけるトラックドライバーの労働時間や拘束時間、荷待ち時間等の実態、 荷主等からの受注の状況、トラックドライバーの労働時間改善につながる課題を把握 するために発荷主、運送事業者、着荷主に対し個別に事前調査を行った。

(2) 長時間労働にかかる課題の整理・分析及びパイロット事業内容の検討

ドライバーの長時間労働の原因や抑制の阻害要因等について整理・分析したうえで、 実証実験の実施手法等について検討を行った。

(3) 検討会議の開催

検討会議は、実証実験実施前と実証実験実施後の2回行った。

- ・実証実験前:平成28年10月13日(木)14:00~ 於 十和田おいらせ農業協同組合本事業の趣旨の理解及びトラックドライバーの労働時間改善に対する事前調査で整理・分析した内容及び実証実験の実施手法等について提案し、検討を行った。
- ・実証実験後:平成29年2月6日(木)13:30~ 於 十和田おいらせ農業協同組合 実証実験の結果報告、改善状況、実験成功の要因分析、今後の課題等について検 討を行った。
- ※検討会議開催前に、対象集団に事前説明し意見を反映させたうえで資料を作成した。

(4) 実証実験の実施

対象集団と検討した実証実験内容に基づいて実証実験を実施した。実証実験にあたっては、手順書を作成したうえで説明し、適宜、現地監理を行った。

(5) 対象集団に対する実証実験終了後のヒアリング等

実証実験終了後、調査結果のとりまとめ・分析を行ったうえで対象集団にヒアリングを行った。

(6) 実証実験内容の効果検証及び取りまとめ

実証実験成功の要因分析、今後の検討課題等の取りまとめを行った。

第2章 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

2-1 対象集団の概要

対象集団は、青森県の主要産業である野菜類等の輸送に係る集団であること、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ことから選定に至った。

▶ 発荷主企業:十和田おいらせ農業協同組合 組合員 11,978 名

〒034-0081 青森県十和田市西十三番町 4-28

2010年に複数の農業協同組合と合併し、青森県内2市5町3村、本店と9支店を持ち、主に野菜の販売、流通を行っている。

▶ 運送事業者:中長運送株式会社

保有車両数:33台、ドライバー:40名、平均年齢:49歳

〒039-2504 青森県上北郡七戸町寒水 39-2

中長距離輸送では関東・関西方面に野菜や冷凍食品の輸送を行い、その他短距離輸送、 貸倉庫等の事業を展開している。

着荷主企業:東京都所在の市場 青果卸売

▶ 荷種

野菜 (対象荷主)

▶ 事務局:青森労働局、青森運輸支局、青森県トラック協会

2-2 パイロット事業の実施内容

(1) 事前調査の実施

事前調査は、発着荷主、運送事業者のそれぞれに対して、初回訪問前に『自己診断チェックシート』の事前配布、記入(・返信)を依頼し、初回訪問と2回目の訪問調査のなかで、実態の把握や課題等の共有について行った。なお、事前調査の調査票は参考資料1(参-1参照)に示す。

事	前調査の区分	調査対象	の区分	調査内容及び調査期間・日数
	基礎調査	・運送事業者(事業者)		・年間を通じた状況把握について、約 3 週間程度で実施
	【実態把握】			(自己診断チェックシートの事前記入・返信:事業者用)
由			〈ドライバー〉	・連続する7日間の勤務実態について把握
前				(自己診断チェックシートの事前記入・返信:ドライバー
事前配布				用)
113		・荷主〈発着〉		・連続する7日間の取引環境について把握
				・年間を通じた状況把握について、約3週間程度で実施
				(自己診断チェックシートへ事前記入・返信:荷主用)
初	現状分析	・運送事業者	〈事業者〉	・自己診断チェックシートによる現状分析結果、課題等の抽
回訪問調査	【実態把握】	〈ドライバー〉		出結果について報告、共有(1~2 日間程度で実施)
問調		•荷主〈発着〉		・自己診断チェックシートによる現状分析結果、課題等の抽
查				出結果について報告、共有(1 日程度で実施)
2	課題認識の共有	・運送事業者〈事業者〉		・必要な対応策、対策内容について確認、共有(1 日程度
				で実施)
訪問		•荷主〈発着〉		・必要な対応策、対策内容について確認、共有
回目訪問調査				(1 日程度で実施)
直				

①調査票の事前配布

現地でのヒアリング調査を効率的に実施するため、基礎調査(実態把握)は、荷主及 び運送事業者、それぞれの自己診断チェックシートを事前に配布した。

- ・荷主企業:通年の状況把握と、ドライバー用と対比するための1週間程度の取引内容について詳細把握を実施した。
- ・運送事業者:ドライバーの労働時間の実態を的確に捉える必要があるため、事業者用とドライバー用を分けてチェックシートを作成した。運送事業者用は、通年の状況把握が必要であることから、年間の労働時間等に関する情報について把握、また、ドライバー用は、勤務実態等の詳細を把握する必要があることから、通常の運転日報等の情報よりも詳細な内容について1週間程度の状況を把握した。

◆自己診断チェックシート調査結果

・発着荷主

	発荷主	着荷主
繁閑について	繁忙期:7~10月	繁忙期:7~10月
	閑散期:11~6月	閑散期:11~6月
荷役作業·付帯作業等	荷役・付帯作業については書面化して	検品あり
	おらず口頭で依頼	
荷役、高速道路料金の支払い	運賃に含まれている	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	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	・出荷時刻の厳守・前倒し
	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	
時間短縮につながる運送事業	・到着時間の変更、荷降ろし場所の変	・手待ち時間の短縮について依頼があ
者からの協力依頼	更について依頼があり、100%取り組	ったが取り組みはできていない。できな
	みができた	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

・運送事業者(ドライバーの労働時間)

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	ı	401.0	472.0	293 時間
1日の拘束時間	16.2	17.9	21.0	1 日 13 時間、最大 16 時間
	(休憩 45 分)			
1日の運転時間	10.4	ı	12.0	2日平均1日9時間未満
休息期間	ı	ı	6.0	1日継続8時間以上
1日の最大連続運転時間	3.5	-	4.0	4 時間未満
1日の最大荷役時間	5.5	-	-	-
1ヶ月の総労働時間	-	295.6	355.0	-
1ヶ月の時間外労働時間	-	125.3	180.0	-

^{*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)

②初回訪問調査

荷主と運送事業者それぞれに対し、自己診断チェックシートによる現状分析及び課題等の抽出結果による課題要因の把握を現地にてヒアリングを行い、細部にわたる課題の全容を把握した。

荷主企業については、長時間労働等に対する課題認識が希薄であることも考えられることから、運送事業者の訪問後に荷主を訪問し、運送事業者の実態について把握したうえで、運送事業者の課題について深堀した。

◆ヒアリング調査結果

発荷主、運送事業者:平成28年9月21日(水)

着荷主: 平成 28 年 9 月 23 日 (金)

・発着荷主

	発荷主	着荷主
長時間労働の改善に向け	・運送事業者の相談により、手積みからパレット積み	・市場の構造上の問題(荷降
ての意向	にし、現在は 7,8 割の運行ができている	ろしがしにくい)もあり、市場内
		の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
改善基準告示の遵守状	・ドライバーの荷降ろしの状況については基本的に、	・よく理解していない
況に関する意識	運送事業者に任せている	
運送に係るコスト負担につ	・運送コストについてお互いが win-win の関係を構	・食品の単価が昭和から変わっ
いて	築していくことを考えると、話し合いや最低の支払い賃	ていないため運送コストを上げ
	金保障、会社を維持していく状況を踏まえた形でやる	ることができない
	しか方法はないので話し合いがこれからも必要	・青果(生鮮食品)運送トラ
	・消費者が、新鮮でよい物を欲するのであれば、例え	ック業自体の魅力の問題があ
	ば国の方で、高速道路利用料等を支援・補助してい	り、ドライバーへの負担が少な
	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	く、給料がよいトラック運送を選
	を負担させない仕組みとか大きな枠組みで考えてもら	ぶ傾向がある
	わないといけない	
運送事業者の課題への対	・配送先への着時間が遅れた時等、理由について運	・人員が不足しているため、荷
応等について	送事業者へその都度確認をしている	役等の作業を手伝うことはでき
	・繁忙期の荷物に対し、トラック(人材)が不足して	ない
	いる	

・運送事業者

	運送事業者
ドライバーの高齢化・不	・長距離運行は体力の問題等、大変さがある
足、雇用の定着について	・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
長時間労働の課題要因、	・混雑している市場ではフォークリフトが不足している
配送先に特化した課題要	・配送先の箇所が多く、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
因について	・ドライバーが荷降ろしを行っている
改善基準告示の遵守につ	・改善基準告示を守るのはワンマンではとても厳しい
いて	・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
運送業界全体、行政等へ	・若い方たちの興味が運送業界になく、大型免許取得するだけでも大変
の協力要請が必要なこと	・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
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
	・自社の単独の努力ではこれ以上の対策は難しい

③ 2回目訪問調査

運送事業者:平成28年10月5日(水)

発荷主: 平成 28 年 10 月 6 日 (木) 着荷主: 平成 28 年 10 月 7 日 (金)

初回訪問時において抽出された課題や実態について相互間で共有し、実証実験に向け、対応策や対策内容等について、実効性・現実性のあるものを提示し、運送事業者と 荷主それぞれに確認した。

また、荷積みの際の荷役状況(JA)、着荷主企業での状況(東京都にある市場)の確認を行った。

◆現地調査

· 発荷主荷役状況







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)がある状況







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発生





荷積みは3人で行い、配送先に応じた個数を数えながら、荷崩れ防止のため箱の向き を考えながらパレットの上に手作業で荷積みをしている。 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する。





・着荷主(東京都にある市場)の状況



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る。 市場に入るまでにも待ち時間を要する。



並んでいるトラックの荷降ろしを待った のち、荷降ろしする。 青果品ごとに荷降ろし場所が異なるため、 その都度順番待ちをすることもある。 荷下ろし後の検品まで手待ち時間が発生 することもある。

(2) 事前調査の課題整理・分析

事前調査の課題を整理・分析を行った。発荷主企業では集荷の効率化や配送先数、運送事業者は荷積み時間や市場についてからの手待ち時間、着荷主企業ではフォークリフトの台数不足や検品の人員不足、また、運送事業者ではドライバーの長労働時間が慢性化していることが課題として浮かび上がった。

発荷主	運送事業者	着荷主
・改善基準告示が遵守されに	運行前:	・フォークリフトの台数不足
くい要因は「荷物を付ける時	・荷積みに時間を要する集荷先(支社)があり、長	・検品の人員不足
間」、「荷物を積み込む時間」	い時は早朝から昼ぐらいまでかかる(複数の集荷先	
であり、この部分をどれだけ短	を回っての荷積み、荷の集約ができていない倉庫が	
縮できるかの模索	あ る)	
・1 運行で配送先を複数として	運行中:	
いるが、今の体制では配送先	・配送先(着荷主)の数が多い	
を少なくすることは困難	配送先:	
・ドライバーの労働負担を考え	・市場に着いてからの手待ち時間の長さ(到着時刻	
るのであれば、極力パレットの	により手待ち時間が大幅に異なる)	
割合を多くすればよいが、廃	・荷降ろしが終わっても検品の順番待ちに 30~40	
棄する方法の検討が必要	分要することがあり、また、検品には1時間程度を要	
	する。	
	その他:	
	・距離的な問題があり、ワンマン運行では改善基準	
	告示は遵守できない。	

▶ 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、荷積みに人員と時間を要する
- ・荷積み~荷降ろし後の検品までが「運送」となり、ドライバーへの負担は大きくなりやすい。
- ・天候により生産量が左右される
- ▶ ドライバーの長労働時間の慢性化

(3) パイロット事業

事前調査から浮き彫りとなった課題に対し、対象集団との調整・承諾のもと、3つのパイロット事業を行うこととした。

パイロット事業	現状	パイロット事業内容
朝積み時間の前倒し	・荷積みは朝8時からお昼頃まで時間がかか	・朝 6 時から荷積みを開始し、市場への到
	ることもあるため、荷受け側の市場が混み始	着時刻を早める。
	め、荷降ろしに時間を要している。	※一部の集荷先で実施
配送先別の荷積みの	・一部の集荷先においては、配送先ごとに仕	・配送先ごとに、分かりやすく積荷を分けて
区分け・整理	分けられていない場合(積荷)がある。	おく。
	・どこに保管されているのか、集荷先担当者へ	※一部の集荷先で実施
	確認が必要なときがある。	
1 運行の荷受け先	・複数の荷受け先に荷降ろししているため、そ	・1 運行の配送先削減。
削減	の都度、市場内の混雑により時間を要して	※一部スポット的な運行で実施
	いる。	

