

平成 29 年度
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 30 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	2
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	4
2-1 対象集団の概要	4
2-2 パイロット事業の実施内容〈昨年度主に実施〉	5
2-3 パイロット事業の分析結果	14
2-4 今後の取引環境の改善に向けて	22
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、宮城県、秋田県）	26
3-1 青森県パイロット事業概要版	26
3-2 宮城県パイロット事業概要版	28
3-3 秋田県パイロット事業概要版	30
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	32
4-1 人材確保に向けた取り組み	32
4-2 取引環境の改善に向けた取り組み	34
第 5 章 次年度における労働時間短縮・取引環境改善に向けた取り組み	43
5-1 次年度コンサルティング事業について	43
5-2 荷主企業と取引環境の改善に向けた取り組み	44
〈参考資料 1〉 事前調査（自己診断チェックシート）	参 1
〈参考資料 2〉 パイロット事業手順書	参 1

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。

本調査を実施するにあたり、事務局と適宜打合せ等を実施した。

主な対面の打合せについては以下のとおり。

事務局打合せ

- ・平成29年6月14日（水）13:30～15:10 東北運輸局 青森運輸支局 会議室

今年度の調査の実施方針を説明し、今後のスケジュールについて具体的な打合せを行った。

- ・平成30年1月19日（金）10:00～11:45 東北運輸局 青森運輸支局 会議室

検討会資料素案、第8回協議会、来年度コンサルティング事業、青森県パイロット事業広告の掲載等について打合せを行った。

その他、本局、事務局、対象集団との調整は電話やメールによるものと、対象集団については以降に示すヒアリング等も実施した。

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〈2ヶ年〉

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。また、今年度は、昨年度からの取引環境の変化や実証実験時期等について追加調査を行った。

(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〈昨年度実施〉

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〈2ヶ年〉

検討会議は、平成28年、平成29年の実証実験実施前と実証実験実施後の2回、計4回行った。

〈平成28年度〉

- ・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。

〈平成29年度〉

- ・第1回：平成29年8月1日（火）13:30～ 於 十和田おいらせ農業協同組合
昨年度の結果おさらい、実証実験内容の確認、及び7月に行った実証実験の速報、昨年度からの変化について報告を行った。
- ・第2回：平成30年1月30日（火）15:00～ 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〈2 ヶ年〉

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〈2 ヶ年〉

実証実験終了後、調査結果の取りまとめ・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〈2 ヶ年〉

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、また、昨年度の実証実験は「閑散期」に行ったことから、今年度は「繁忙期」に実証実験を行うことにより昨年度以上の効果が期待でき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 組合員約 12,000 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：30 台、ドライバー：30 名、平均年齢：49 歳
〒039-2504 青森県上北郡七戸町寒水 39-1
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
青果卸売業
- 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

※平成 29 年度の対象集団に新たな運送事業者を追加することを検討したが、対象荷主が同じであり、かつ自社便の運行がある運送事業者の特定には至らなかった。

2-2 パイロット事業の実施内容〈昨年度主に実施〉

(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
事前配布	基礎調査 【実態把握】	・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 （自己診断チェックシートの事前記入・返信：事業者用）
			〈ドライバー〉	・連続する 7 日間の勤務実態について把握 （自己診断チェックシートの事前記入・返信：ドライバー用）
		・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）
初回訪問調査	現状分析 【実態把握】	・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、課題等の抽出結果について報告、共有（1～2 日間程度で実施）
			〈ドライバー〉	
2 回目訪問調査	課題認識の共有	・荷主〈発着〉		・自己診断チェックシートによる現状分析結果、課題等の抽出結果について報告、共有（1 日程度で実施）
		・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）
2 回目訪問調査	課題認識の共有	・荷主〈発着〉		・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）
		・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）

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
繁忙について	繁忙期：7～10月 閑散期：11～6月	繁忙期：7～10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おらず口頭で依頼	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	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	・出荷時刻の厳守・前倒し
時間短縮につながる運送事業者からの協力依頼	・到着時間の変更、荷降ろし場所の変更について依頼があり、100%取り組みができた	・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

・運送事業者（ドライバーの労働時間）

労働時間の項目	H27.11月 4 運行平均	H28.7月 6 運行平均	H28.8,9月 5 運行平均	H27 平均*	H27 最大*
1ヶ月の拘束時間	-	-	-	401.0	472.0
1日の拘束時間	17.7 (休憩 43 分)	18.0 (休憩 18 分)	15.6 (休憩 20 分)	17.9	21.0
1日の運転時間	10.7	10.1	9.9	-	12.0
休息期間	-	-	-	-	6.0
1日の最大連続運転時間	3.8	4.7	4.5	-	4.0
1日の最大荷役時間	7.2	8.8	6.7	-	-
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る	・市場の構造上の問題（荷降ろしがしにくい）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況に関する意識	・ドライバーの荷降ろしの状況については基本的に、運送事業者に任せている	・よく理解していない
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 ・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	・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
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、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	・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

・運送事業者

	運送事業者
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
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 ・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
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、大型免許を取得するだけでも大変 ・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
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・実現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（東京都所在の市場）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



土を清掃している様子



時間短縮のため、他の支社からの荷物を違うトラックで運んできた様子

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。



一つ一つ個数を確認しながら丁寧に荷積みしている様子



配送先で荷降ろしがしやすいように、パレットの位置を確認しながら作業

・着荷主（東京都所在の市場）の状況

ピーク時の市場内道路混雑状況



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。

④ 3 回目訪問調査

運送事業者：平成 29 年 6 月 19 日（月）、平成 29 年 7 月 11 日（火）

発荷主：平成 29 年 7 月 11 日（火）

着荷主：平成 29 年 7 月 14 日（金）、現地調査：平成 29 年 7 月 13 日（木）

今年度の訪問調査では、昨年度からの変化や課題等を調査した。

・着荷主（東京都所在の市場）の状況

対象とする荷降ろしは、市場内に入ってから複数の降ろし箇所があり、その都度、荷降ろしをして検品を受けている。そのため、混雑により市場内に入ることができないトラックは公道上や市場外のループ道路で荷役を開始することもある。

○市場内

市場の入り口までトラックが連なっている。



○市場外

市場内の混雑により中に入れないトラックの様子。



○市場外の外周（ループ道路）

多くのトラックが駐車しており、その場で荷役するトラックもある。



(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着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 ・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困難 ・ドライバーの労働負担を考えるとであれば、極力パレットの割合を多くすればよいが、廃棄する方法の検討が必要	運行前： ・荷積み時間に時間を要する集荷先（支社）があり、長い時は早朝から昼ぐらいまでかかる（複数の集荷先を回っての荷積み、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） ・荷降ろ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。 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。	・フォークリフトの台数不足 ・検品の人員不足
➤ 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、荷積みには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		
➤ ドライバーの長時間労働の慢性化		

(4) 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ることもあるため、荷受け側の市場が混み始め、荷降ろ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。 ※一部の集荷先で実施
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、配送先ごと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となきがある。	・配送先ごとに、分かりやすく積荷を分けておく。 ※一部の集荷先で実施
1 運行の荷受け先削減	・複数の荷受け先に荷降ろししているため、その都度、市場内の混雑により時間を要している。	・1 運行の配送先削減。 ※一部スポット的な運行で実施

◇検討事項

- ・朝積み時間の前倒しにより JA 従業員の早出が発生した場合は該当日のみ早めに帰る等。
- ・同様の運行で異なるドライバーでの実証実験（荷積み、荷降ろしの時間を検証）
- ・対象ドライバーが「市場に到着する時間の連絡」をする

(5) 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

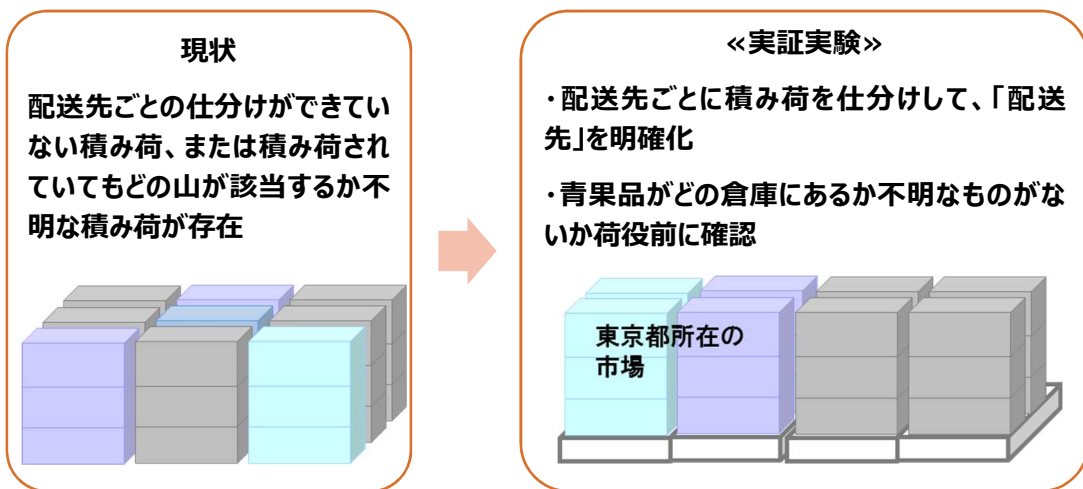
(1) パイロット事業内容

〈 実証実験期間：平成 29 年 7 月～11 月間の繁忙期、準繁忙期、閑散期で実施 〉
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