(4) パイロット事業の手順書作成

パイロット事業がスムーズに行えるよう、手順書を作成し、対象集団の役割分担を明確にした。また、ドライバーの労働時間を実証実験前後で比較するため、事前調査と同様のドライバー調査票を配布し、発荷主企業には、対象とした運行について簡易な調査票を配布した。手順書は参考資料 2(参-23 参照)に示す。パイロット事業の組合せについては以下のとおりである。

パイロット事業	(1)朝積み時間の前倒し	(2)配送先別の荷積みの 区分け・整理	(3)1 運行の荷受け先 削減
(1)朝積み時間の前倒し	(1)のみ	(1)と(2)	(1)と(3)
(2)配送先別の荷積みの 区分け・整理	-	(2)のみ	(2)と(3)
(3)1 運行の荷受け先 削減	-	-	(3)のみ
全てを組合せたもの	(1),(2),(3)すべて		

2-3 パイロット事業の分析結果

(1) パイロット事業内容

〈 実証実験期間:平成28年11月1日~30日の間 〉

見込める効果:運行開始日の朝積みの荷役時間を短縮し、市場の混雑ピーク前に到着 することで手待ち時間の短縮につながる

▶ 朝積み時間の前倒し

現状 朝8時~荷積み開始

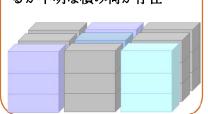


≪実証実験≫ 朝7時~荷積み開始

▶ 配送先別の荷積みの区分け・整理

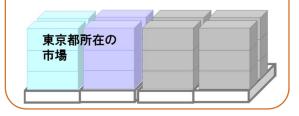
現状

配送先ごとの仕分けができて いない積み荷、または積み荷 されていてもどの山が該当す るか不明な積み荷が存在

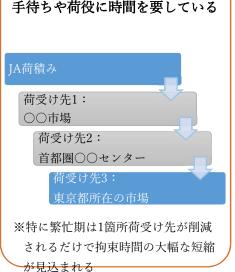


≪実証実験≫

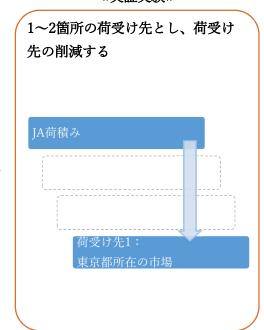
- ・配送先ごとに積み荷を仕分けして、「配 送先」を明確にする
- ・青果品がどの倉庫にあるか不明な青果品 がないか荷役前に確認する



複数の荷受け先に荷降ろしをしているため、その都度、荷受け先の 手待ちや荷役に時間を要している



≪実証実験≫



(2) パイロット事業の実施内容

パイロット事業の事業内容案に対しての結果は以下のとおりである。

パイロット事業	パイロット事業内容案	パイロット事業内容	
朝積み時間の前倒し	・朝6時から荷積みを開始し、市場への到着	・朝 7 時から荷積みを開始し、市場への到	
	時刻を早める。	着時刻を早めた。	
	※一部の集荷先で実施	⇒ 2 運行で実施	
配送先別の荷積みの	・配送先ごとに、分かりやすく積荷を分けてお	・配送先ごとに、分かりやすく積荷を分け	
区分け・整理	<₀	た。	
	※一部の集荷先で実施	⇒ 1 運行で実施	
1 運行の荷受け先	・1 運行の配送先削減。	・11 月は全体的に野菜の量が少ないため	
削減	※一部スポット的な運行で実施	運行数が減少することで 1 運行の荷受け	
		先が増加する結果となった。	
		⇒ 実施できず	
		〈繁忙期〉 運行本数が多い • →配送先a,b • →配送先c,d • →配送先e,f • →配送先g,h	

(3) パイロット事業の分析結果

実証実験を行った 11 月は閑散期であり、繁忙期であった事前調査と単純に比較ができないため、昨年同時期のドライバーの労働時間を追加調査し、ドライバーの労働時間について比較した。

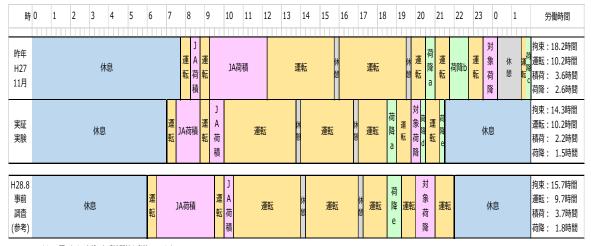
1日の拘束時間が17.7時間から15.5時間と2時間以上短縮し、荷積みの最大荷役時間が3.8時間から2.9時間と1時間程度短縮した。

・昨年同時期とのドライバー労働時間の比較

	昨年同時期	実証実験	
労働時間の項目	H27.11月	H27.11月 H28.11月 改善基準告	
	4 運行平均	2 運行平均	
1日の拘束時間	17.7	15.5	1日13時間、最大16時間
	(うち休憩時間 44 分)	(うち休憩時間 20 分)	
1日の運転時間 [※] 10.7		10.5	2日平均1日9時間未満
連続運転時間	3.5(最大)	3.7(最大)	4 時間未満
1日の荷役時間	6.1	4.5	
うち最大荷役(荷積)時間	3.8(最大)	2.9(最大)	
1 運行の配送先箇所数	4.25 箇所	4.5 箇所	-

※:1日の運転時間は、対象運行の往路分の平均値

昨年(平成27年)11月の運行と実証実験中それぞれ1日の運行の労働時間を比較したイメージ図は以下のとおりである。昨年(平成27年)11月の運行と比較すると荷積み時間が大幅に短縮され、東京都所在の市場への到着時間が早まり拘束時間も短縮している。



※イメージ図のため、点検・点呼時間等を省略しています。

・パイロット事業の結果

パイロット事業	パイロット事業内容	パイロット事業結果
朝積み時間の前倒し	・朝7時から荷積みを開始し、市場への到着	・昨年(平成 27 年)同時期のドライバー
	時刻を早めた。	の労働時間を比較すると、拘束時間が 2
	⇒ 2 運行で実施	時間以上、荷積み時間は1時間程度短
配送先別の荷積みの	・配送先ごとに、分かりやすく積荷を分けた。	縮した
区分け・整理	⇒ 1 運行で実施	〈内容〉
		→荷積み時間の前倒しによるもの
		→配送先ごとの区分け・整理によるもの
		→発荷主の運行への配慮による運行先の
		効率化によるもの(2 日に分かれている
		配送先の統合等)

(4) 実証実験後のヒアリング結果

発荷主、運送事業者:平成29年1月12日(木)

着荷主: 平成 28 年 1 月 31 日 (火)

実証実験後のヒアリングは、実証実験の感想、今後の課題、対象集団および運送業界の取引環境改善(次節 2-4 に結果を示す)に着目した内容としてヒアリングを行った。

・今後の課題

	発荷主	運送事業者	着荷主
荷積み先の集	支店の青果品の集約等をどのように行っ	発荷主企業は統合により支店	_
約について	ていくかの検討が必要	が多く大変だと思うが、運送する	
		側も支店を回り、少量の青果を	
		集荷して積み荷するのは大変	
市場での課題	_	特に繁忙期は市場に着いてから	フォークリフトの台数
		の手待ち時間が長い	不足、検品待ちの
			人員不足
青森⇔東京	青森から仙台までの運行が考えられる	首都圏への運行で改善基準告	_
間の長距離運	が、消費量は少ないので難しい。消費を	示をすべてクリアするのは難しく、	
行の課題	考えれば首都圏まで行かなければ青果	どのドライバーが運行しても守るこ	
(運転時間が	を捌けない。どうしても改善基準告示を	とはできない。	
長い)	遵守しなければならないということになって	ツーマンの運行も人手不足もあ	
	くると、ツーマンでの運行や中継輸送等、	り厳しいと思う。今の形態である	
	それ相応の対価の支払いが必要となって	と、改善基準告示の基準を緩	
	しまう。ただし、ツーマン運行となるとドライ	和等していただく、または最高速	
	バー不足の中、現実的ではないし、その	度を 100km/h に緩和する等	
	対応は取ってほしくない。	が考えられる。	

2-4 今後の取引環境の改善に向けて

本パイロット事業を行う過程で、対象集団の意識変容がみられた。

発荷主、着荷主ともに運送事業者の実態を認識することにより、それまで深く考えなかった運行依頼への配慮や、運送事業者のことを考えるようになったりと、運送事業者への感謝の意を示された。

運送事業者においても、荷主企業に対し諦めていた部分もあったが、荷主企業が歩み 寄ることで、運送事業者も新たな提案をする等の意識変容がみられた。

(1) 今後の取引環境の改善についてのヒアリング結果

	発荷主	運送事業者
取引環境の改善に向	意見交換が必要。問題がないと思って進めて	・数年前に運賃もギリギリまで値上げいただ
けて必要と思われるア	きたことが、実際は違うこともある	いたし、高速道路料金込みの運賃という
プローチ		ことでお互い納得している
コスト負担について	運送を確保しなければならないという観点か	・他の荷主であると間に合わないようであれ
	ら、1,2 年前に運賃を値上げした経緯があ	ば高速を利用し追加で料金をいただける
	వ	場合もあり、いただけない場合もある。
ドライバーの労働時間	実証実験を行ったことの延長を引き続き行っ	労働時間は削減していかなければならない
の改善について	ていきたい	が、運送事業者の集会でも具体化はして
		いない

(2) 今後の実証実験内容の延長についてヒアリング結果

	発荷主	運送事業者	着荷主
(1)朝積みの	繁忙期であれば30分、1時間前倒	運送事業者からの提案	
時間前倒し	しすることでだいぶ変化する	・ドライバーが出勤する前に自社	
	→東京への着時間が早まることで市	の荷積み要員を配置し荷積みの	
	場の混雑ピーク時を避けられること	準備を行うことを検討	
	による拘束時間の短縮	・青果品にもよるが自社のパレッ	
(2)配送先別	ある程度の拠点(支社)の集約を	トを使用してもよい	
の荷積みの区	図ることで自社内の効率化を検討	→荷積み時間の短縮	
分け・整理	→荷積み時間の短縮		
(3)運行の荷	荷受け先の統合できるものは統合		
受け先削減	し、少量の野菜は地元へ出荷する		
	等、今後も検討		
	→拘束時間、荷降ろし時間の短縮		
(4) 繁忙期に	繁忙期であれば東京便が 1 日 4,5	ドライバーのメンタル面はだいぶ楽	
実証実験を行	本あり、その時期であれば効果は出	になると思う。繁忙期は降ろし先	
うことについて	やすい	が 1 箇所削減されると全然拘束	
		時間が違う。	
(5)その他	_	_	市場内の問題につい
			て、改善に向けて動い
			ている。
			→手待ち時間の削減

(3) 荷主と運送事業者の歩み寄り

- ◆ 本パイロット事業に参加いただいたことの効果として、発荷主企業は運行依頼に配慮する等、着荷主企業も運送について考慮する等の意識変容がみられた。運送事業者も荷主企業の歩み寄りにより様々な提案をお示しいただいた。
- ◆ 実証実験期間は閑散期であったものの、大幅な労働時間の短縮があった。さらに、 繁忙期に同様の内容を行うとさらに効果が期待されることがヒアリング結果等から 把握できた。
- ◆ 本パイロット事業では、全対象集団ともに「参加して良かった」との感想をいただいた。今回の事業から、「何かをしてみる」といった、一歩踏み出すことは取引環境改善に向けて、非常に有効であり大切であるといえる。

- 第 3 章 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概要版 (東北運輸局管内 青森県、岩手県、宮城県)
 - 3-1 02 青森県パイロット事業概要版

「朝積みの時間の前倒し」と「荷物の区分け・整理する」ことによる 荷積み時間削減 青森県

1. 実施者の概要

- 発荷主企業:十和田おいらせ農業協同組合 2010年に複数の農業協同組合と合併し、青森県 内2市5町3村、本店と9支店を持ち、主に野菜の 販売、流通を行っている。
- ▶ 運送事業者:中長運送株式会社 中長距離輸送では関東・関西方面に野菜や冷 凍食品の輸送を行い、その他短距離輸送、貸倉 庫等の事業を展開している。
- 着荷主企業:東京都所在の市場 青果卸売
- ▶ 荷種 野菜(対象荷主)



市場内の混雑状況

2. 事業概要

運行開始日の朝積みの荷役時間を短縮し、市場の混雑ピーク前に到着することで手待ち時間を短縮する。

▶ 朝積み時間の前倒し

現状 朝8時~荷積み開始

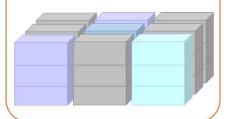


≪実証実験≫ 朝7時~荷積み開始

▶ 配送先別の荷積みの区分け・整理

現状

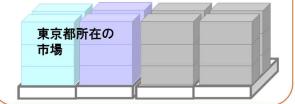
配送先ごとの仕分けができていない積み荷、または積み荷されていてもどの山が該当するか不明な積み荷が存在



≪実証実験≫

配送先ごとに積み荷を仕分けして、「配送 先」を明確にする

青果品がどの倉庫にあるか不明な青果品が ないか荷役前に確認する



3. 課題

- ① 東京所在の市場への運行は、野菜を複数の配送先へ運送することを主としており、 配送先を減らすことは困難のため荷役に時間を要している。
- ② 荷積みには複数の支社を回って集荷することが多く、集荷先によっては荷物の区分けや整理ができていないため荷役に時間を要している。
- ③ 青果品であり、荷崩れ防止のため丁寧な扱いが必要なこと、さらに配送先別に荷積 みをするため時間を要している。
- ④ 東京都所在の市場では、特に繁忙期は大変混雑しており、到着してから「市場に入るまで」「フォークリフト待ち」「荷役検査待ち」の手待ち時間が発生している。

4. 事業内容

- ① 荷主企業と運送事業者の事前調査を実施し、その結果を踏まえ、さらに聞き取り調査や荷積み、降ろし先の市場の実態調査等を実施した。
- ② 調査結果から具体的な対応策を荷主企業、運送事業者とともに検討した。

5. 結果

- ① 1日の拘束時間が17.7時間から15.5時間と2時間以上短縮した。
- ② 荷積みの最大時間が3.8時間から2.9時間と1時間程度短縮した。

6. (1)荷主企業のメリット

- ① 荷積み時間の労力を軽減することで、ドライバーの負荷が軽減し、さらなる安全・安心 な運行となり確実な配送が可能となる。
- ② 信頼関係の維持により安定した輸送力の確保につながる。
- ③ 本パイロット事業を通じて、運送事業者から荷積み要員の出勤時間の前倒し(ドライ バーより早く出勤して積み荷を整理)やパレット運用について提案があり、今後検討 のうえ、実施を予定する。

6. (2) 運送事業者のメリット

- ① 東京所在の市場での手待ち時間が短縮することで休息期間が確保される。
- ② 荷積み箇所の削減により荷役時間が短縮し、ドライバーの身体的・精神的負担が軽減する。
- ③ 労働環境が改善していくことでドライバー不足の解消が期待される。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業、運送事業者間で、「話し合うこと」「課題を共有すること」の大切さを改めて 認識しあえ、荷主企業、運送事業者が「お互いを考える」ようになった歩み寄りが大き い。
- ② 荷主企業は取引環境改善に対し積極的であり、運行への配慮による効率化により、 さらなる拘束時間等の短縮が見込まれた。

3-2 03 岩手県パイロット事業概要版

「運行依頼の前倒し」によるドライバー等の負荷軽減と「出勤時間の後倒し」による拘束時間の短縮

岩手県

1. 実施者の概要

▶ 発荷主企業:A社

宮古市に工場を置き、国内合板の製造、販売を行っており、着荷主は建材問屋、プレカット工場、住宅メーカー等である。

- ▶ 運送事業者:B-1者
 - 盛岡市に事業所を置き、主に大手メーカーの製品輸送等を行っている。
- ▶ 運送事業者:B-2者
 - 宮古市に事業所を置き、主に一般・合板・フローリング等の輸送を行っている。
- ▶ 運送事業者:B-3者
 - 宮古市に事業所を置き、主に合板、フローリング等の輸送を行っている。
- ▶ 荷種:合板

2. 事業概要

▶ 運行依頼の前倒し(B-1者)

近況

当日に 配送先決定連絡 が多い



実証実験

運行前日の 16時までに 配送先を連絡



≪効果≫

計画的な運行ドライバー、運行管理者の負荷軽減

▶ 出勤時間の後倒し(B-2者、B-3者)

近況

荷積みまでの 手待ち時間 が発生



実証実験

ドライバーの 出勤時間を 後倒しにする



≪効果≫

手待ち時間の 削減による 拘束時間の短縮

3. 課題

- ① 近況は発注依頼が好調で在庫不足が慢性化している。 ⇒荷積みまでの手待ち時間が発生する。
- ② 近況は配送先の決定連絡が当日の朝になることが多い。 ⇒運行計画が立てづらい。
- ③ 高速道路を利用しても料金の収受ができていない。
- 4 配送先に着いてからの手待ち時間が長いことが多い。

4. 事業内容

- ① 荷主企業と運送事業者の事前調査を実施し、その結果を踏まえ、さらに聞き取り調査や荷積みの実態調査等を実施した。
- ② 調査結果から具体的な対応策を荷主企業、運送事業者とともに検討した。

5. (1)「運行依頼の前倒し」結果

- ① 1日の拘束時間が14.2時間から12.4時間と2時間程度短縮した。
- ② 「積み置き」による運行も可能となり、翌日からの運行負荷が軽減された。
- ③ 運行計画が立てやすくなり、ドライバーの肉体的疲労と精神的疲労が軽減できた。

5. (2) 「出勤時間の後倒し」結果

- ① B-2者はすでに出勤時間の後倒しを実施しており、さらなる後倒しには効果は見られなかった。
- ② B-3者は1日の拘束時間が13.6時間から12.4時間、手待ち時間が1.7時間から0.3時間 と1時間以上短縮し、手待ち時間の削減が拘束時間の削減につながった。
- ③ B-3者は実証実験後も継続して出勤時間の後倒しを行っており、最適な時間を探索している。

6. 荷主企業のメリット

- ① ドライバーの肉体的疲労と精神的疲労が軽減することで、輸送品質の維持・向上につながる。
- ② ドライバーの拘束時間の削減等の改善は、運行の効率化にもつながり、安定した運送の確保につながる。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業、運送事業者間で、課題を共有することで、荷主企業は「できることはしていかなければならない」ということや「効率化につながる有効的なものを提案してほしい」等、意識変容があった。
- ② 荷主企業の協力により、運行依頼が以前より早めになる等の変化が見られた。

3-3 04 宮城県パイロット事業概要版

労働環境改善に向けたパイロット事業

「帰庫して自宅での休息へ」~安全衛生確保のさらなる向上~ 宮城県

1. 実施者の概要

▶ 発荷主企業

黒川郡大和町に事業所を置き、計測器類の製造と修理等を行っている。

> 運送事業者

仙台市に事業所を置き、主に計測器類、食品、雑貨等 の輸送を行っている。



2. 事業概要

現状

大和町〜新潟間の 道の駅等で休息



実証実験

帰庫して 自宅で休息



《効果》

ドライバーの安全 衛生のさらなる向上

3. 課題

① 「新潟運行」の1日目の運行は「道の駅等で休息」を取っており、ドライバーのさらなる安全衛 生確保の向上が望まれる。

4. 事業内容

- ① 荷主企業と運送事業者に対し事前調査を実施し、その結果を踏まえて、さらに聞き取り調査や荷積みの実態調査等を実施した。
- ② 調査結果から、対象集団においては改善基準告示を遵守できているが、ドライバーの安全衛生のさらなる向上に着目し、具体的な対応策を荷主企業、運送事業者とともに検討した。

5. 結果

- ① 2日間平均の休息期間が10.5時間から12.5時間と長く確保することができた。
- ② 1日目の拘束時間が16.0時間から13.6時間となり2日間に分散された。
- ③ 道路状況等に左右されない日程(運行)、帰庫が可能な距離の運行であれば、ドライバーに とっては有効である。
- ④ 自宅へ帰宅する運行について、不安が少ないと感じるドライバーと負担を感じるドライバーがわかれる結果となった。
- ⑤ 帰庫することで対面点呼となり、ドライバーの体調の確認がしやすい。

6. 運送事業者のメリット

1 ドライバーの肉体的疲労と精神的疲労が軽減することで、安全運行につながる。

7. 結果に結びついたポイント

① 荷主企業の荷役への細やかな配慮や計画的な運行依頼により、スムーズな実証実験を行うことができた。

取引環境改善に向けた対象集団の好事例 運送事業者が「改善基準告示を遵守できているポイント」

(1)荷主企業のこれまでの取り組み

- 〇荷主企業では、課題や問題のある作業について常に改善(効率化)していくといった取り 組みを推進している。
- 自主的な取り組み(内部作業効率化)
- ① 手待ち時間の低減 トラックの荷積み時間が重ならないように当日着分は午前積み、翌日着分は午後積 みに分けた。
- ② 荷役時間の効率化 荷積み場所と保管場所が離れていたため、荷積み場所を近づけ、フォークリフトの移動距離を短くした。
- ▶ 荷役作業の効率化に資する生産や依頼等方法
- ① 生産 販売をある程度見込んで生産し、在庫を確保することにより、前日までに積み荷の準備が完了する。
- ② 運送依頼 基本的に荷積み日の2日前までに運送手配が行う。
- ③ 往復便の配慮 運送依頼は「往復便」となるように配慮する。

(2)荷主企業のメリット

① 社内の業務時間の効率化によって、社員の負担が軽減され、さらに他業務へのシフトも可能になった。

(3)運送事業者のメリット

- ① 手待ち時間がない。
- ② 荷積みや荷降ろしが楽である。
- ③ 荷締めもしっかりしているので、ドライバーの負担が少ない。
- ④ 運行の前日には荷積みが可能なため、運行に合わせた積み荷ができる。
- ⑤ 早い運行依頼により、計画的な運行計画が実現できる。
- ⑥ 往復便の依頼があることにより、他の運行に左右されないゆとりのある運行ができる。



ドライバーの負荷軽減に大きな効果

第4章 トラック運送事業に関わる共通課題への取り組み

4-1 人材確保に向けた取り組み

(1) 地域創生人材育成事業の概要

人手不足分野を抱えている地域において、地域の創意工夫を活かした公的職業訓練の枠組みでは対応できない人材育成の取り組みを通じて、当該分野における安定的な人材の確保を目指すことを目的に取り組まれている厚生労働省の事業である。

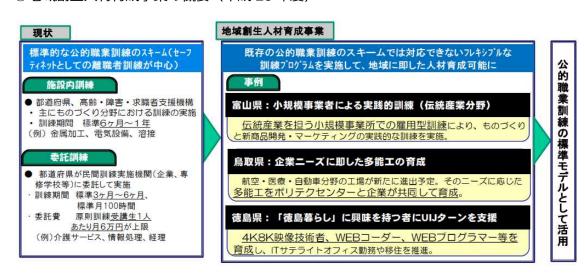
- ▶ 創設時期:平成27年度から事業開始
- ▶ 選定方法:都道府県から提案のあった事業計画の中から、コンテスト方式により選定し、育成事業の実施を委託
- ▶ 採択事業:平成27年度

10 道府県(北海道、富山県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、鳥取県、山口県、徳島県、宮崎県)

平成28年度

- 9 県(群馬県、埼玉県、静岡県、岡山県、愛媛県、高知県、福岡県、長崎県、熊本県)
- ▶ 予 算 等:育成事業の実施に係る委託費は1都道府県当たり3億円を上限とし、1 都道府県当たり通算して3年間を上限とする

○地域創生人材育成事業の概要(平成28年度)



(出典:厚生労働省)

(2) 地域創生人材育成事業のうち物流分野を対象とした取り組み事例

(京都府、山口県、群馬県、埼玉県、長崎県)