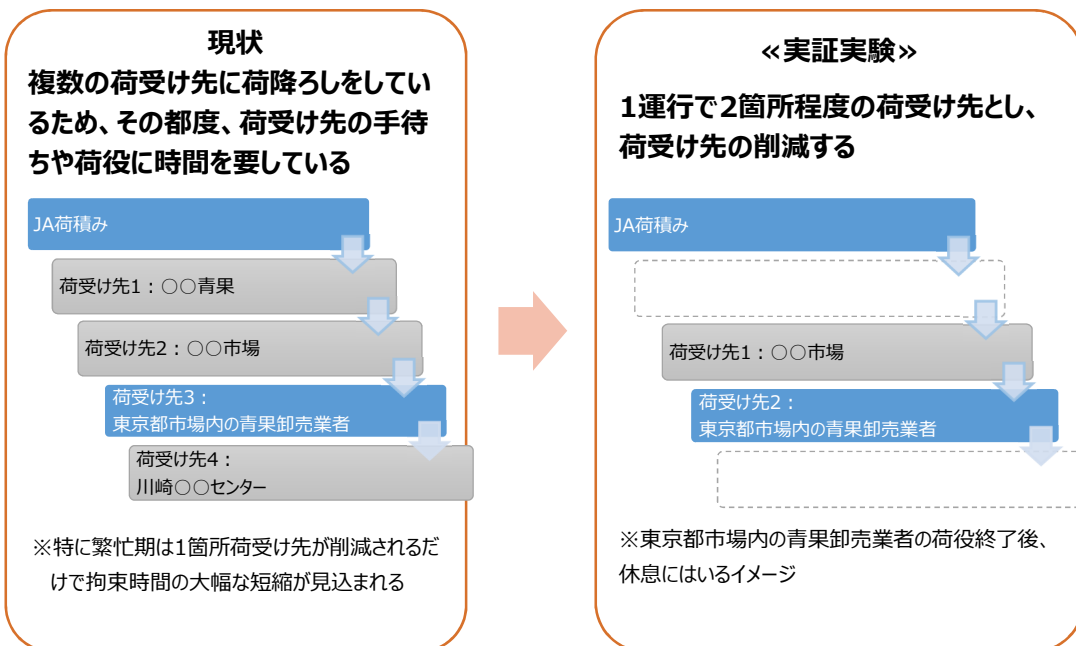
➤ 朝積み時間の前倒し



➤ 配送先別の荷積みの区分け・整理

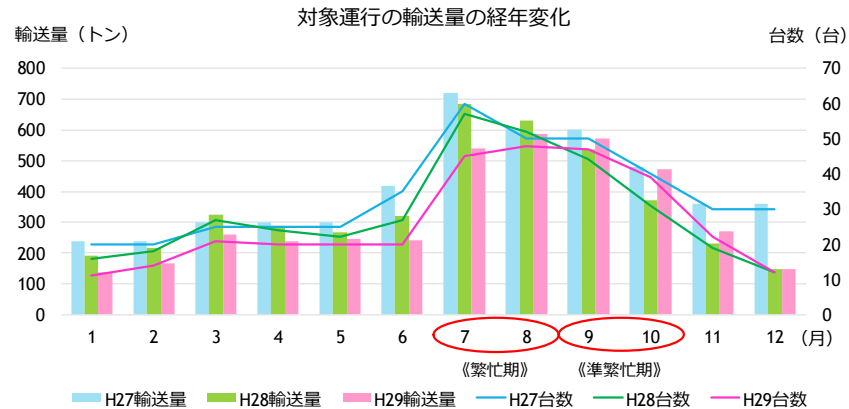


➤ 1 運行の荷受け先削減



今年度の実証実験は、繁忙期、準繁忙期、閑散期で行った。繁忙別に輸送量がどれぐらい違うのか、それぞれの荷種と輸送量を以下に示す。

- ▶ 7月 《繁忙期》 : 人参、トマト、大根、長いも、にんにく等
- ▶ 8月末,9月 《準繁忙期》 : ねぎ、トマト、長いも、にんにく等
- ▶ 11月 《閑散期》 : 長いも、にんにく、ごぼう等



(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	パイロット事業結果
朝積み時間の前倒し	・朝 6～7 時に荷積みを開始し、市場への到着時刻を早める。 ※一部の集荷先で実施	すべてのパイロット事業を行った。 《検討事項について》 ・従業員の早出が発生した場合、早めに帰宅する等についてはできなかったが、今後検討する。 ・異なるドライバーで実証実験を行ったが、荷積み・荷降ろし時間に大きな差はみられなかった。 ・ドライバーが市場に到着する時間の連絡する件については、荷積みが遅くなる等の問題がなかったため行わなかった。
配送先別の荷積みの区分け・整理	・配送先ごとに、分かりやすく積み荷を分けておく。 ※一部の集荷先で実施	
1 運行の荷受け先削減	・1 運行の配送先削減。 ※一部スポット的な運行で実施	

(3) パイロット事業の分析結果

繁忙期・閑散期を比較すると、特に荷積み時間が短縮されることにより、ドライバーの拘束時間は確実に短縮されていることが分かる。それにより東京都所在の市場への到着時間も早まることで運行の効率化につながっている。

一方、市場の荷降ろし時間については、市場の構造的な問題のため手待ち時間が発生しており、事前調査と同様の結果となった。

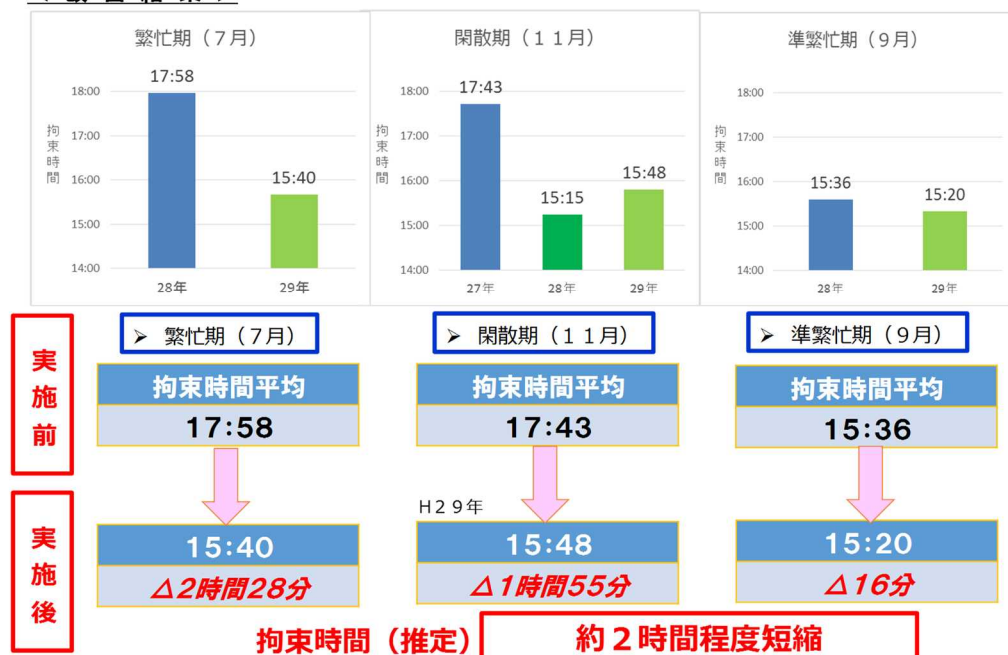
◇昨年同時期とのドライバー労働時間の比較

	事前/実験 () 内は運行数	集配箇所 数* 平均	拘束時間 平均	市場到着 時刻平均	荷役時間 平均	荷積み時 間最大	市場荷降ろ し時間最大
繁忙期	事前H28.7 (6)	5.0	17:58	21:03	7:26	4:40	3:10
	実験H29.7 (5)	4.2	15:40	20:24	5:06	3:20	3:10
閑散期	事前H27.11 (4)	6.3	17:43	23:20	6:07	3:50	1:00
	昨年実験H28.11 (2)	6.5	15:15	20:22	4:32	2:50	0:55
	実験H29.11 (5)	5.0	15:48	20:24	4:54	3:20	1:30
準繁忙期	事前H28.8,9 (5)	4.4	15:36	20:10	5:10	3:50	2:00
	実験H29.9 (3)	4.0	15:20	19:46	5:06	3:20	2:00