平成27年度、28年年度の2箇年においては、物流分野を対象とした育成事業が5地域において実施されている。

○地域創生人材育成事業に採択された府県の背景等を抜粋

	背景•課題	本事業による対応
京	・建設、運輸、介護・福祉、ものづく	・建設、運輸、介護・福祉、ものづくり等の分野において、
都	り等の人手不足分野での人材育	就職困難者を対象にして、社会人基礎力習得のための訓
府	成、人材確保が大きな課題	練と各分野で求められるスキル習得のための職業訓練を実
Ĥ		施
2 7		·雇用創出者数:200 人
度		(平成 29 年度までの累計)
		・対象分野:運輸分野、介護、福祉分野、ものづくり分
		野
山	・運輸分野の人材育成もフォークリフ	・建設分野や運輸分野において、企業ニーズが高い大型
	ト等の一部の技能講習は実施して	免許などの免許や資格の習得などを目指す職業訓練を実
県	いるが、人材確保が特に課題となっ	施。
Ĥ	ている大型免許の取得支援も含め	·雇用創出者数:180 人
2 7	た人材育成は、実施が困難な状況	(平成 29 年度までの累計)
度	・建設分野や運輸分野において、既	・対象分野:建設分野、運輸分野
	存の公的職業訓練の委託費単価で	
	は職業訓練の実施が困難な状況	
埼	・人手不足が課題となっている物流	·雇用創出者数:500 人
玉	分野、建設分野、IT 分野における	(平成 30 年度までの累計)
県	人材育成が急務となっている	·対象分野:介護分野、物流分野、建設分野、IT 分野
Ĥ		
2 8		
度		
長	・人手不足が課題となっている建設	・課題である若者の県外流出に対応するため、キャリア教
崎	業、運輸業における人材育成が急	育段階での企業の魅力発信から、企業現場での新人研
県	務となっている	修までの一貫した人材育成を通じて、将来の中核社員と
H		なる若年層の育成を図る
2 8 度)		·雇用創出者数:490 人
塻		(平成 30 年度までの累計)
		・対象分野:製造業、情報サービス業、建設業、運輸業

とりわけ群馬県においては物流分野に特化した就職支援としては全国で初めての事業となり、2018年度までの3年間で210人の新規雇用を目指している。また、新規雇用により、さらに知人を紹介する(知人による紹介は定着率が高い傾向がある)等の相乗効果も期待されている。

以上のことからもこの事業は、労働力不足がいっそう深刻化しているトラック運送 業界にとって大型免許受有者やフォークリフト資格者といった即戦力の雇用につなが る有益な事業であることから、今後、東北管内においても、トラックドライバーの人材 確保に向け、この事業の活用に積極的に取り組んでいくことが期待される。

○群馬県の事業概要(H28)

地域創生人材育成事業 平成28年度採択地域

【群馬県】東日本の交通結節点・群馬を担う物流人材育成・確保対策事業

背景・課題

- ○群馬県は、大市場である東京から100キロ圏に あることや自然災害が比較的少ないことなどから物 流拠点の一定の集積がみられる。
- ○「物流」の役割は今後ますます大きくなると考えられる中で、物流分野において、特に労働環境の厳 しい長距離輸送を中心にドライバー不足が深刻の度 合いを増している等、将来的な物流の維持、確保が 課題。

本事業による対応

- ○物流業界へ多様な人材を誘導するため、関係機関との 連携や広報活動による求職者への働きかけを行い、短期 間の導入研修を通じて、物流業界への誘導を行う。
- ○導入研修に加え、大型免許、フォークリフト等の取得を支援する訓練、新入社員のキャリア形成・定着に向けた訓練、経営者や人事部門への人材育成を支援するセミナー等を行う。
- 雇用創出者数: 210人(30年度までの累計)

· 対象分野: 物流分野

事業の特徴

□県内に大型免許及び物流の専門的な知識を有する人材を育成する訓練実施機関がないこと等から、これまで 免許取得を含めた職業訓練を実施していなかったが、この事業を活用し、大型免許の取得と、関連する資格や 知識の習得を組み合わせた職業訓練を実施し、その有効性を検証する。

(出典:厚生労働省)

4-2 取引環境の改善に向けた取り組み

(1) 荷主と運送事業者間での話し合いの重要性

青森県、岩手県のパイロット事業において、荷主企業、運送事業者間で「話し合うこと」「課題を共有すること」の大切さを改めて認識しあえ、そのことで荷主企業、運送事業者が「お互いを考える」ようになった歩み寄りがみられたことは大きな成果の1つといえる。

荷主企業側は「なんとなくこういった形態」で「荷役~運行を行っているであろう」と感覚ではわかってはいるものの、ドライバーの労働時間や形態についての詳細は知らないことが多い。運送事業者が細部にわたり、荷物に対して慎重な取り扱いを行っていることや、商品事故等にも配慮していること等、実態を認識して、改めて運送事業者への信頼や感謝等が芽生え、お互いを考えるようになったとの意見が聞かれた。

荷主企業にとっても「運び手」がいなければ事業が成立せず、お互いが協力しあい、 話し合うことで知恵を出し合い、すぐには取引環境の改善への解決にはつながらない かもしれないが、「実態や課題を共有すること」は、取引環境改善への一歩となり、と ても大切なことである。

運送事業者の視点では「荷主企業はどうしても立場が上」との意見も聞かれ、そういった慣例のようになっていた運送業界が少しでもよい方向へ向かうことで、今後の取引環境の改善が期待される。

〈青森県事例〉

荷主企業:運送事業者の実態を知ることで、それまで2日にわたり同運送先に運行させていたものを統合したり、運送先は近いところでまとめて運行を依頼するようになった。→配送先の配慮

運送事業者:荷主企業の歩み寄りにより、荷積み要員の出勤時間の前倒し(ドライバーより早く出勤して積み荷を整理)することやパレット運用についての提案がされ、今後検討のうえ、実施を予定することとなった。→さらなる効率化にむけた提案

〈岩手県事例〉

荷主企業:「できることはしていかなければならない」ということや「効率化につな がる有効的なものを運送事業者から提案してほしい」等、運送事業者のこ とを考えるようになったという意識変容があった。

運送事業者:荷主企業の歩み寄りにより、運行依頼が以前より早めになる等の変化が みられた。

> 拘束時間等の削減がみられた1者では、実証実験後も手待ち時間を削減 するため、継続して「出勤時間の後倒し」を行っている。

(2) 相互理解を深め、より良い協力関係の構築~荷主懇談会の実施~

岩手県では、「トラック運送における取引環境・労働時間改善岩手県協議会」の今後の議論の発展を補完するとともに、多くの荷主企業に運送業界の運行実態を知っていただくこと、さらには協会支部の活動の活性化することを目的とし、岩手県トラック協会が主体となり、荷主及び運送事業者を対象とした懇談会を実施した。

	地区	日 程	参加者
第1回	奥州地区	平成 28 年 1 月 16 日 (土)	荷主企業 7社 7名
	(水沢支部)		運送事業者 29 者 37 名
第2回	花巻地区	平成 28 年 2 月 10 日 (火)	荷主企業 7社 7名
	(花巻支部)		運送事業者 20 者 24 名
第3回	一関地区	平成 28 年 5 月 27 日 (金)	荷主企業 22 社 23 名
	(一関支部)		運送事業者 34 者 37 名
第4回	県央地区	平成 28 年 8 月 25 日 (木)	荷主企業 14 社 19 名
	(中央支部)		運送事業者 41 者 49 名
第5回	花巻市	平成 29 年 2 月 16 日 (木)	荷主企業 7社 8名
	(花巻支部)		運送事業者 17 者 24 名

■講演内容

- ・労働基準監督署: 改善基準告示のポイント解説
- ・運輸支局: 行政処分例や処分基準(改善基準違反に係る内容)
- ・トラック協会: 運行事例をもとに拘束時間等遵守のための取り組み等発表

■荷主企業からの声

- ・運転者の労働時間等に関する基準があり、厳しい状況下にあることを知らなかった。
- ・今後は、基準を意識しながらオーダーの発注に心がけたい。
- ・我々(荷主)も厳しい情勢下にあるが、今後は共に検討しなければならないと感じた。
- ・こういう内容(改善基準告示等)は、多くの荷主企業は知るべきであり、参加し聞く べきであると感じた。

■運送事業者の声

- ・運賃の話にかかる懇談会だと荷主は集まってくれないが、今回のような中身だと積極 的に参加してもらえた。
- ・荷主から「自分たち(荷主)も改善しなければならない」と言ってもらえた。
- ・荷主に長時間労働が事故につながるという認識を持ってもらえた。
- ・役所(厚労省や国交省)から話をしてもらうと、荷主にも真剣に聞いてもらえるようだ。

また、この岩手県の取り組みを受けて青森県や秋田県においても荷主懇談会が開催された。

本パイロット事業で実施したヒアリング調査においても、荷主企業からは「改善基準告示」について内容を知らないという荷主が多かったこと、また、本パイロット事業の中では、運送事業者の実態を共有することで荷主企業にも意識変容があった。「改善基準告示」等について、知る機会さえあれば、荷主企業は自ら積極的に勉強したり、取り組みをすることが把握できた。

以上を踏まえると、今後の取引環境の改善に向けて、次年度以降も荷主懇談会のような取り組みを各県で積極的に開催していくことか重要である。

(3) 東北運輸局における取り組み・荷主勧告制度について

本年度、厚生労働省、経済産業省、国土交通省、(公社)全日本トラック協会では、 荷主企業に対し、「改善基準告示」や「荷主勧告制度」に関するリーフレットを配布す る等、トラック運送に係る法令等の周知に努めている。

特に、荷主勧告制度については、平成26年4月1日に改正が行われ通達で規定されているものの、荷主の関与や悪質性の判断等の調査が困難でありあまり発出されていなかったことから、東北運輸局においては今後過労運転等の違反により行政処分となる事案が発生した場合は、荷主に対し「荷主協力要請書」を積極的に発出することとした。

◆荷主勧告制度

貨物事業者運送事業省第64条に基づき、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、荷主が指示する等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。

- ▶ 荷主勧告:実運送事業者の違反行為が主として荷主の行為に起因するものであり、かつ、実運送事業者への処分のみでは再発防止が困難であると認められる場合に発動。荷主勧告を発動した場合、当該荷主名及び事案の概要を公表する。
- ▶ 警告書:荷主勧告には至らないが、実運送事業者の違反に関し荷主の関与が認められる場合に発出
- ▶ 協力要請書:実運送事業者の違反に関し、荷主の明確な関与は認められない ものの、当該違反の再発防止のため、荷主の協力を要請する必 要がある場合に発出

〈参考:労働時間のルール〉

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

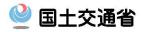
拘	東 時 間 (始業から終業までの時間)	 ・1日 原則 13時間以内 最大 16時間以内(15時間超えは1週間2回以内) ・1か月 293時間以内
休(勤務	息期間 8と次の勤務の間の自由な時間)	・継続8時間以上
運 転 時 間		・2 日平均で、1 日あたり 9 時間以内 ・2 週間平均で、1 週間あたり 44 時間以内
連	続運 転 時 間	・4 時間以内

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









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。





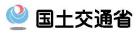




過労運転や無理な運行は大きな事故につながります。











4-3 手待ち時間、荷役時間以外の長時間労働にかかる外的要因の一例

手待ち時間、荷役時間以外の外的要因として、複数の協議会において、運送事業者委員より、長距離輸送(東北〜首都圏等)において、高速道路のパーキングエリア等が混雑していて駐車できず、休憩や休息を取ることができない場合があるという意見が出された。このことから、北東北3県のトラック協会では会員に対し混雑するパーキングエリアに関する調査を実施した。その結果混雑が認められるパーキングエリア等について取りまとめた結果は以下のとおりである。なお、混雑する時間帯については、各パーキングエリアとも概ね20:00~4:00の深夜時間帯となっており、特に東北〜関東間の上り線では福島以南の主なパーキングエリアが夜間全体を通して混雑している傾向があるとしている。

				大型
			場所	駐車台数
				(上下計)
	1	東	紫波 SA 下	62
	2	北	前沢 SA 下	54
	3	自	長者原 SA 下	49
	4	動	鶴巣 PA 下	89
	5	車	蔵王 PA	17
$\stackrel{\bigstar}{}$	6	道	国見 SA 上下	59
☆	7		吾妻 PA 上下	36
$\stackrel{\bigstar}{}$	8		安達太良 SA 上	86
$\stackrel{\bigstar}{}$	9		安積 PA 上下	96
	10		那須高原 SA	108
	11		黒磯 PA 上	24
	12		矢板北 PA	30
	13		上河内 SA	88
	14		大谷 PA	92
	15		佐野 SA	109
	16		羽生 PA 上下	241
$\stackrel{\bigstar}{}$	17		蓮田 SA 上下	67
	18	巻	狭山 PA 内	94
	19	央	厚木 PA 内外	64
		道		
	20	関	嵐山 PA 上	46
		越		
		道		

★ 特に混雑が激しいとの指摘があった SA (資料:青森県・秋田県・岩手県トラック協会調べ)



改善基準告示に規定されている連続運転時間が 4 時間を超過しないように、運行管理者は高速道路のパーキングエリア等で休憩・休息を取得する旨の運行指示書で指示するものの、指定されたパーキングエリア等の混雑等により駐車スペースがなく、結果的に 4 時間を超えて運行せざるを得ないケースもある。駐車スペースに止められないことにより、トラック運転者の肉体的疲労と精神的疲労がさらに蓄積され、事故防止の観点からも安全の確保は率先して取り組まなければならない課題である。例えば、運行管理者においては、今回の調査で判明したパーキングエリアの混雑状況をあらかじめ想定した上で、運行指示書に記載する休憩や休息場所や時間を工夫することが必要であるほか、抜本的な改善に向け関係各機関への働きかけを並行して行っていく必要があるものと考えられる。

第5章 次年度以降のパイロット事業に向けた課題

(1) 対象集団の選定について

本パイロット事業の対象集団のうち荷主については、すでに運送事業者と協力して 改善に向けた取り組みを進めている荷主や、手待ち時間・荷役時間等において特に問題 のない荷主を対象集団として事業を進めたケースが全国的にも何件か見受けられた。

運送事業者から、「好き好んで改善基準告示違反をしているわけではない」といった 切実なご意見もあり、次年度の対象集団の選定においては、拘束時間等の明確な課題を 抱えている分野や各県の課題の特性を踏まえて対象集団を慎重に選定し、パイロット 事業が実効性のあるものにしていく必要がある。

(2) 着荷主企業の協力の必要性について

1つの運行は発荷主からの荷物を着荷主に届け検査等の確認が終わるまでである。

本パイロット事業でも着荷主側に到着してからの手待ち時間の発生に時間を要している等長時間労働の要因は着荷主側にもあるとの意見が多くあった。着荷主側で、本当に配送時間の変更はできないのか等、着荷主側の歩み寄りも期待される。次年度においてパイロット事業の実効性をより高めていくには、着荷主も集団に加えた中での課題の抽出及びその解決手法の検討が期待される。

(3) 対象集団との信頼関係の構築とパイロット事業の進め方

本パイロット事業では、対象集団の抱えている課題の本質を引き出すため、事前調査に時間をかけ信頼関係の構築に努めた。

繁忙期であれば、非常に多忙の中、そして荷主・運送事業者ともに人手不足の中、無償でパイロット事業に協力いただかなければならないため、一層の信頼関係の構築と事務局との連携も必要不可欠である。

また、実証実験をスムーズに進行させるため、適切なスケジューリングすること、かつ理にかなったものとしなければならない。

(4) 実証実験時期について

取り扱う荷種や運送形態によっては、繁忙期と閑散期に大きな労働時間の差が生じる場合もあり、実態調査を行った時期は繁忙期であったにもかかわらず、実証実験は閑散期に行わざるを得ず、改善にかかる有効な結果が得られない可能性も考えられる。そのため、実証実験期間の調整に十分な時間をかけられるような配慮が必要である。

〈参考資料 1〉

運送事業者様記入用

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〉

- ※ 本調査票は、
- ※ 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。
- ※ 本調査は、年間の状況を把握する設問〈昨年一年間〉と、今回のパイロット事業の対象となる運行 における取引環境を把握する設問について実施します。
- ※ 問 1~の設問(1ページ下~)は、対象集団の荷物を運行するドライバーの実態について お聞きしています。
- ※ ご回答は、事業者の責任者または運行管理者がご記入ください。
- ※ 鉛筆でご記入いただいても構いません。

F1.貴社の概要をご記入ください

貴 社 名	
住 所	
電話番号	
ご記入者名	お役職名

F2.貴社の保有車両台数をご記入ください。

車両総重量	保有車両数	
普通(車両総重量 5t 未満)	台	
中型(車両総重量 5t 以上 11t 未満)	台	
大型(車両総重量 11t 以上)	台	
トラクター	台	
合 計	台	

- 問 1. 対象となる運行のドライバーの労働時間管理について、どのような方法で行っていますか。<u>当てはま</u>る番号 1 つに〇印をつけて下さい。
 - 1. デジタルタコグラフを装着して管理している。
 - 2. 運転日報で管理している。
 - 3. その他()

間 2. 対象となる運行のドライバーの労働時間についてご記入ください。具体的には平成 27 年 1 月~ 12 月の実績を月別に各労働時間の項目が「最も長いドライバー」について該当する数値をそれぞれ記入して下さい。

労働時間の項目	1月	2 月	3 月	4 月
1ヶ月の拘束時間	時間	時間	時間	時間
1日の拘束時間	時間	時間	時間	時間
休息期間	※ 時間	※ 時間	※ 時間	※ 時間
1日の運転時間	時間	時間	時間	時間
1 週間の運転時間	時間	時間	時間	時間
連続運転時間	時間	時間	時間	時間
1日の手待ち時間	時間	時間	時間	時間
1ヶ月の総労働時間	時間	時間	時間	時間
1ヶ月の時間外労働時間	時間	時間	時間	時間
労働時間の項目	5 月	6 月	7 月	8 月
1ヶ月の拘束時間	時間	時間	時間	時間
1日の拘束時間	時間	時間	時間	時間
休息期間	※ 時間	※ 時間	※ 時間	※ 時間
1日の運転時間	時間	時間	時間	時間
1 週間の運転時間	時間	時間	時間	時間
連続運転時間	時間	時間	時間	時間
1日の手待ち時間	時間	時間	時間	時間
1ヶ月の総労働時間	時間	時間	時間	時間
1ヶ月の時間外労働時間	時間	時間	時間	時間
労働時間の項目	9月	10 月	11 月	12 月
1ヶ月の拘束時間	時間	時間	時間	時間
1日の拘束時間	時間	時間	時間	時間
休息期間	※ 時間	※ 時間	※ 時間	※ 時間
1日の運転時間	時間	時間	時間	時間
1 週間の運転時間	時間	時間	時間	時間
連続運転時間	時間	時間	時間	時間
1日の手待ち時間	時間	時間	時間	時間
1ヶ月の総労働時間	時間	時間	時間	時間
1ヶ月の時間外労働時間	時間	時間	時間	時間

[※]休息期間のみ、「最も短い運転者」の実態をご記入ください。

間 2-1 対象となる運行の繁忙期、閑散期は何月が対象となるかご記入下さい。 ※対象となる運行に繁忙期、閑散期がない場合は「一」をご記入ください。

(記入例)	繁忙期	閑散期
〇~〇月、〇月 等		

問 3. 対象となる運行における荷主との取引関係について、それぞれ、おおよその割合をご回答ください。 ※対象となる運行に繁忙期または閑散期がない場合は、平常期のみご回答ください。

問 3-1 時間指定について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 時間指定あり	%	%	%
2. 午前・午後の指定あり	%	%	%
3. 時間指定なし	%	%	%
計	100%	100%	100%

間 3-2 荷役作業の状況について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 手荷役	%	%	%
2. パレット崩し手荷役	%	%	%
3. フォークリフト荷役 〈ドライバーが作業〉	%	%	%
4. フォークリフト荷役 〈荷主側が作業〉	%	%	%
5. ロールボックス荷役	%	%	%
6. その他	%	%	%
計	100%	100%	100%

間 3-3 荷役作業以外の付帯作業(棚入れ、保管場所までの横待ち運搬、資材・廃材等の回収、 商品仕分け、検品、納品場所の整理、ラベル貼り)について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. ない	%	%	%
2. ある	%	%	%
計	100%	100%	100%

問 3-4 荷役作業・付帯作業に対する書面化について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 書面化している	%	%	%
2. 口頭で依頼	%	%	%
3. 事前連絡なし	%	%	%
計	100%	100%	100%

間 3-5 荷役料金の収受について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 収受している	%	%	%
2. 収受していない	%	%	%
計	100%	100%	100%

間 3-6 車両留置料の収受について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 収受している	%	%	%
2. 収受していない	%	%	%
計	100%	100%	100%

問 3-7 高速道路の料金の収受について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 全額収受している	%	%	%
2. 全額収受していない	%	%	%
3. 一部収受している	%	%	%
計	100%	100%	100%

間 3-8 路上駐車の発生について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 発生している	%	%	%
2. 発生していない	%	%	%
計	100%	100%	100%

)

)

問 4. 対象となる運行における労働時間短縮に向けて荷主側で必要と思われることについてお聞きします。当てはまる番号すべてに〇印をつけて下さい。(複数回答可)

- 1. 荷役の機械化による荷役時間の削減
- 2. 商慣行の改善(具体的に:
- 3. 発注時刻の厳守・前倒し
- 4. 出荷時刻の厳守・後倒し
- 5. 出荷時刻の厳守・前倒し
- 6. 荷役作業の削減・解放
- 7. 配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化
- 8. 配達先での手待ち時間の削減への口添え
- 9. 物流施設の拡充・整備
- 10.その他(具体的に:

問 5. 対象となる運行において、ドライバー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。当てはまる番号 1 つに〇印をつけて下さい。

- 1. まったく影響はない →問6へ
- 2. 多少は影響がある →問 5-1 へ
- 3. 大いに影響がある →問 5-1 へ
- 4. わからない →問 6 へ

問 5-1. <u>問 5 で 2 または 3 とお答えの場合</u>、そのコストは誰が負担していますか。当てはまる番号 1 つに 〇をつけて下さい。

- 1. 荷主企業が負担している →問 6へ
- 2. 荷主企業と運送事業者(貴社)の双方で負担している →問 5-2 へ
- 3. 運送事業者(貴社)が負担している →問 5-2 へ
- 4. わからない →問 6 へ
- 5. その他() →問 6 へ

間 5-2. <u>間 5-1 で 2 または 3 とお答えの場合</u>、そのコストはどのような形で負担していますか。当てはまる番号すべてに〇をつけて下さい。(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()

B.	対象となる運行における長労働時間の実態や問題点、労働時間短縮に向けたお考えやご意見があれば、ご自由にご回答下さい。

問

質問は以上です。ご協力ありがとうございます。以下の連絡先まで FAX で送付ください。

対象トラックドライバーの皆様へ

トラックドライバー記入用実態調査票への記入方法について

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〉

- ※ 本調査は手待ち時間や荷役時間など荷主とトラック輸送状況の実態を把握し、その改善に取り組もうとするものです。つきましては、長時間労働の実態を正確にご記入ください。
- ※ 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、くれぐれも実態を正確にご記入ください。
- ※ 調査は、平成 28 年 8 月 24 日(水)~8 月 30 日(火)までの連続 7 日間とします。1 枚目に は記入者のお名前をご記入ください。記入方法は「記入例」を参考に、その該当日の実態をご 記入ください。
- ※ 7 日間の調査日の中で、「対象荷主の運行がない」日は、該当日の調査票に大きく「対象運 行なし」、とご記入ください。また、「休日」は、該当日の調査票に大きく「休日」、とご記入ください。
- ※ 仮に 1 日(0~24 時)の間に休息期間をはさんで始業が 2 回発生した場合は、調査票の日付の隣の「始業時間・終業時間・走行距離・集配箇所数・実車距離」は、元々の記入欄に最初の始業の運行を、その下の空欄に後の始業の運行を記入して下さい。同様に、右端の「始業から終業までの時間の合計」については、元々の記入欄に最初の始業の運行を、その右の空欄に後の始業の運行を記入して下さい。なお、本調査での「運行」とは「始業時間から終業時間」までとします。(詳細は「記入例」をご参照ください)
- ※ 調査票に記入の際、書き損じ等が生じた場合は、予備の調査票をご利用ください。
- ※ この調査票は「運転日報」をより詳しく記載するイメージのものです。普段は詳細にとらえていない(記入していない)内容につきましても、上記の調査期間中は、それぞれ詳しくご記入下さい。
- ※ 調査票記入の対象となる日は、始業から終業までの間、「点検・点呼等」から「休憩時間」まで、 必ずどこかの項目をうめ、抜けの時間がないように、ご注意ください。
- ※ 調査票の中で、「荷主との荷役に対する書面化等の有無」、「荷役料金の収受の有無」、「高 速道路を利用した場合の料金収受の有無」の回答について、ドライバーの方には判断できない 場合は、運行管理者や配車担当者の方にご確認のうえ、ご回答ください。
- ※ 荷役等の作業があった荷主名の記載について、荷主の具体名が書けない場合は、「A社物流 センター」など仮称でも結構です。ただし、連続する7日間の調査票で、同じ荷主は同じ名称に 統一してご記入ください。また、同運行で別のドライバーが同一荷主の荷を扱う場合も、名称を 統一していただくようお願いいたします。
- ※ 調査票は書き終わりましたら、FAX(A3 用紙のまま)で送付いただくか、事業者様に配布しております返信用のレターパック(ゆうパック)でご投函ください。
- ※ 鉛筆でご記入いただいても構いません。