* 集配箇所数のうち、主に荷積み箇所は2箇所、その他は降ろし箇所

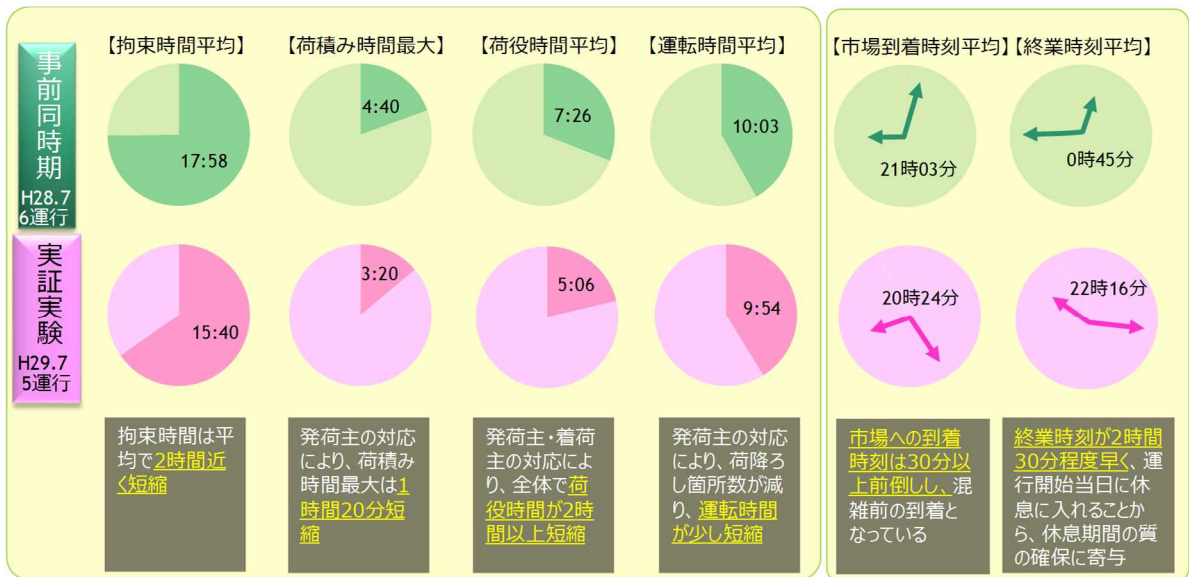
実証実験結果の比較

< 改善結果 >



・繁忙期《7月》ドライバー労働時間比較

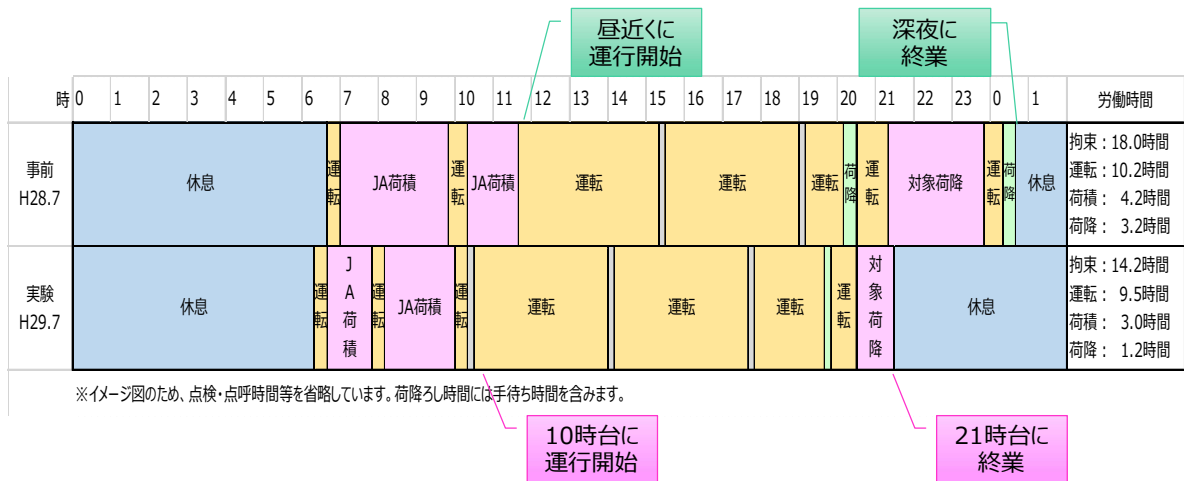
昨年度の実証実験から効率的な運行が定着しつつある。



※円グラフは24時間を示している

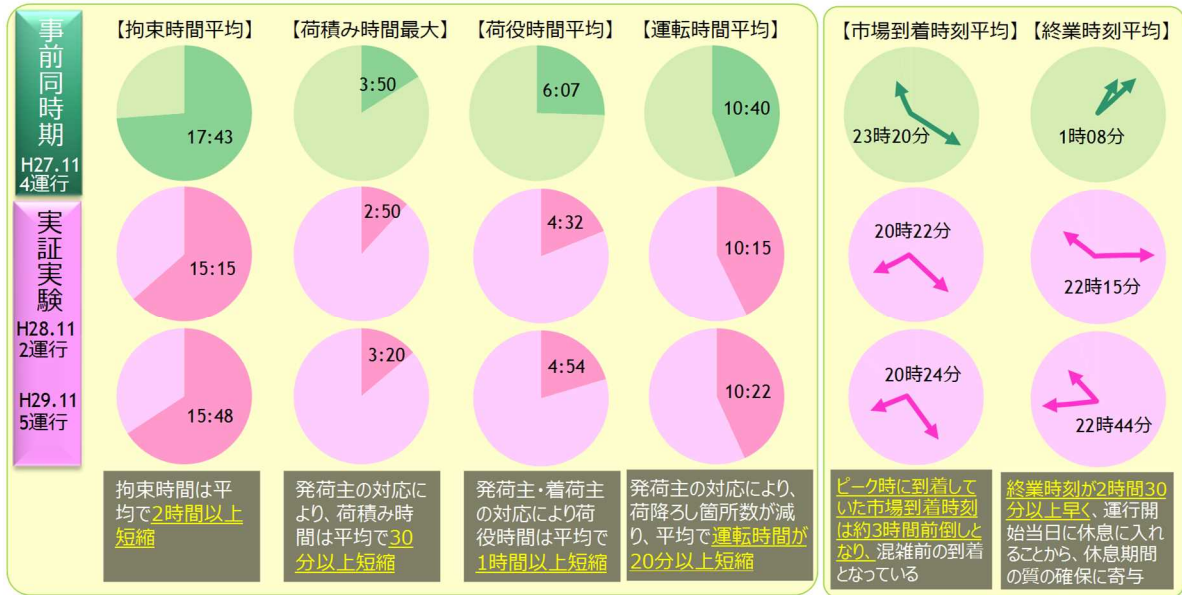
繁忙期の1日目の労働時間イメージを以下に示す。

事前調査では昼前ぐらいに運行を開始しているが、実証実験では午前中早めに運行を開始（当日の早めの荷積み開始・荷積みの整理）している。早めに運行を開始することで、東京都所在の市場への到着時間も早くなり、手待ち時間が削減されている例。



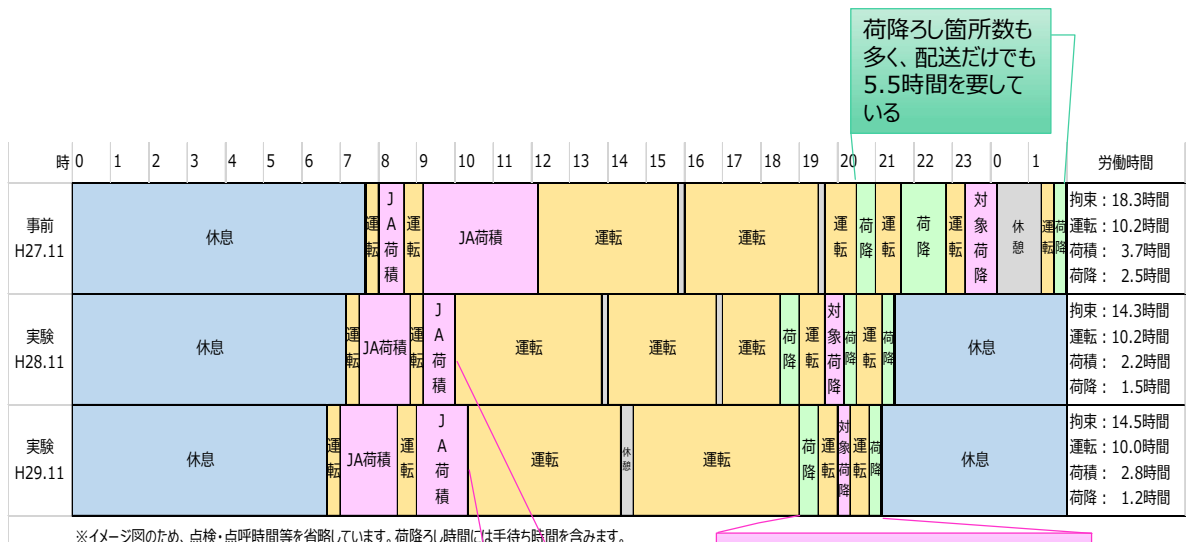
・閑散期《11月》ドライバー労働時間比較

一昨年度の事前調査と昨年度実証実験、今年度実証実験では同様の傾向であった。



閑散期の1日目の労働時間イメージを以下に示す。

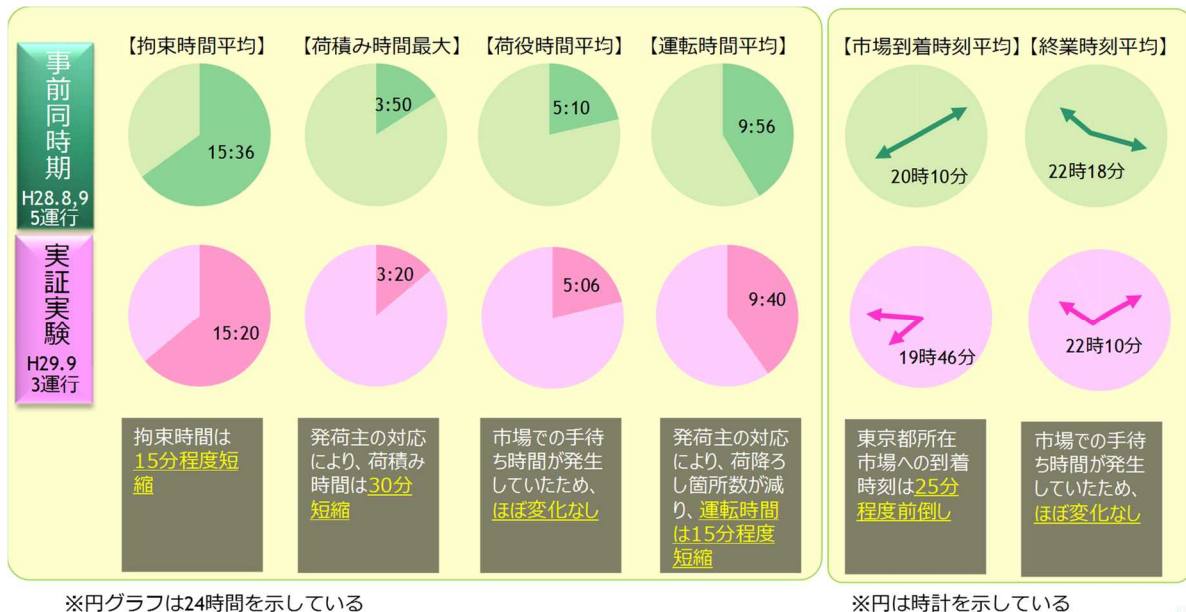
事前調査では8時ごろから荷積みを開始し昼過ぎに運行を開始しているが、実証実験と比較すると、荷積み時間を早めることにより、日をまたいでいた運行が、当日の22時には終業し、ドライバーの労働負担が大きく軽減されている例。



※H29の荷積みは「袋入りごぼう」が多かったため、昨年度より時間が長くなっている。

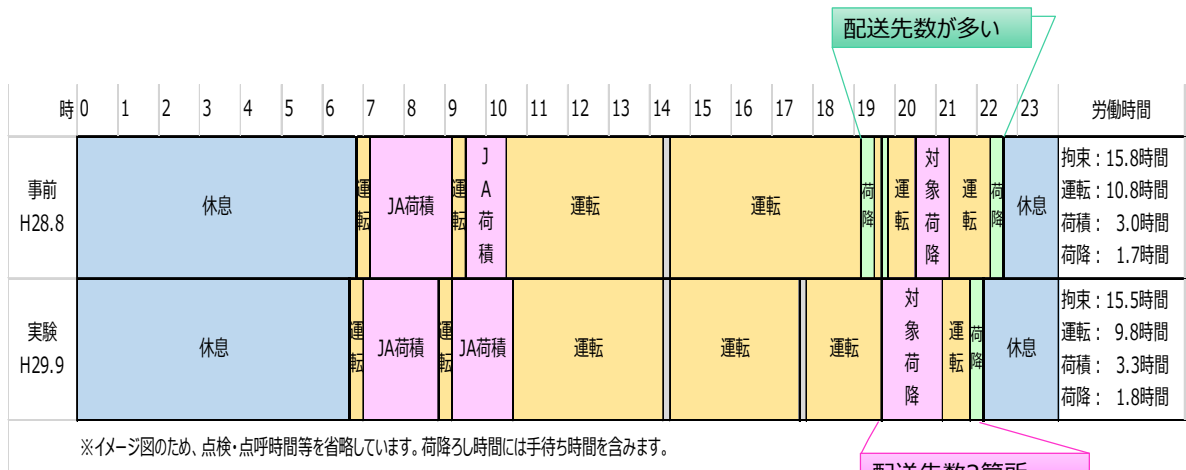
・準繁忙期《 8 月末、9 月》ドライバー労働時間比較

準繁忙期の事前調査と実証実験では、繁忙期ほどではないが、改善している。



準繁忙期の1日目の労働時間イメージを以下に示す。

事前調査では配送先数が4箇所であったが、実証実験では2箇所に削減されることにより、対象荷降ろしに手待ち時間があっても早めに終業することができた運行例。



(4) 昨年度の課題に対する進展等

昨年度の課題に対し、今年度の進展状況を以下に示す。

各対象集団ともに、1年で大きな変化が見られた。

	平成 28 年度【課題】	平成 29 年度【進展状況】
発荷主	・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困難 ・支社が多く煩雑になっている ・人材不足	・普段から 1 運行の配送先削減に配慮 ・3 ヶ年計画で 3 箇所程度に支社数の統合を検討 ・繁忙期は人材派遣やシルバー人材センターを利用 ● 5 月に JA 主催で運送事業者との意見交換会を開催。今後も開催予定
運送事業者	・荷積み時間に時間を要する支社がある ・配送先数が多い ・市場に到着してから手待ち時間が長い ・荷降ろし後、検品待ちがある ・人材不足 ・距離的な問題による拘束時間の長さ	・支社での荷積みの区分け・整理が改善 ・JA の配慮による配送先数の削減 ● 着荷主より今後の効果検証も踏まえ、「着時間の連絡」について提案 ● 着荷主側で夜間対応の実務を行わない専任の責任者を配置 ・東京便ドライバーが 2 名増員し計画的な運行の確保
着荷主	・フォークリフトの台数不足 ・検品人員不足	・フォークリフト増車予定 ● 着荷主側で夜間対応の実務を行わない専任の責任者を配置 ● 市場内における荷降ろし箇所の検討