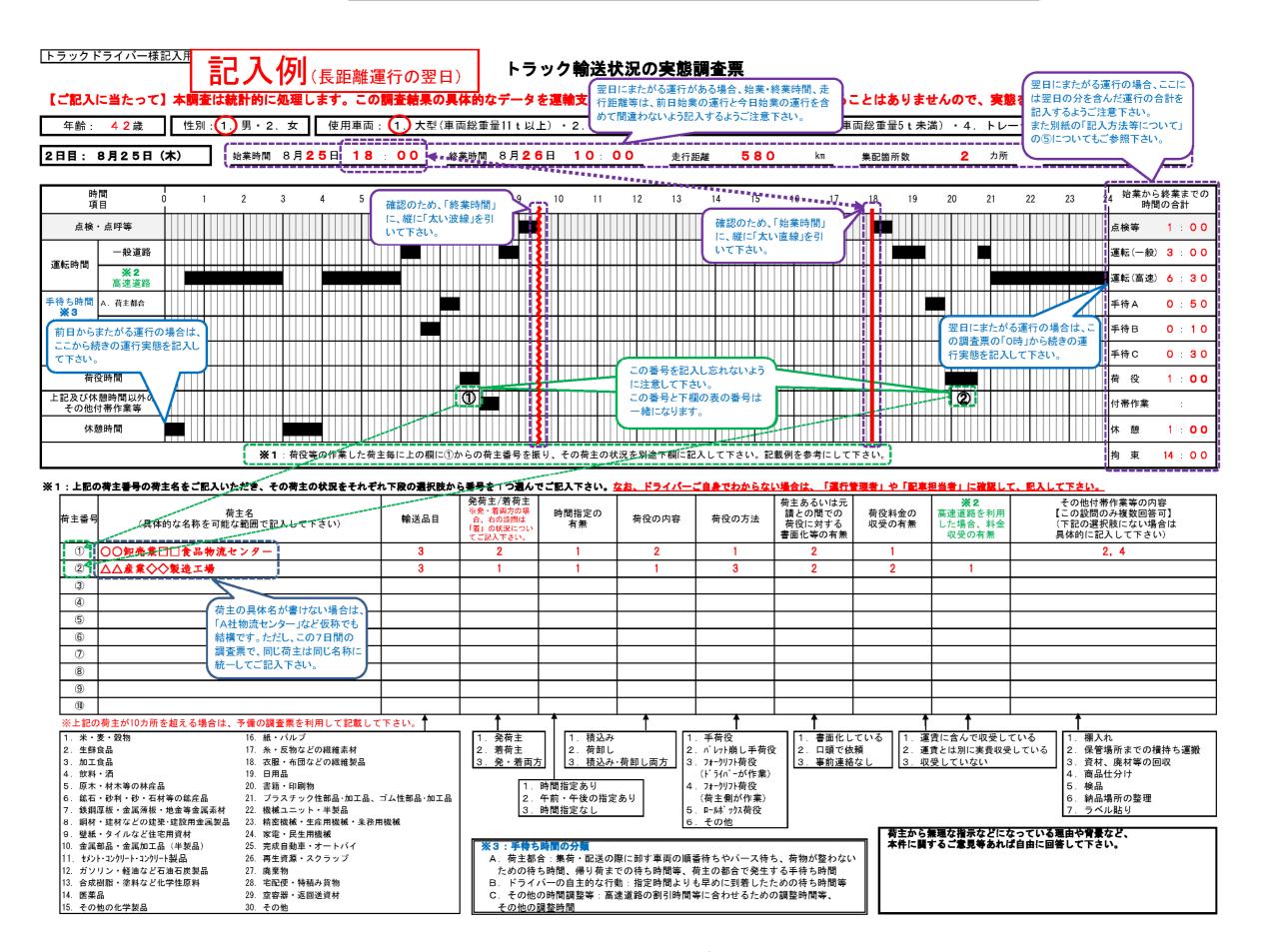
トラックドライバー様記入用

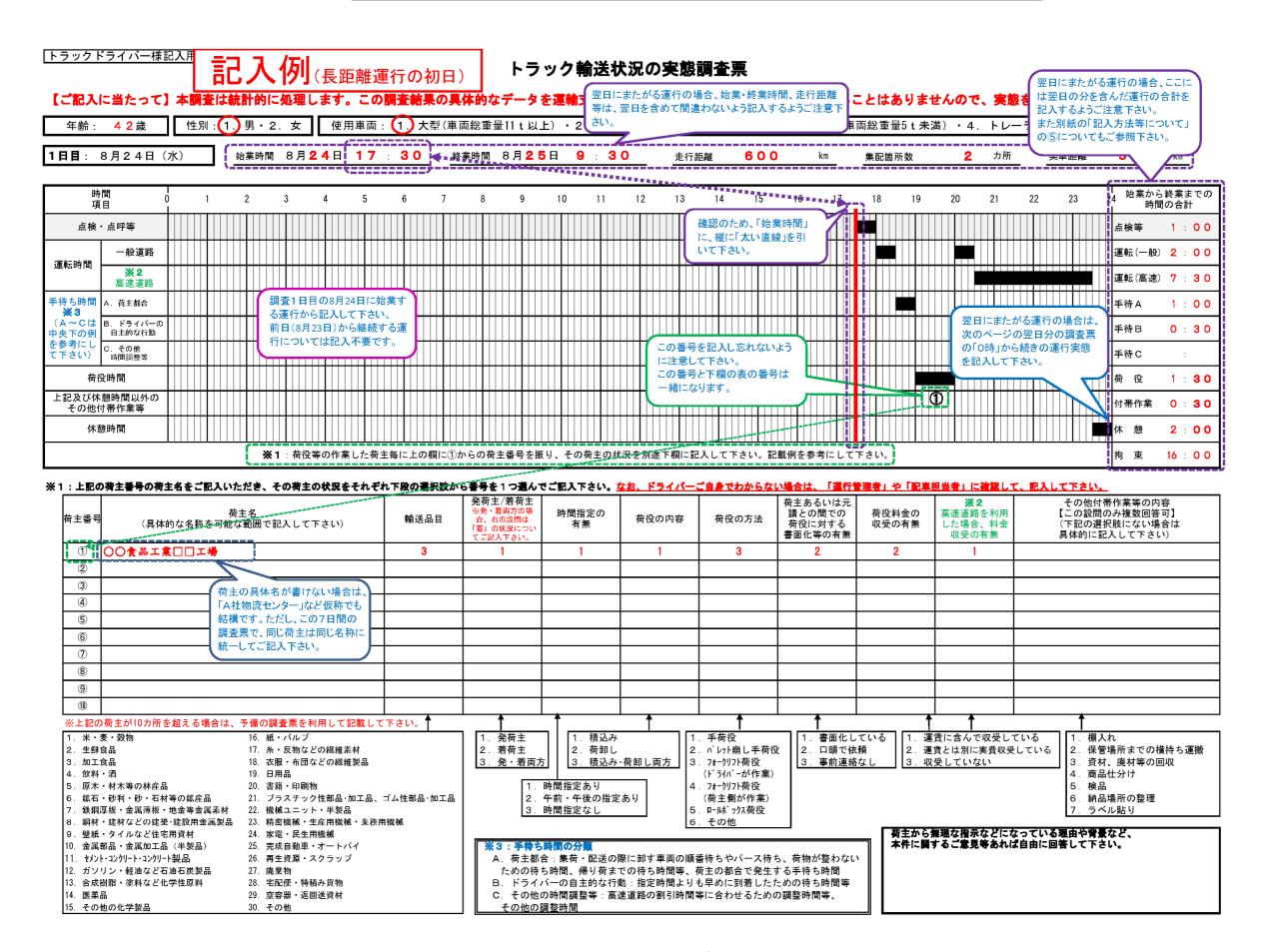
トラック輸送状況の実態調査票

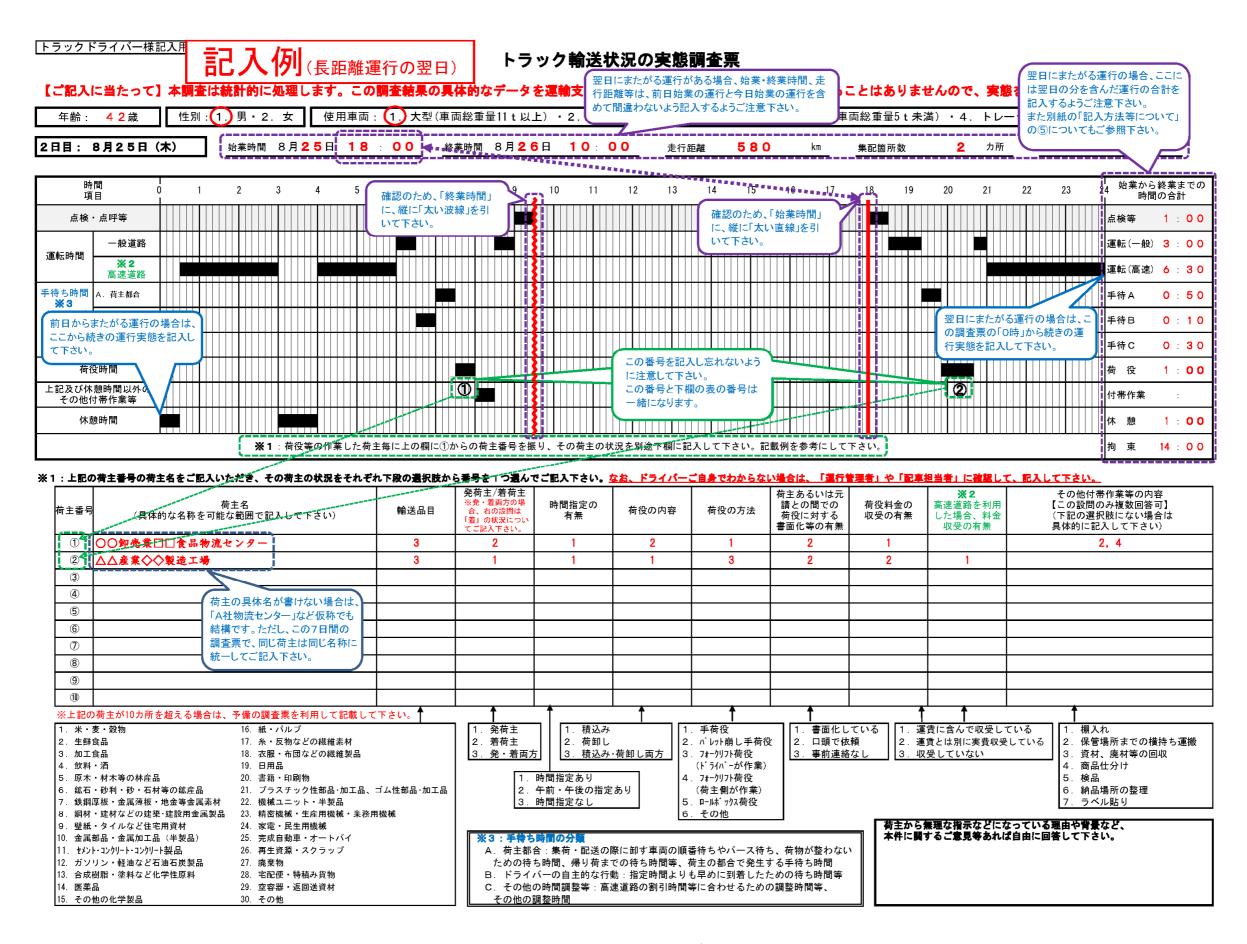
トラック輸送における取引環境・労働時間改善青森県協議会事務局

【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:	歳	性	引:1	. 男	2.	女	_1	吏用耳	面 :	1.	大型	실(車	両総	重量1	1 t Ա	(上)	• 2	. 中	型(車	両総	重量5	t 以_	<u>E</u> 11 t	t 未溢	毒)	3.	普通(耳	両総	重量	5 t	未満)	•	4.	トレ	ーラ		記.	入者	i :		
3目:	8月24日((水)		始業時	間	8月	E	1	:			*	冬業時	間 8	月	日		:		_	走行	〕距離					km	集團	配箇月	折数				力所	_	5	実車足	拒離			km
	間目	0	1	2	3	3	4		5	6		7	8	3	9		10	11		12	13		14	15		16	17	18	8	19		20		21	2	22	2	23	2	l 分数 分数 対数 対数 対数 対数 対数 対数 対数 対数 対数 対数 対数 対数 対数	終業まで の合計
点検	・点呼等														Ш		ПП																							点検等	:
転時間	一般道路																																				Ш			運転(一般)	:
四时(1)	※ 2 高速道路																																							運転(高速)	:
Fち時間 ※3	A.荷主都合																																							手待A	:
下の例	B. ドライバーの 自主的な行動																																							手待B	:
考にしていい	C. その他 時間調整等											Ш			Ш		Ш	Ш										Ш	Ш	Щ		Ш		Ш			Ш			手待C	:
	设時間 											Ш			Ш		Ш	Ш			Ш	Ш				Ш				Щ		Ш		Ш			Ш			荷役	:
	憩時間以外の 対帯作業等											Ш			Щ		Ш	Щ												Щ		Ш		Ш			Ш			付帯作業	:
休 	息時間																																							休憩	:
					※ 1	:荷役	等の作	作業し	た荷主	毎に.	上の欄	11=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。	記載係	別を参え	考にして	下さい	, 1 _c											拘 束	:
① ②		的な名称												」の状だ記入下	況につい でさい。	<u>`</u>	有 										対する			有無		した場 収受	の有							R肢にない場合 入して下さい	
3																士						\pm			\perp						\pm										
4 5													+			+			-			+			+						+										
6																															\perp										
(7) (8)									\dashv				+			+			+			+			+			\vdash			+										
9																士						丰			\pm						†										
① % ⊦‡₽σ)荷主が10カ所?	を招ラス	担合け	予供/	の調本	= たま	EI EE I	で記	哉して	下さり	, •			†			-			+			4	•		4					1		†		<u></u>			†			
	麦・穀物 食品		33 ZI 181	16. 17. 18.	紙・ル糸・原	パルプ 支物な。 ・布団 ⁷ 品	どの繊	維素材			<u> </u>		2	 │. 発 2. 着 3. 発	荷主 ・着西		2.		し み·荷í		方	3 . 7t (f* 4 . 7t	レット崩 トークリフト ライバー トークリフト	し手花 ト荷役 -が作ま ト荷役	集)	2.	書面化 口頭で(事前連	枚頼	る	2.	運賃 運受	とは別	に実	費収受				3. 🎉	呆管; 資材、 商品(・ 場所までの横 、廃材等の回 仕分け	
2. 生鮮 3. 加工 4. 飲料 5. 原本 6. 鉱鋼		才等の鉱産 地金等金	属素材	20. 21. 22.	機械	スチック	・ ク性部 ト・半	製品			部品·加	口工品			2	. 午前	前・午		定あり	J			ールホ゛ック	が作業 な荷役													- [-		場所の整理 ル貼り	







荷主企業様記入用

トラック輸送取引環境の実態調査票

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

くご記入に当たって〉

- ※ 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**。トラック輸送に関わる取引環境の実態を正確にご記入ください。
- ※ 本調査は、年間の状況を把握する設問〈昨年一年間〉と、今回のパイロット事業の対象となる運行における 取引環境について、把握する設問に分けて実施します。
- ※ この調査票で対象となる取引とは、協議会事務局よりご依頼した取引についてのみとなります。
- ※ 鉛筆でご記入いただいても構いません。

F1 貴社の概要をご記入ください。

貴 社 名							
住 所							
電話番号	電話番号						
ご記入者名		お役職名					

■トラック輸送取引環境の実態把握〈年間の状況〉

問 1 対象となる運行の取引環境について、昨年一年間(平成 27 年 1 月~12 月)の状況についてそれぞれご回答ください。

	HACCA.				
	平成 27 年	1月	2 月	3 月	4 月
車両	普通(車両総重量 5t 未満)				
台数	中型(車両総重量 5t~11t 未満)				
(台)	大型(車両総重量 11t 以上)				
	トラクター				
輸送量	量⟨合計⟩(トン)				
		5 月	6 月	7月	8月
車両	普通(車両総重量 5t 未満)				
台数	中型(車両総重量 5t~11t 未満)				
(台)	大型(車両総重量 11t 以上)				
	トラクター				
輸送量	量⟨合計⟩(トン)				
		9月	10 月	11 月	12 月
車両	普通(車両総重量 5t 未満)				
台数	中型(車両総重量 5t~11t 未満)				
(台)	大型(車両総重量 11t 以上)				
	トラクター				
輸送量	- 量(合計)(トン)				

問 1-1 対象となる運行の繁忙期、閑散期は何月が対象となるかご回答ください。 ※対象となる運行に繁忙期、閑散期がない場合は「一」をご回答ください。

(記入例)	繁忙期	閑散期
〇~〇月、〇月 等		

問 2 対象となる運行の運送事業者との取引関係について、それぞれ、おおよその割合をご回答ください。 ※対象となる運行に繁忙期または閑散期がない場合は、平常期のみご回答ください。

間 2-1 時間指定について

Ing = . Adjustpacters o			
	繁忙期	閑散期	平常期
1. 時間指定あり	%	%	%
2. 午前・午後の指定あり	%	%	%
3. 時間指定なし	%	%	%
計	100%	100%	100%

間 2-2 荷役作業の状況について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 手荷役	%	%	%
2. パレット崩し手荷役	%	%	%
3. フォークリフト荷役	%	%	%
〈ドライバーが作業〉			
4. フォークリフト荷役	%	%	%
〈荷主側が作業〉			
5. ロールボックス荷役	%	%	%
6. その他	%	%	%
計	100%	100%	100%

問 2-3 荷役作業以外の付帯作業(棚入れ、保管場所までの横待ち運搬、資材・廃材等の回収、商品仕分け、 検品、納品場所の整理、ラベル貼り)について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. ない	%	%	%
2. ある	%	%	%
計	100%	100%	100%

問 2-4 荷役作業・付帯作業に対する書面化について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 書面化している	%	%	%
2. 口頭で依頼	%	%	%
3. 事前連絡なし	%	%	%
計	100%	100%	100%

間 2-5 荷役料金の支払いについて

(対象・ 対象外)←○をご記入し、「対象」の場合は以下の割合をご回答ください。

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 支払っている	%	%	%
2. 支払っていない	%	%	%
計	100%	100%	100%

同 2-6 車両留置料の支払いについて

(対象 ・ 対象外)←○をご記入し、「対象」の場合は以下の割合をご回答ください。

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 支払っている	%	%	%
2. 支払っていない	%	%	%
計	100%	100%	100%

「車両留置料」: 車両が貨物の発地又は着地に到着後、運送委託者等の都合により留置された時間(貨物の積込み又は取卸しの時間を含む。)が運送受託者の規定する車両留置時間を超える場合に支払うものです。

問 2-7 高速道路の料金の支払いについて

(対象・ 対象外)←○をご記入し、「対象」の場合は以下の割合をご回答ください。

	繁忙期	閑散期	平常期			
1. 全額支払っている	%	%	%			
2. 全額支払っていない	%	%	%			
3. 一部支払っている	%	%	%			
計	100%	100%	100%			

問3 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」(以下、改善基準告示という)が策定されています。

この改善基準告示の内容について、お聞きします。それぞれ 1~3 の番号の当てはまる番号 1 つに〇をご記入ください。

	それぞれ 1~3 の当てはまる番号ひとつに〇を記入	解答欄
拘束時間・休息時間の基準〈考え方〉	1. 知っているが、内容はよくわからない	
について	2. 知っており、改善基準告示を遵守するよう心掛けている	
	3. 知らない	
拘束時間の限度について	1. 知っているが、内容はよくわからない	
	2. 知っており、改善基準告示を遵守するよう心掛けている	
	3. 知らない	
運転時間の限度について	1. 知っているが、内容はよくわからない	
	2. 知っており、改善基準告示を遵守するよう心掛けている	
	3. 知らない	
時間外労働及び休日労働の限度	1. 知っているが、内容はよくわからない	
について	2. 知っており、改善基準告示を遵守するよう心掛けている	
	3. 知らない	

同 4 対象となる運行における労働時間短縮に向けて必要と考えられる対応についてお聞きします。当てはまる番号全てに〇をご記入ください。〈複数回答可〉

	1 ~10 の当てはまる番号にいくつでも〇 を記入	解答欄
荷主側の対応で必要と考えられるもの	1. 荷役の機械化等による荷役時間の削減	
〈役割〉	2. 商慣行の改善(具体的に:)	
	3. 発注時刻の厳守・前倒し	
	4. 出荷時刻の厳守・後倒し	
	5. 出荷時刻の厳守・前倒し	
	6. 荷役作業の削減・解放	
	7. 配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	
	8. 配達先での手持ち時間の削減への口添え	
	9. 物流施設の拡充・整備	
	10. その他(具体的に:)	

問 5	対象となる運行において時間短縮(作業効率化)への協力依頼を受けたことがありますか。協力依頼を受け
	た内容とその取り組みの程度、協力依頼を受けられなかった理由についてご記入ください。1~3 のいずれか
	の番号に〇をつけ、1,2 を選択された場合は右欄に理由をご記入ください。

の田づにしていた。1,2 ではりにもいた。	1 1971 1単に左口 をこけいくんにんか。
1. 協力依頼を受けた内容	
 例: 手待5時間短縮、到着時間の変更	
79. 丁付9时间短稲、判有时间の変更	
	上記について、約 %の取り組みができた
2. 協力依頼を受けたが出来なかった理由	
は何ですか	
3. 協力依頼を受けたことがない	
間 6 対象となる運行において契約上、指示	この出し方や確認方法等、通常の契約と異なる状況があれば、具体
	AND AND A DESCRIPTION OF STREET OF STREET OF STREET OF STREET
的にご記入ください。	
通常の契約と異なる場合の状況について	
例:繁忙期では、付帯業務の内容や有無	
を現地で確認させることがある	
関 7 対象とかる遺行になける具時間労働が	の実態や問題点、労働時間短縮に向けてのお考えやご意見があれば、
	の大松で同起点、万割时间及網に呼じていわったでこふえかの(は、
ご自由にご記入ください。	

- ■トラック輸送取引環境の実態把握〈事前調査〉
- 問8 対象となる運行の <u>平成28年8月24(水)~8/30(火)間</u> に取り交わされた取引(対象となる運送委託) について、7日分をご回答ください。
 - ※該当しない場合は枠内に斜線をご記入ください。 記入例) 支払っている・支払っていない

※対象となる運行が休行の場合は日付の右横に「休行」とご記入ください。

〈平成 28 年 8 月 24 日(水)〉

I	運送業務	積み込み開始日時	平成	年		月	B	(時)					
		積み込み先〈住所〉												
		取卸し終了日時	平成	年		月	日	(時)					
		取卸し先〈住所〉												
		運送品の概要	車種:	大型	. [中型	· 音	手通	· トラ	ラクター	(←(つを記	(人5	
			台数:								台			
			品目:											
		荷役方法												
			_ ,											
<u> </u>		契約手続き完了日	平成	年		月	日							
Ш	付帯業務	付帯業務内容 												
		業務日時	平成	年	月	日	(8	寺)~	平成	年	月	日	(時)
ш	運賃及び料金	荷役料			支	払って	こいる	•	支持	ふってし	いない			
		付帯業務料等			支	払って	こいる	•	支持	ムってし	いない			
		高速道路使用料	支	払ってし	いる	•	支	よって	いない		一部支	払って	ている)
		車両留置料			支	払って	こいる	•	支持	ムってし	いない			
IV	変更の有無	指示内容の変更の有				〈「有	ī 」の‡	易合し	ま 、そ の	理由?	をご回	答くだ	さい	>
		無・その変更内容	 有 	• 無										

着荷主企業様記入用

トラック輸送取引環境の実態調査票

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

くご記入に当たって〉

- ※ 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。トラック輸送に関わる取引環境の実態を正確にご記入ください。
- ※ 本調査は、年間の状況を把握する設問〈昨年一年間〉について実施します。
- ※ この調査票で対象となる取引とは、協議会事務局よりご依頼した取引についてのみとなります。
- ※ 鉛筆でご記入いただいても構いません。