●：今年度の新たな取り組み

(5) 実証実験後のヒアリング結果

発荷主：平成 29 年 12 月 25 日（月）、平成 29 年 12 月 26 日（火）

着荷主：平成 30 年 1 月 16 日（火）

実証実験後のヒアリングは、2 ヶ年にわたりパイロット事業に参加したことの感想、取引環境改善のための取り組み等についてヒアリングを行った。

➤ 本パイロット事業に 2 ヶ年参加して変化したこと、思ったこと等

	発荷主	運送事業者	着荷主
変化したこと	・運行の効率が良くなるように集配箇所数を工夫するようになり、配送先が多くなりそうであれば県内配送に回す等、柔軟に対応している。 ・今年度から JA 主催で、主要な運送事業者と意見交換会を開いており、直接対面することで、運送事業者の事業内容も知ることができ、良い方向につながっている。今後も引き続き開催予定。 ・他の運送事業者から相談があり、今年度運賃の値上げを行った。	・JA の配慮による集配箇所数の削減効果は非常に大きい。以前は配送が間に合わず中継を自社負担で転送していたがそういったことも少なくなった。 ・実態をさらけ出すことで発荷主にも訴えることができ、理解を示してくれたので良かった。また、意見を言いやすい環境につながった。	・荷受け専門の責任者を配置し、日誌による報告を行うようになった。 ・東京都所在の市場への到着時刻が早くなることにより、対応がスムーズになりトラブルが減少した。 ・夜間いつでも連絡対応可能な体制とすることで、ドライバーの精神的負担の軽減に努めた。 ・運送事業者からの要望によりフォークリフト台数を順次増車している。 H28：31 台 H29：31 台 （繁忙期 6-8,12 月 2 台増車（レンタル） H30：31 台 （繁忙期 6-8,12 月 2 台増車予定）、 *状況に応じて追加
そ の 他	パイロット事業に参加することにより、ドライバーの待遇が良くなり、成り手が見つかるのであれば自組合のため・運送事業者のためになると思い参加した。		・市場到着時刻が早まることにより、有利販売につながる。

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
・実証実験は、協力することでドライバーの待遇がよくなり、担い手が見つかれば両者のためになると思い参加した。 ・朝積み時間の前倒しは理想だが、残業が発生するため難しいのが現実。しかし、パレット運用について提案があったので、今後の検討課題。 ・荷積み時間の労力を減らすことで、ドライバーの負担が軽減し、さらに安全で安心できる運行と確実な配送が実現すると考える。今回の取り組みで信頼関係が保たれ、安定した輸送力の確保につながったと感じた。	・実証実験は、会社をのぞかれているようで恥ずかしい思いもあったが、実態をさらけ出すことで JA さんが理解を示し、お互い意見の言いやすい環境になった ・JA さんの配慮で、荷受け箇所の削減が可能となり、時間短縮されたことでドライバーの身体的・精神的負担が軽減された ・荷物の区分け・整理は、JA さんも人手不足なので難しいと思う。しかし、自社パレットを使えば時間が短縮されるので、提案していきたいと考える。 ・朝積み時間の前倒しは JA さんの負担になるが、トラックドライバーの働きやすい環境を構築しなければ、運送できなくなる実態を共有することができ、よかったと思う。 ・労働環境が改善されていくことで、ドライバー不足も解消されるのではないかと期待している。

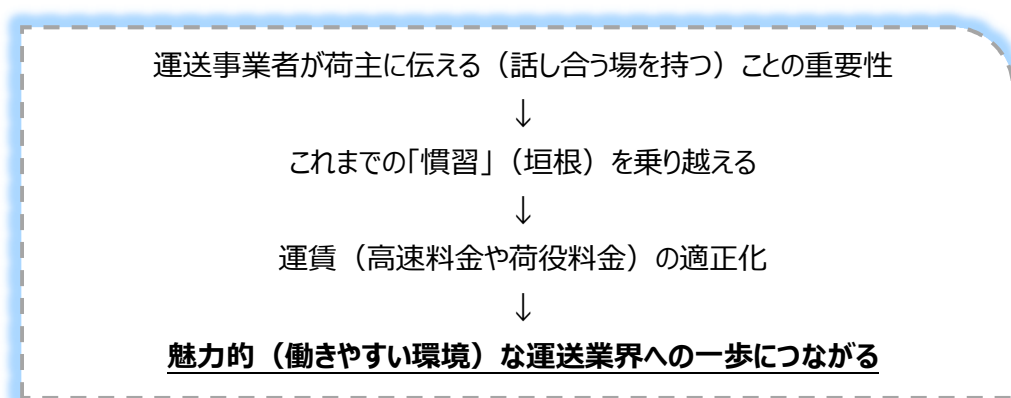
➤ 対象集団における取引環境改善のまとめ

発着荷主と運送事業者と話し合いの場を増やすことで、ともに運送業界を担う（お互いを考える）という気持ちが強くなった。

青果品の荷積みは、単純にパレット積み・フォークリフトから荷台へ機械的に積むだけではなく、パレット崩し手荷役で、荷崩れしないような積み方、配送先等を考慮し、計算しながら積載する技術的な要素が含まれていた。

それぞれのドライバーが、配送先の到着時間等も考慮しながら責任を持って配送していることがうかがえた。

発着荷主と運送事業者ともに効率化を考え、実行に移すことで win-win の関係につながる。



(2) 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、発着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、意見を言いやすい環境となったこと、また配送先の削減については非常に感謝を示されていた。課題を共有し、相互を思いやることで、荷主と運送事業者が win-win になる。

☆ 発着荷主企業においては、今年度より主要な取引運送事業者と意見交換会を開いており、直接対面することで運送事業者の事業内容も知ることができ、よい方向につながっているとのことで、今後も引き続き開催を予定している。このことから、長年の取引の中で、「慣例」となっていたそれぞれの業務内容の実態を知ることが「取引環境改善」につながるための一歩であることがうかがえる。

(3) 参考

➤ 発荷主の取り組み（好事例等）

	内 容
荷積み分け・整理ができていない支店について	・各支店の担当者に責任を与えることでうまくいった
全国的に進む JA の統合について	・JA 十和田おいらせにおいても H31 を目途に営農（拠点）を 3 箇所に集約する予定。広範囲にわたる統合のため、課題等についてはコンサル会社を入れ、それぞれの支社の考え方をヒアリングしている段階。取り扱いの多い支店は問題ないが、小さい支店等をどうするか模索している
生産者の持ち込み締め時間について	・基本的には前日までに生産者に持ち込んでいただき、生産者の持ち込み遅延がないようにしている。そのために冷蔵施設も活用しており、冷蔵施設は 40 年ぐらい前から運用をしている。

➤ 着荷主の取り組み（好事例等）

	内 容
前日主集荷による win-win	・着側は、前日集荷や市場に早く到着することにより 1 日早く伝票が確認できることで情報が早く把握でき、有利販売につながる。 ・発側は、トラックへの積載率向上につながる。（予冷库の活用により鮮度・品質が保たれる。）

➤ 青果物輸送等についてのご意見

発荷主	運送事業者
・（JR）貨物輸送（コンテナ）が増えており、これまでのように利用できなくなっている。 ・東京都の市場混雑が悪化している。その 1 つの要因に、北から関西へ運んでいた荷の何割かが東京に回るようになったと考えられる。 ・野菜等は高くなった時にはフィーチャーされ、安くなりすぎて捨てられている実態はあまり伝えられていない。農家が安定して生活できる価格（相場）が求められる。 ・全農あおもり等で、東京方面の間に拠点を置く中継輸送について検討（構想）している。	・集配箇所数の多さや手荷役が多いため、ドライバーの成り手がおらず定着率が悪い。 ・運送業界を考えると適切な運賃の収受の確保が必要。

➤ 東京都の市場についてのご意見

着 荷 主
・市場内の渋滞により非効率の状況が発生している。 （入場するトラックに対する誘導員等の管理者不在） ・日中から、外周を場所取りのためトラックが占領している様子

・ピーク時の荷受け集中によりトラブルが発生しやすくなる。 ・市場開設時の想定より流通が多くなった。（市場の統廃合等） ・混雑緩和対策として、平成 30 年 11 月に 3 階建ての施設の開設を予定している。

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、宮城県、秋田県)

3-1 青森県パイロット事業概要版

「朝積みの時間の前倒し」、「荷物の区分け・整理」、「1運行の荷受け先削減」による拘束時間の削減 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)

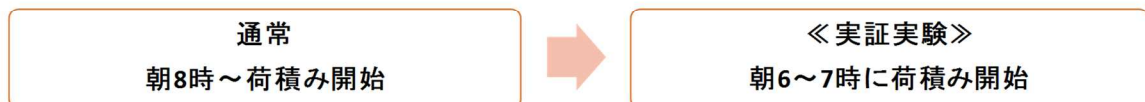


市場内の混雑状況

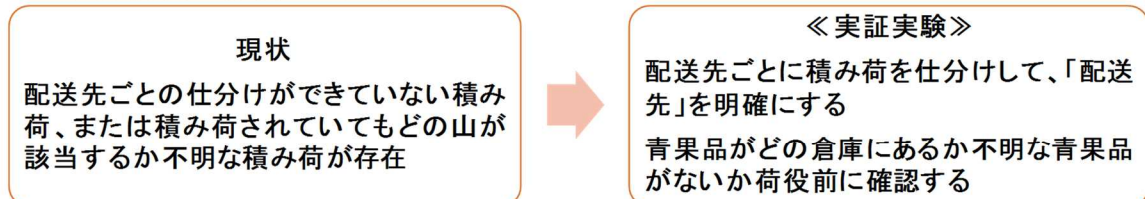
2. 事業概要

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



- 配送先別の荷積みの区分け・整理



- 1運行の荷受け先削減



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 青果品輸送は、荷崩れ防止のため丁寧な扱いが必要なこと、さらに配送先別に工夫しながら荷積みをするため時間を要している。(パレット崩し手荷役)
- 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」「品物の検品待ち」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 繁忙期の1日の拘束時間が18.0時間から15.7時間と2時間以上短縮した。
- ② 発着での取り組みにより労働時間が短縮し、運行当日のうちに休息に入れた。