F1 貴社の概要をご記入ください。

貴 社 名	
住 所	
電話番号	
ご記入者名	お役職名

■トラック輸送取引環境の実態把握

問 1 対象となる運行の取引環境について、昨年一年間(平成 27 年 1 月~12 月)の状況についてそれぞれご回答ください。

		1月	2 月	3 月	4 月
車両	普通(車両総重量 5t 未満)				
台数	中型(車両総重量 5t~11t 未満)				
(台)	大型(車両総重量 11t 以上)				
	トラクター				
輸送量	量(合計)(トン)				
		5 月	6 月	7月	8月
車両	普通(車両総重量 5t 未満)				
台数	中型(車両総重量 5t~11t 未満)				
(台)	大型(車両総重量 11t 以上)				
	トラクター				
輸送量	量(合計)(トン)				
		9月	10 月	11 月	12 月
車両	普通(車両総重量 5t 未満)				
台数	中型(車両総重量 5t~11t 未満)				
(台)	大型(車両総重量 11t 以上)				
	トラクター				
輸送量	量(合計)(トン)				

問 1-1 対象となる運行の繁忙期、閑散期は何月が対象となるかご回答ください。 ※対象となる運行に繁忙期、閑散期がない場合は「一」をご回答ください。

(記入例)	繁忙期	閑散期
〇~〇月、〇月 等		

問 2 対象となる運行の運送事業者との取引関係について、それぞれ、おおよその割合をご回答ください。 ※対象となる運行に繁忙期または閑散期がない場合は、平常期のみご回答ください。

間 2-1 時間指定について

Ing = . Adjustpacters o						
	繁忙期	閑散期	平常期			
1. 時間指定あり	%	%	%			
2. 午前・午後の指定あり	%	%	%			
3. 時間指定なし	%	%	%			
計	100%	100%	100%			

間 2-2 荷役作業の状況について

Ind = _ Li Belli plan Babila a						
	繁忙期	閑散期	平常期			
1. 手荷役	%	%	%			
2. パレット崩し手荷役	%	%	%			
3. フォークリフト荷役	%	%	%			
〈ドライバーが作業〉						
4. フォークリフト荷役	%	%	%			
〈荷主側が作業〉						
5. ロールボックス荷役	%	%	%			
6. その他	%	%	%			
計	100%	100%	100%			

問 2-3 荷役作業以外の付帯作業(棚入れ、保管場所までの横待ち運搬、資材・廃材等の回収、商品仕分け、 検品、納品場所の整理、ラベル貼り)について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. ない	%	%	%
2. ある	%	%	%
計	100%	100%	100%

問 2-4 荷役作業・付帯作業に対する書面化について

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 書面化している	%	%	%
2. 口頭で依頼	%	%	%
3. 事前連絡なし	%	%	%
計	100%	100%	100%

間 2-5 荷役料金の支払いについて

(対象・ 対象外)←○をご記入し、「対象」の場合は以下の割合をご回答ください。

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 支払っている	%	%	%
2. 支払っていない	%	%	%
計	100%	100%	100%

間 2-6 車両留置料の支払いについて

(対象 ・ 対象外)←○をご記入し、「対象」の場合は以下の割合をご回答ください。

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 支払っている	%	%	%
2. 支払っていない	%	%	%
計	100%	100%	100%

「車両留置料」: 車両が貨物の発地又は着地に到着後、運送委託者等の都合により留置された時間(貨物の積込み又は取卸しの時間を含む。)が運送受託者の規定する車両留置時間を超える場合に支払うものです。

問 2-7 高速道路の料金の支払いについて

(対象・ 対象外)←○をご記入し、「対象」の場合は以下の割合をご回答ください。

	繁忙期	閑散期	平常期
1. 全額支払っている	%	%	%
2. 全額支払っていない	%	%	%
3. 一部支払っている	%	%	%
計	100%	100%	100%

問3 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」(以下、改善基準告示という)が策定されています。

この改善基準告示の内容について、お聞きします。それぞれ 1~3 の番号の当てはまる番号 1 つに〇をご記入ください。

	それぞれ 1~3 の当てはまる番号ひとつに〇印を記入	解答欄
拘束時間・休息時間の基準〈考え方〉	1. 知っているが、内容はよくわからない	
について	2. 知っており、改善基準告知を遵守するよう心掛けている	
	3. 知らない	
拘束時間の限度について	1. 知っているが、内容はよくわからない	
	2. 知っており、改善基準告知を遵守するよう心掛けている	
	3. 知らない	
運転時間の限度について	1. 知っているが、内容はよくわからない	
	2. 知っており、改善基準告知を遵守するよう心掛けている	
	3. 知らない	
時間外労働及び休日労働の限度	1. 知っているが、内容はよくわからない	
について	2. 知っており、改善基準告知を遵守するよう心掛けている	
	3. 知らない	

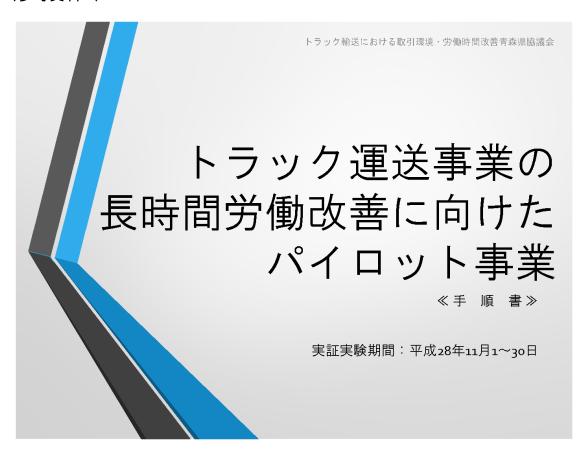
同 4 対象となる運行における労働時間短縮に向けて必要と考えられる対応についてお聞きします。当てはまる番号全てに〇印をご記入ください。〈複数回答可〉

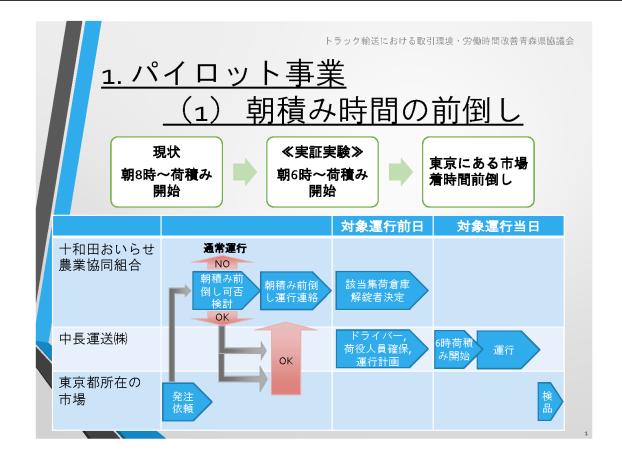
	1~10 の当てはまる番号にいくつでも〇印を記入	解答欄
荷主側の対応で必要と考えられるもの	1. 荷役の機械化等による荷役時間の削減	
〈役割〉	2. 商慣行の改善(具体的に:)	
	3. 発注時刻の厳守・前倒し	
	4. 出荷時刻の厳守・後倒し	
	5. 出荷時刻の厳守・前倒し	
	6. 荷役作業の削減・解放	
	7. 配達先への配達指定時刻の延長・柔軟化	
	8. 配達先での手持ち時間の削減への口添え	
	9. 物流施設の拡充・整備	
	10. その他(具体的に:)	

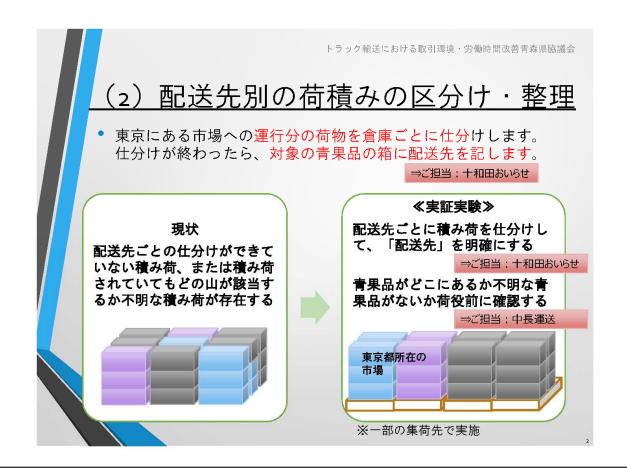
問 5 対象となる運行において時間短縮(作業効率化)への協力依頼を受けたことがありますか。協力依頼を受けた内容とその取り組みの程度、協力依頼を受けられなかった理由についてご記入ください。

たけったことの4人が他のの性及、励力が	入れて、大いつういるか。これ	本田についてこ配ンC/CCの。	
1. 協力依頼を受けた内容			
 例:手待ち時間短縮、到着時間の変更			
	上記について、約		
├── 2. 協力依頼を受けたが出来なかった理由			
は何ですか			
18 14 6 9 10			
 3. 協力依頼を受けたことがない			
3. 協力収制を受けたことがない	_		
問 6 対象となる運行において契約上、指示	その出し方や確認方法	等、通常の契約と異なる状況があ	れば、具体
的にご記入ください。			
通常の契約と異なる場合の状況について			
例:繁忙期では、付帯業務の内容や有無			
 を現地で確認させることがある			
CONTRACTOR			
間 7 対象となる運行における長時間労働の	の実態や問題点、労働	時間短縮に向けてのお考えやご	意見があれば、
ご自由にご記入ください。			

〈参考資料 2〉

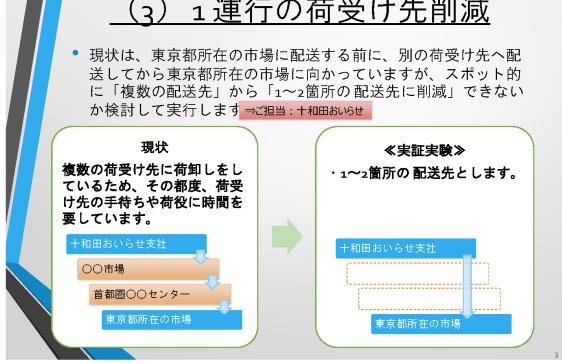






トラック輸送における取引環境・労働時間改善青森県協議会

1運行の荷受け先削減



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

2.パイロット事業の組合せ

- (1) ~ (3) のパイロット事業について、いずれかでも実行していただくと、ドライバーの労働時間改善・疲労の軽減(安全衛生確保)につながります。
- 実証実験の組合せは以下の7通りになります。

ケース番号(組合せ表)

	, , , a j (latic st)			
		⑴朝積み時間の前 倒し	(2)配送先別の荷積 みの区分け・整理	(3)1運行の荷受け 先削減
	(1)朝積み時間の前倒	C1 (1)のみ	C1-2(1) と(2)	c1-3(1)と(3)
	(2)配送先別の荷積み の区分け・整理	_	C2 (2)のみ	c2-3(2)と(3)
	(3)1運行の荷受け先 削減	_	_	ය (3)の <i>ት</i>
1	全てを組合せたもの	c99 (1),(2),(3)すべて		

:特に実行していただきたいケース

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

3.パイロット事業の方法(全体)

- ・実証実験期間:平成28年11月1日~30日の間
- 東京都所在の市場からの発注依頼を受け、十和田おいらせ農業協同組合において、実証実験の運行が可能か否かを判断します。
- 十和田おいらせ農業協同組合で実証実験が「可能」と したものについて、対象集団間で共有します。
- p.4の表は実証実験の組合せになります。(同じケースを何度か実行していただいても構いません)
- 特に実行していただきたいケース
 - (c1) 朝積み時間の前倒し、or (c2) 配送先別の荷積みの区分け・整理、or (c3) 1運行の荷受け先削減(それぞれの事業別)

(1)+(2)+(3)(すべてを組合せたもの)

5

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

3.パイロット事業の方法(発荷主)

• 実証実験期間中にパイロット事業を行った運行について、以下の項目についてご記入をお願いします。

平成28年11月〇日	ケース番号:c・・
積み込	み開始日時
積み込	み先支社名
積み卸	し終了日時
積み卸	し先

運送品の概要 ※調査票は事前調査票と同様のイメージです。

6

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

3.パイロット事業の方法(運送事業者)

- いずれかのパイロット事業を行う対象運行について、「ドライバー調査票」へのご記入をお願いします。 調査票の右上にケース番号「c○」・「c○-△」、「ドライバー名」をご記入ください。
 - デジタコデータでの代用でも同様の出力が可能な場合はご相談ください。

(ただし、荷役場所等についての回答は別途必要です)

・ 庸車の場合にもご協力いただける範囲で対象運行に ついて「ドライバー調査票」へのご記入をお願いし ます。

7