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、今後検討する。

6. (2) 運送事業者のメリット

- ① 東京の市場へ早く到着することで休息期間が確保される。
- ② 集配箇所数の削減により荷役時間が大幅に短縮し、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の定着、雇用の促進が期待される。

7. 結果に結びついたポイント

- ① 荷主企業、運送事業者間ともに効率化を考え、実行することで取引環境の改善につながった。
- ② 荷主企業が主催となり、運送事業者と意見交換会を開催し、直接対面することで、さらに良い方向につながった。
- ③ 実証実験だけに留まらず、今後も継続して効率的な運行を行う予定。

3-2 宮城県パイロット事業概要版

「パレット輸送（荷積み・荷降ろし時間の削減）」、「積み込み時間の厳守」、「製品の上がり待ちの事前連絡及び接車時間の連絡等」、「着荷主への荷降ろし時間の前倒し」、「荷積み（帰り荷）待機時間の削減」による、ドライバー拘束時間の削減

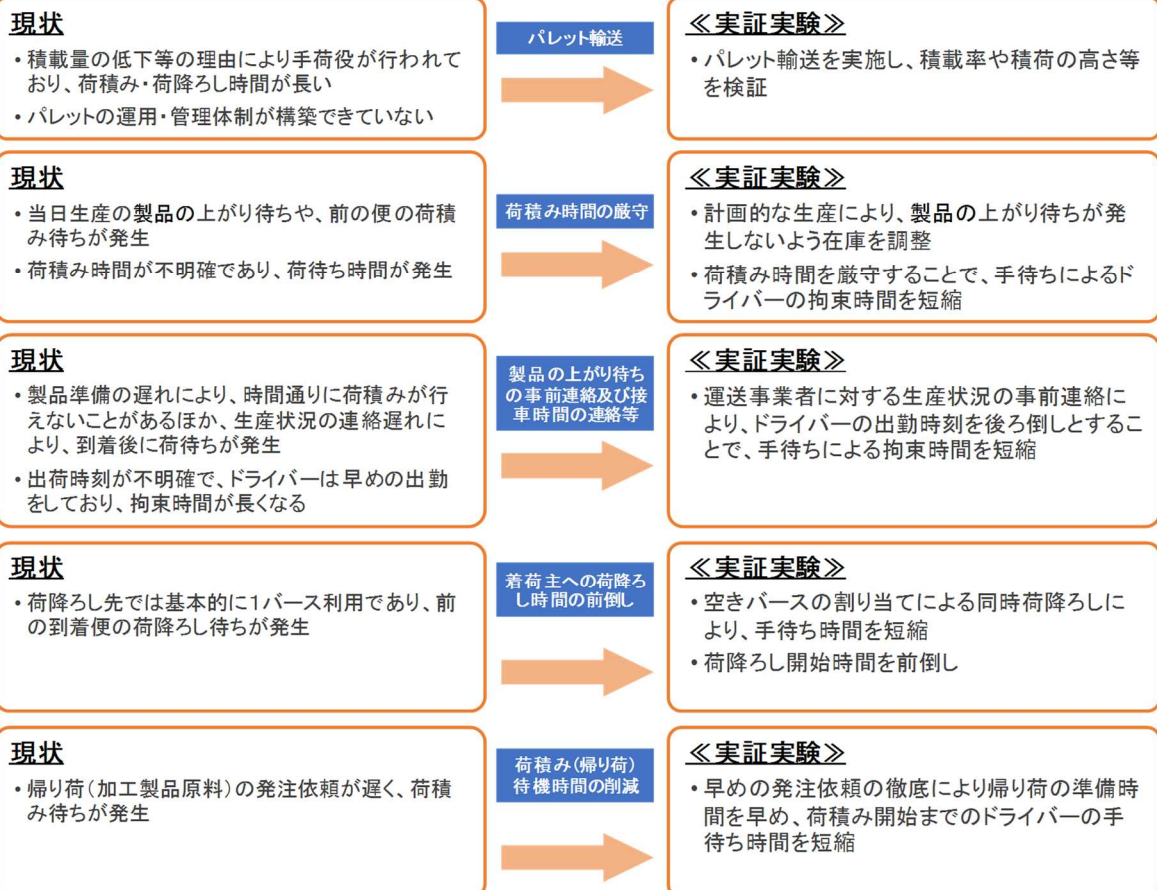
宮城県

1. 実施者の概要

- 発荷主企業（A社）：食品加工製造を行う宮城県所在の事業者
- 元請運送事業者（B社東北支店）：主に加工食品を運送する事業者（東北支店）
- 運送事業者（C社）：主に加工食品を運送する宮城県所在の事業者
- 着荷主企業（B社関東支店）：主に加工食品を運送する事業者（関東支店）
- 荷種：加工食品

2. 事業概要

「パレット輸送」による荷役時間及びドライバーの肉体的負担の軽減、「積み込み時間の厳守」、「製品の上がり待ちの事前連絡」、「着荷主への荷降ろし時間の前倒し」、「荷積み（帰り荷）待機時間の削減」によるドライバー拘束時間の適正化。



3. 主な課題

- ① パレット崩し手荷役のため、荷積み・荷降ろしに時間を要しているほか、ドライバーの肉体的負担となっている
- ② 荷積みの順番待ちや当日生産の製品の上がり待ちがある等、荷積み開始時刻、出発時間が不明確であるため、ドライバーは早めに到着することで待機(手待ち)時間が発生しており、拘束時間が長くなっている
- ③ 同一の荷降ろし先に複数便が到着しているが、パース数が限られているため荷降ろし待ちが発生している
- ④ 帰り荷の発注依頼が遅いため、原料の荷積みに行っても積み荷が確定しておらず、手待ちが発生している

4. 事業内容

- ① 発荷主、元請運送事業者、運送事業者、着荷主に対する事前調査としてヒアリング及び現地確認を行い、現状の業務フローと課題等を把握
- ② 事前調査結果より、具体的な対応策を検討
- ③ 検討した対応策により実証実験を実施し、実証実験における課題の整理及び今後の対応方策について検討

5. 結果・課題

- ① パレット輸送により荷積み時間及び荷降ろし時間は平均1時間程度短縮されたが、パレットが紛失したり積載効率が6〜7割程度に落ちるといった課題が確認された
- ② 積み込み時間の厳守を意識した結果、荷積みの手待ち時間は最大で4時間以上短縮された
- ③ 着荷主側の空きパースを活用することで2台同時の荷降ろし作業が行えたことで、次便以降着の待ち時間が短縮された
- ④ 帰り荷の発注依頼が早めに行われた結果、積み込みまでの手待ち時間が最大で3時間以上短縮された

6. (1) 発荷主企業のメリット

- ① 荷役時間の効率化によりドライバーの負荷が軽減し、更なる安全・安心な運行となることで確実な配送が可能となる
- ② 労働環境改善によりドライバーが確保され、安定した輸送力の確保につながる

6. (2) 運送事業者のメリット

- ① 実証実験終了後も、帰り荷の荷待ち時間短縮は継続しており、時間短縮に向けた一定の効果が得られた
- ② ドライバーの1運行の流れや長時間労働の実態を、発荷主・元請運送事業者に知ってもらうことができ、今後の労働環境改善につながる契機とすることができた

7. 結果に結びついたポイント、できなかった要因等

- ① 輸送品目や数量は運行の都度変わることから、定型的なパレット積みは困難だったが、製品を選定することでパレット輸送が実施できた
- ② パレット輸送を実施した便ではパレット上に積み付ける製品があらかじめ決められていたことから、積み込み時間が厳守できたが、倉庫のストックに制限があるため製品の上がり待ちが発生しており、他便での実施は困難だった
- ③ 実証実験の対象運行では大幅な製品の上がり待ちは発生せず、製品の上がり待ちの事前連絡及び接車の事前連絡は検証できなかった
- ④ 着荷主側の空きパース活用はできたが、荷降ろし時間の前倒しは、倉庫内作業を行う別業者との契約や作業員の出勤時間に影響が及ぶため調整がつかず、実施できなかった
- ⑤ 帰り荷の発注担当者の意識変容により、実証実験期間中の全便で早めの発注依頼が行われただけでなく、期間終了後も継続して取り組まれている

3-3 秋田県パイロット事業概要版

「早めの運行依頼」、「生産者の持ち込み締め時間の徹底」、「荷造り方法の教育・作業員の配置」、「集荷の分担」、「出勤時間の後倒し」、「到着時間の連絡による着側での荷受人の配置」、「パレット輸送」
秋田県

1. 実施者の概要

- 発荷主企業: 全国農業協同組合連合会秋田県本部
秋田県内 JA 15箇所、センター3箇所
- 元請運送事業者: 全農物流(株)秋田店: 米の輸送(主な事業内容)
- 運送事業者
 - 運(1) (有)石田運輸商会: 生鮮食品、チルド・冷凍食品の輸送
 - 運(2) 羽後運輸(株): 生鮮食品、引っ越し荷物の輸送
 - 運(3) (株)秋田市場運送: 生鮮食品の輸送、市場荷受け及び荷役事業
- 着荷主企業
 - 着(1) 東京シティ青果(株): 青果物及びその加工品の受託販売・購入販売
 - 着(2) 横浜丸中青果(株)
 - 着(3)-1 (株)大田花き: 花き及びその加工品の受託販売・購入販売
 - 着(3)-2 (株)南関東花き園芸卸売市場: 取扱品目 切花/鉢物/園芸資材
- 荷種: (1)(2) 青果、(3) 花き

2. 事業概要

➤ (1) 秋田県北～築地市場

<現状の課題>

- ① 運行依頼の遅れ
- ② 集荷場所における生産者持ち込み締め時間の遅れによる手待ち時間の発生
- ③ 各集荷場所の積荷形態の違いによる荷積み時間の長さ
- ④ 遠い南西から北方面(事業所近辺)に集荷している

《実証実験》

- ① 対象運行の前日14時までに確定し運送事業者へ連絡
- ② 生産者持ち込み締め時間の徹底
- ③ 各JAの荷造り方法の教育、作業員の配置
- ④ -1 JA秋田やまとの集荷を分担
- ④ -2 出勤時間の後倒し

➤ (2) 秋田県南～横浜市場

<現状の課題>

- ① 園芸センター等での荷役時間の長さ(生産者からの荷受け待ち、荷造り準備待ち)
- ② 集荷箇所数が多く、北西に集荷後、南下する運行で時間を要している
- ③ 市場混雑時の手待ち時間の長さ

《実証実験》

- ① 各JAの荷造り方法の教育、作業員の配置。
- ② -1 JAふるさとの集荷を分担
- ② -2 出勤時間の後倒し
- ③ -1 到着時間の連絡
- ③ -2 到着時間の連絡による荷受け人の配置
- ③ -3 混雑曜日を避けた運行

➤ (3) 秋田県央～厚木所在の市場、大田市場

<現状の課題>

- ① 荷受け先での荷受け体制が整っていない場合があり荷役に時間を要する
- ② シートパレット崩し、手積み・手降ろしのため荷役に時間を要する

《実証実験》

- ① -1 到着時間の連絡
- ① -2 着側での荷受人の配置
- ② パレット輸送

3. 主な課題

- (1) ・集荷箇所数が多い、各JAの積み付け(出荷準備)が統一されていない、生産者の持ち込み締切時間が守られていない等、荷積み開始から終了までの時間は2時間を超えている。
・運行依頼が遅く運行計画が立てづらい。
- (2) ・集荷箇所数が多い、各JAの積み付け(出荷準備)が統一されていない等、荷積み開始から終了までの時間は6時間弱となっている。
- (3) ・荷降ろしの際、ドライバーが1人に対応することもあり、荷降ろし時間は2時間を超えている。

4. 事業内容

- ・発荷主、運送事業者、着荷主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。
- ・調査結果から具体的な対応策を発着荷主、運送事業者とともに検討した。

5. 結果

- (1) 拘束時間は集荷箇所と配送先の工夫により3時間程度短縮、また、荷積み開始から終了までの時間は30分程度短縮した。
- (2) 拘束時間は集配箇所数の削減により2時間程度短縮、また荷積み開始から終了までの時間は3時間以上短縮した。
- (3) 厚木所在の市場での荷受人の配置の効果が大きく、拘束時間が1時間30分程度短縮した。大田市場とのパレット輸送は事前調査時も荷降ろし時間が数十分であったため大きな効果は出なかったが、今後のパレット輸送の課題(パレットサイズ、箱の規格統一、ラップ巻きによる結露)が浮き彫りとなった。

参考：手積みと比較して68%程度の積載率となる。

(花きのパレット輸送の積載率想定 大型車：35C/S × パレット14枚＝490C/S≒ 68%)

6. (1) 発荷主企業のメリット

- ・各JA内組合員への教育により、作業効率が向上する。
- ・運送事業者の課題を各JAに共有し改善を図ることで安定した輸送力の確保につながる。

6. (2) 運送事業者のメリット

- ・取引環境の実態を発着荷主と共有し、改善に向けた一歩を踏み出す。

6. (3) 着荷主企業のメリット

- ・市場が望んでいる秋田県産の園芸品が、輸送力の確保により安定供給される。

7. 結果に結びついたポイント、できなかった要因等

- (1),(2) 発荷主企業において各JAへ今回の事業の意図が伝わっておらず、荷造り方法の教育や作業員の配置等の実証実験が行えなかった。今後は今回のパイロット事業結果等も活用し、各JAへの教育や生産者への周知により、荷積みの効率化を図る。
- (3) 運送事業者と着荷主との連携がスムーズに行えた。
・今回のパイロット事業により、発荷主、運送事業者、着荷主が相互に意見交換する場ができたことにより、トータル的な取引環境改善に寄与する。

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

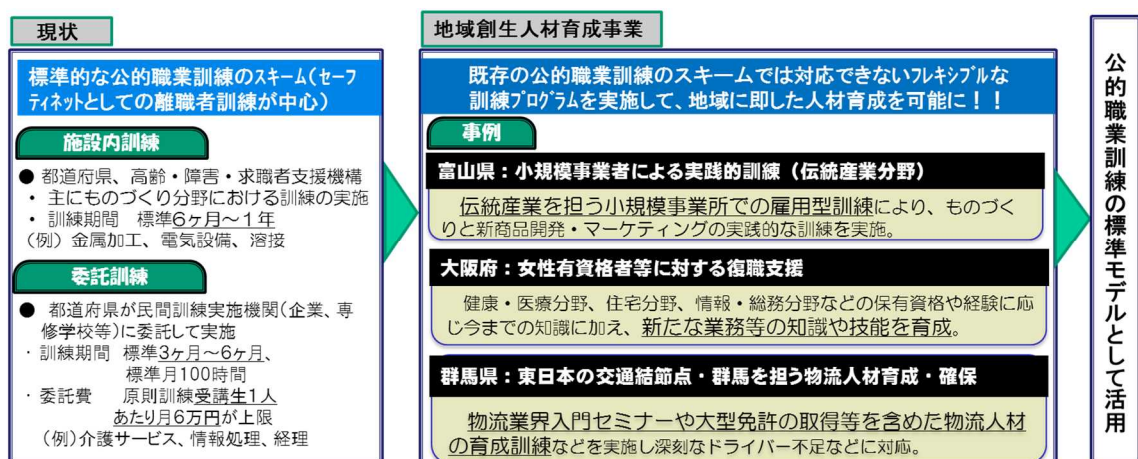
人手不足分野を抱えている地域において、地域の創意工夫を活かした公的職業訓練の枠組みでは対応できない人材育成の取り組みを通じて、当該分野における安定的な人材の確保を目指すことを目的に取り組まれている厚生労働省の事業である。

- 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）
 - 平成 29 年度
 - 6 県（福島県、茨城県、神奈川県、新潟県、滋賀県、島根県）

これまでに 25 都道府県が採択されている。

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 29 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、神奈川県、滋賀県)

平成 27 年度、28 年年度 29 年度の 3 箇年においては、物流分野を対象とした育成事業が 7 地域において実施されている。

○平成29年度に地域創生人材育成事業に採択された神奈川県、滋賀県の背景等を抜粋

【神奈川県】かながわの未来に繋ぐ人材育成事業

人手不足の状況と要因	本事業による対応
○全国トップレベルのスピードで高齢化が進行。介護人材の需給推計でも介護人材が不足。今後の介護ニーズの多様化・複雑化に対応できる介護の中核を担える介護の専門知識も持った人材が必要。 ○中小物流業界では中長距離ドライバー確保が課題。特に若年者ドライバーなども不足。慢性的な人手不足の状況により当県の今後を担う物流ネットワークを支えるドライバーの育成が必要。 ○IT分野も生産年齢人口減による人材の確保は喫緊の課題。ヘルスケアやロボット、IoT、観光など本県で育成・誘致を図る産業に生産性の向上等をもたらすIT技術者の育成が不可欠。	○介護施設在職者を対象に無理なくスキルアップができるように、eラーニングを活用。さらに介護福祉士資格取得まで目指した訓練を実施。 ○<u>費用的な面から免許取得が困難である者を対象に、準中型・中型・大型免許取得に向けた支援。雇用型訓練によりマッチングまでを見据えた就職支援を実施。</u> ○一定の基礎的IT技術を持った方を対象に、さらにスキルアップできる訓練を実施。雇用型訓練によりマッチングまでを見据えた就職支援を実施。 ・雇用創出者数等：316人（31年度までの累計） ・対象分野：介護、物流、IT
これまでの公的職業訓練との相違点（独自性）	
○介護分野：従来の訓練では実施してこなかったeラーニングを活用し、仕事をしながらでも無理なくスキルアップ、専門性を身につけることが可能な訓練を実施。また、介護福祉士の資格取得までをカバー。 ○<u>物流分野：これまで職業訓練の対象ではなかった物流分野で、業界団体と連携し、運転免許の取得まで対応した雇用型訓練を実施。</u> ○IT分野：業界団体と連携し、ITスキルとビジネススキルを併せた訓練が可能な雇用型訓練を実施。	

【滋賀県】滋賀の産業を支える人づくり事業

人手不足の状況と要因	本事業による対応
○<u>物流分野では、小型貨物の需要の増加等により、今後さらに人手不足が見込まれることから、ドライバー等の人材育成が必要</u> ○建設分野では、若手入職者の減少と高齢化が進む一方で、オリンピック、パラリンピックや国民体育大会の開催により、更なる人手不足が見込まれることから、建設業に従事する人材の育成が必要 ○介護分野では、少子高齢化による生産年齢人口の減少等により、介護人材の人手不足が進みつつあり、介護従事者の人材育成が必要 ○IT分野では、パソコンを使用した商取引等の増加とともに、汎用性が高いオブジェクト指向型のプログラミング言語であるJava等の知識を持つ人材の必要性が高まるなど、求人数が見込まれることからWeb・DTPデザイナーやプログラマー等の人材育成が必要	○人手不足分野において、雇用につながる実践的な雇用型の職業訓練を実施する。 ○人材育成の概要 社会人基礎、各職業分野の基礎及び実践、資格（免許）取得に関する訓練を実施 ○<u>本事業で育成する人材</u> ・トラックドライバー ・建設機械オペレーター ・介護職員 ・Web・DTPデザイナー ・Javaプログラマー など ・雇用創出者数等：252人（31年度までの累計） ・<u>対象分野：物流、建設、介護、IT</u>
これまでの公的職業訓練との相違点（独自性）	
○企業が必要としている「社会人基礎」の訓練を重視し、職業分野の訓練に先行して実施する。 ○職業分野の基礎訓練で、基本的知識を習得し、その後、企業における実践研修で、実際の仕事が「できるようになる」ことを重視している。 ○<u>仕事に必要な資格を取得し、即戦力として活躍できる人材を養成する。</u> ○雇用型の訓練を実施することにより、不安定な就労に就いていた者や、無業であった者も、一定の収入が得られることで、生活が保障され、就労の対価として賃金を得ることでモチベーションの向上にも繋がる。	

(出典：厚生労働省)

物流分野に特化した就職支援は、全国の7地域において採択されており、労働力不足がますます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。

4-2 取引環境の改善に向けた取り組み

(1) 荷主企業に対する実態調査

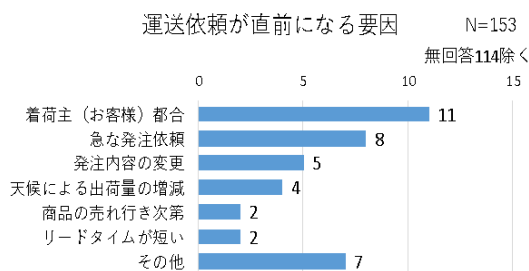
調査結果概要

平成 27 年度に実施した「トラック輸送状況の実態調査」の結果から課題の多い品目を取り扱う荷主企業を対象に東北管内の各県 30～100 社を選定し郵送による調査を実施、また、さらに深掘りするため、ヒアリング等による調査を 24 社に対し行った。

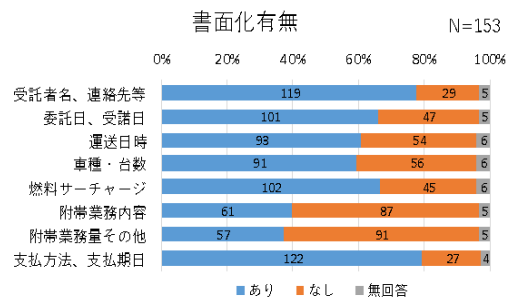
- コスト負担について、荷役料金・高速料金・附帯料金等に対し、「運賃込みの設定」の回答が多く、さらに「運賃込みの設定だと思う」、「荷役や横持ちはドライバーの仕事なのでは当たり前」といった回答もあり、改正運送約款に基づき、運賃や書面化等の明確化が望まれる。
- 運送事業者への作業効率化の協力依頼について「相談を受けたことがない」といった回答も多く、運送事業者は「荷主に課題を伝える」必要がある。
- 近年の情勢から荷主が「荷役の効率化」等の検討をする等、荷主による運送事業者への配慮がうかがえる結果となった。
- 「適正取引に係るガイドラインに準ずる取引」について、策定について知らない荷主も多く、認知度は低い状況が把握できた。また、「改善基準告示」についても、策定について知っているものの、内容はよくわからないの回答が多かった。ガイドライン・改善基準告示ともに、より一層の啓蒙活動が必要である。
- 発荷主は運送事業者との関係性を重要視する傾向があるものの、着荷主の都合により出荷時間が遅れる、契約にない附帯業務をしなければならないといった状況もあることから、今後は発荷主、運送事業者、着荷主 3 者間のコミュニケーション向上により、取引環境改善が望まれる。

郵送アンケート結果

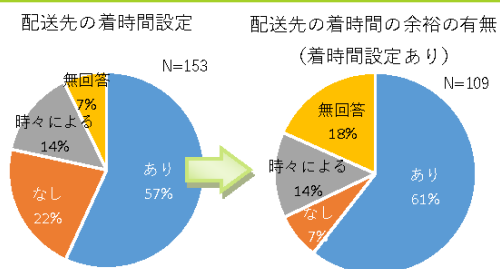
運送依頼が直前になる要因は着荷主の都合によるものが多く、そのため、改善策は「ない」の回答が多かった。



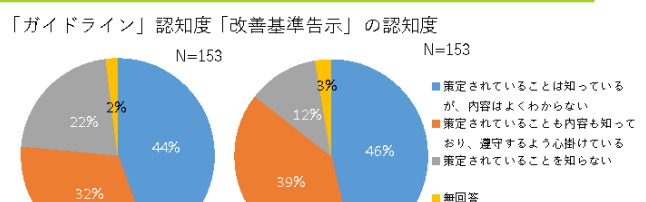
書面化有無については、「附帯業務内容」附帯業務料その他」についての書面化は 40% 以下であった。書面化をあまりしていない社に今後の書面化を聞いたところ、「トラブルがないため今後も書面化をしない」の回答が多かった。



配送先の着時間に設定がある社は 57%、うち余裕がある社は 61% であった。

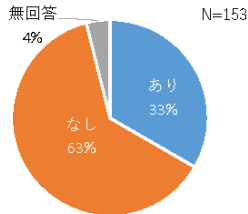


「トラック輸送における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」、「改善基準告示」策定の認知度について、どちらとも「策定されていることは知っているが内容はよくわからない」の回答が多かった。



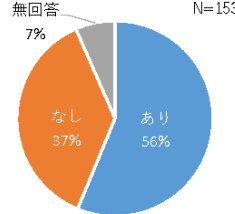
運送事業者から時間短縮（作業効率化）の協力依頼「あり」33%と少なく、内容は「荷積み時間の厳守」の回答が多かった。

運送事業者からの時間短縮（作業効率化）の協力依頼の有無

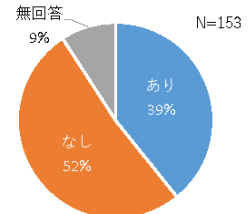


「高速料金」「荷役作業・附帯作業料金」の支払いについて、高速料金支払い「あり」56%、荷役作業等支払い「あり」39%であった。支払わない理由は「込みの運賃設定」や「請求されないため」の回答が多かった。

高速料金支払の有無

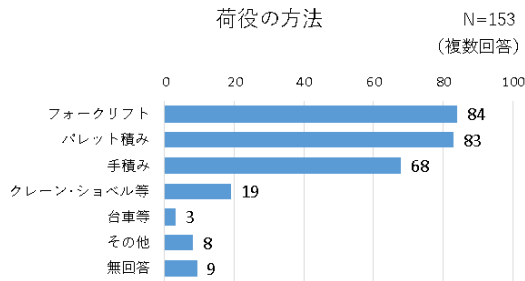


荷役作業・附帯作業の追加料金支払の有無



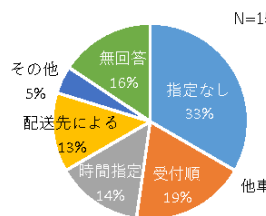
荷役の方法は「パレット積みのフォークリフト」が多く、次いで「手積み」であった。荷積み課題がある場合の方法や検討内容は「パレット輸送」が多かった。

荷役の方法

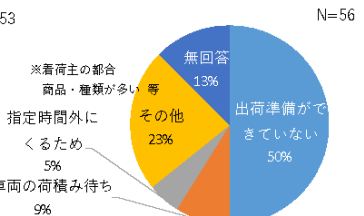


荷積みの担当は「自社とドライバー」42%が多く、次いで「ドライバー」37%であった。荷積みの順番は「指定なし」33%が多く、手待ち要因は「出荷準備ができていない」が半数を占めた。

荷積みの順番

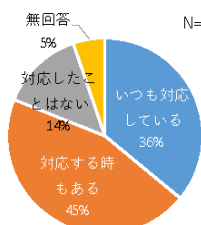


ドライバーの手待ち要因

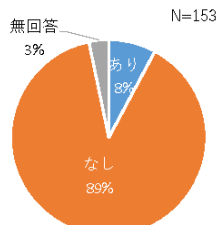


荷主都合で運行開始が遅くなった場合の着時刻に対する対応について「いつも対応している」36%、「対応するときもある」45%であった。到着時間遅延のペナルティ有無は「なし」89%であった。

着時刻の対応

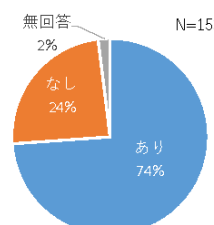


到着遅延によるペナルティ

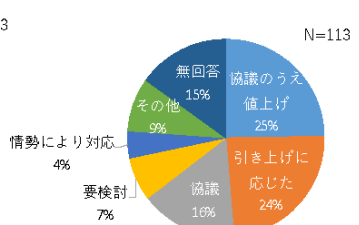


運送事業者からの運賃引き上げの相談有無は「あり」74%、そのうち「協議のうえ値上げ」「引き上げに応じた」が半数程度を占めている。

運賃引き上げの相談の有無

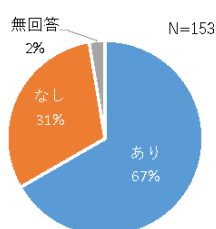


運賃引き上げの相談の対応

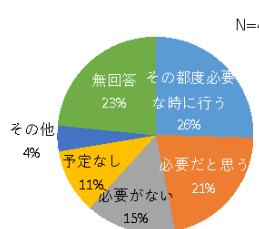


運送事業者との定期的な話し合いの有無について「あり」67%、「なし」31%、なしの理由としては「その都度行う」「必要だと思う」が47%、一方「必要がない」「予定なし」が26%であった。

定期的話し合いの有無

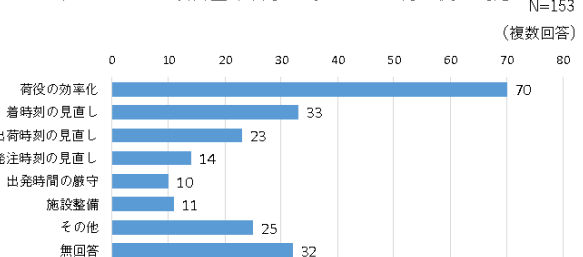


話し合いの場を作ることの必要性



改善基準告示を遵守するために荷主側で必要と考えられる対応について、「荷役の効率化」が多かった。

ドライバーが改善基準告示を守るための荷主側の対応



参考として、「荷主側として運送業界への配慮・工夫等」について聞いたところ、「配送先の工夫、着時刻の緩和」が最も多く、「運送事業者とのコミュニケーション」「余裕のある運行依頼、運行計画」「手待ち時間の削減」等、運送事業者を配慮する回答が多かった。その他の意見として、「運賃の適正化、最低運賃の義務化等」「物流の共同化」「モーダルシフト」等の意見があった。

(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～

トラック事業における長時間労働・取引環境の改善については、荷主企業と運送事業者が相互理解を深め、取引環境の改善に向けてより良い協力関係を構築することが重要なことから、労働局、運輸支局、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開催している。

青森県開催状況は以下のとおり。

	地 区	日 程	参 加 者
第 1 回	青森市	平成 29 年 11 月 13 日 (月)	荷主企業 48 社 74 名 運送事業者 11 者 14 名
第 2 回	八戸市	平成 29 年 11 月 29 日 (木)	荷主企業 1 団体 13 社 21 名 運送事業者 19 者 22 名
第 3 回	八戸市	平成 30 年 2 月 19 日 (月)	荷主企業 1 団体 23 社 31 名 運送事業者 34 者 38 名

■講演内容

- ・労働局 : 自動車運転者の労働時間等の改善のための基準のポイント解説
- ・運輸支局 : 荷主勧告制度と標準運送約款改正について
- ・公正取引委員会 : 物流・特殊指定と下請法について (八戸市のみ)

■荷主企業からの声

- ・運送業界の厳しい状況がわかり勉強になった。ドライバーの負担を減らす努力を荷主側としてももっと考えるべきと実感した。
- ・運送事業者は様々な縛りの中で事業管理を行っていることを認識した。
- ・荷主勧告について、協力要請が発動されたと聞いたが、運送事業者の違反に対して荷主責任の端緒を追求されるとは意識していなかった。

■運送事業者の声

- ・運送事業者に課せられた改善基準告示を荷主に理解してもらうだけでも効果があると思う。
- ・新標準約款に移行するには荷主の理解が必要だが、今回のセミナーにより、荷主に対する話題のきっかけが得られた。
- ・過労運転、長時間労働是正に向けて、改善基準告示を荷主に認識してもらえたが、更に運送事業者が粘り強く説明する必要があると思う。
- ・新標準運送約款について、普段積込、取卸しは運転者が作業しているが、長年の慣習を変えることは難しい。

■トラック協会の声

- ・改善基準告示、標準約款等については、殆どの荷主は理解していない。事業者も詳しい説明をする機会が殆ど無かった、あるいはできなかったため、今回のセミナーにより、荷主と事業者と情報共有の足掛かりになればと思う。
- ・今回のセミナーにより、行政サイドから説明していただき、荷主企業も過労運転、長時間労働、適正運賃等の運送業界の課題を認識できたと思う。
- ・コンプライアンスを継続する上で荷主の協力は不可欠であり、様々なテーマで企画していきたい。

また、東北各県においても以下のとおり荷主懇談会が開催された。

	地 区	日 程	参 加 者
第 1 回	岩手県 盛岡市	平成 29 年 8 月 22 日 (火)	荷主企業 12 社 15 名 運送事業者 40 者 41 名
第 2 回	岩手県 奥州市	平成 30 年 1 月 12 日 (金)	荷主企業 24 社 27 名 運送事業者 24 者 41 名
第 3 回	岩手県 花巻市	平成 30 年 2 月 15 日 (水)	荷主企業 10 社 13 名 運送事業者 23 者 40 名
第 4 回	岩手県 久慈市	平成 30 年 2 月 16 日 (木)	荷主企業 10 社 13 名 運送事業者 31 者 34 名
第 1 回	能代市	平成 29 年 9 月 5 日 (火)	荷主企業 11 社 12 名 運送事業者 16 者 20 名
第 2 回	大仙市	平成 29 年 9 月 14 日 (木)	荷主企業 14 社 15 名 運送事業者 17 者 18 名
第 3 回	由利本荘市	平成 29 年 9 月 15 日 (金)	荷主企業 14 社 14 名 運送事業者 14 者 15 名
第 4 回	横手市	平成 29 年 9 月 25 日 (木)	荷主企業 17 社 21 名 運送事業者 26 者 26 名
第 5 回	秋田市	平成 29 年 9 月 20 日 (水)	荷主企業 32 社 36 名 運送事業者 53 者 58 名
第 6 回	大館市	平成 29 年 9 月 21 日 (木)	荷主企業 22 社 22 名 運送事業者 16 者 17 名
第 1 回	山形県 米沢市	平成 29 年 9 月 15 日 (金)	荷主企業 17 社 26 名 運送事業者 23 者 26 名
第 2 回	山形県 庄内町	平成 29 年 9 月 20 日 (水)	荷主企業 46 社 62 名 運送事業者 28 者 30 名
第 3 回	山形県 山形市	平成 29 年 9 月 26 日 (火)	荷主企業 66 社 98 名 運送事業者 25 者 31 名
第 1 回	宮城県 岩沼市	平成 29 年 10 月 18 日 (水)	荷主企業 14 社 20 名 運送事業者 39 者 53 名
第 2 回	宮城県 石巻市	平成 30 年 1 月 12 日 (金)	荷主企業 23 社 26 名 運送事業者 58 者 64 名
第 3 回	宮城県 塩釜市	平成 30 年 1 月 23 日 (月)	荷主企業 10 社 10 名 運送事業者 27 者 39 名
第 4 回	宮城県 仙台市	平成 30 年 1 月 24 日 (火)	荷主企業 12 社 13 名 運送事業者 70 者 93 名
第 1 回	福島県 郡山市	平成 29 年 9 月 27 日 (水)	荷主企業 32 社 37 名 運送事業者 108 者 127 名

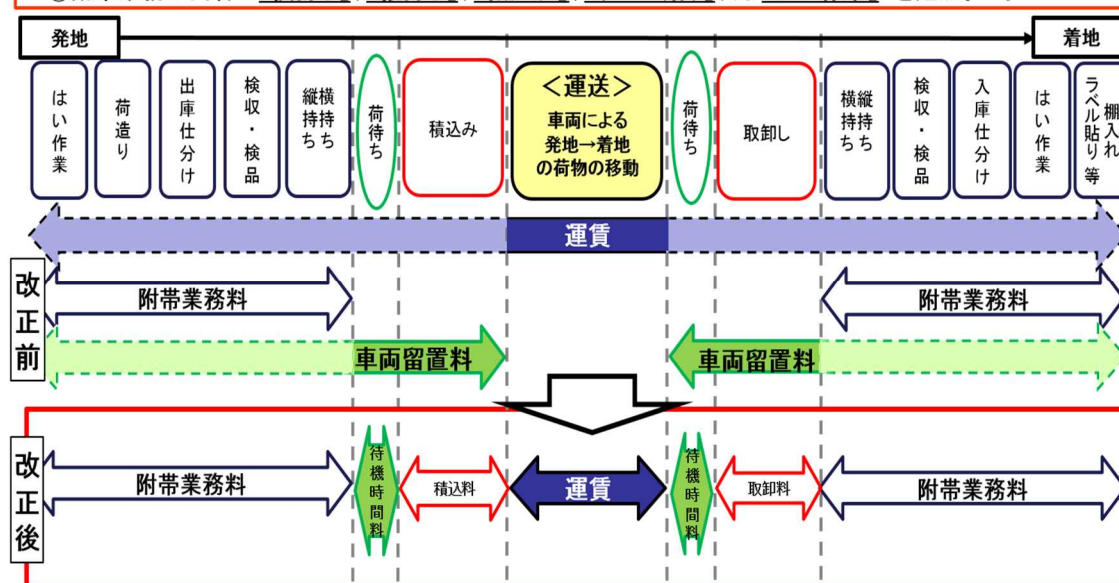
(3) 改正運送約款の普及促進について

国土交通省では、貨物自動車運送事業における適正な運賃・料金の收受等の取引環境の改善に取り組むため「トラック運送業の適正運賃・料金検討会」を立ち上げ、その具体的な方策等について検討を行った結果、運賃と料金の範囲を明確化し、運送以外の役務の対価を運賃とは別建ての料金として收受できる環境を整備する必要があるとされたところ。

このことを受け、昨年 11 月に運賃と料金を明確化し、運賃とは別建てで料金が收受できるよう標準運送約款の一部を改正し、適正な運賃・料金を收受するための環境整備を図っている。

適正な運賃・料金收受に向けた方策について

- 運賃が運送の対価であることを明確化するため、運賃の範囲を明確化する通達を发出。
- 適正な運賃・料金を收受するための方策として標準貨物自動車運送約款を以下の通り改正。
 - ①荷送人が運送依頼をする際に作成する運送状等の記載事項について、「待機時間料」、「積込料」、「取卸料」等の料金の具体例を規定。
 - ②荷待ちに対する対価を「待機時間料」とし、発地又は着地における積み込み又は取卸しに対する対価を「積込料」及び「取卸料」とそれぞれ規定。
 - ③附帯業務の内容に「横持ち」、「縦持ち」、「棚入れ」、「ラベル貼り」及び「はい作業」を追加。等



管内各県で運送事業者への説明会を開催するとともに、荷主団体に対する説明と傘下会員への周知を依頼。(各県商工会議所、全農各県本部、経営者協会など)

平成 30 年 3 月 16 日現在、管内 4,147 者のうち新約款の届出は 1,600 者となっており全体の約 40%、一方で旧約款による取引を継続する事業者は 1,183 者で約 3 割となっている。今後、未届け事業者に対し申請の手続きについて指導の強化を図る。

(4) 東北運輸局における取り組み・荷主勧告制度について

荷主勧告制度については、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を踏まえ、平成 29 年 7 月に荷主関与の判断基準や迅速に荷主を特定し改善の協力を要請する仕組みに制度を改正。

東北運輸局においては、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、荷主に対し積極的に「荷主協力要請書」を発出することとした。

平成 29 年度協力要請対象の荷主企業

東北運輸局長名による発出状況：宮城、山形、千葉の荷主企業 5 社

運輸支局長名による発出状況：青森、岩手、京都の荷主企業 6 社

◆荷主勧告制度

貨物事業者運送事業法第 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：貨物自動車運送事業法第64条に基づき、トラック運送事業者の過積載運行や過労運転防止措置義務違反等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示によるなど主として荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対し違反行為の再発防止のための適当な措置を執るべきことを勧告するもの。
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：勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる場合に発出
- 協力要請書：関係機関からの法令違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う

本年度、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。

荷主の皆様へ…トラック運送事業者の法令違反行為に 荷主の関与が判明すると荷主名が公表されます!

荷主の関与の判断基準を明確化するとともに、荷主へ早期に協力要請を行うなど、新たな荷主勧告制度の運用を平成29年7月1日から開始しました。

トラック運送事業者の法令違反行為

①「ドライバーの労働時間のルール違反」(過労運転防止措置義務違反)

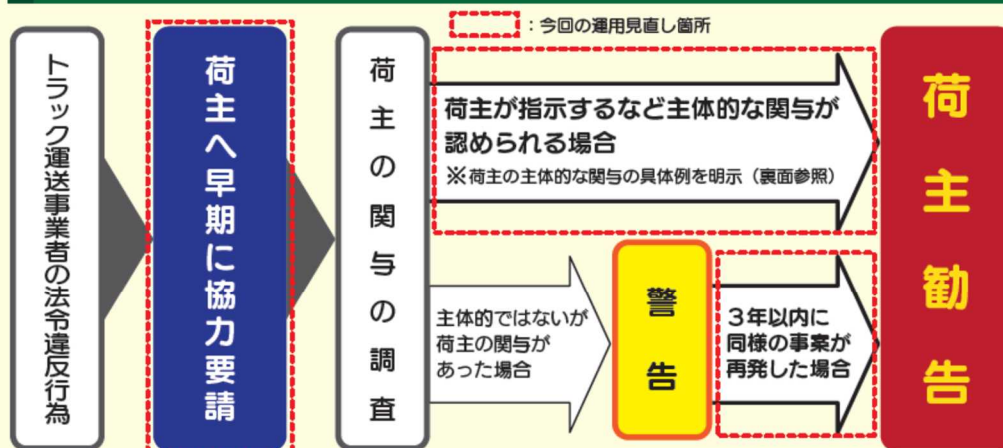
労働時間の主なルール (平成13年8月20日 国土交通省告示第1365号)

拘束時間 (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
休息期間 (勤務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

②「道路法(車両制限令)違反」(車両の総重量、軸重等の一般的制限値又は許可値を超える車両の運行)

③「道路交通法違反」(過積載運行、速度超過等)

新たな荷主勧告制度の概要



国土交通省



公益社団法人

全日本トラック協会

全国貨物自動車運送適正化事業実施機関

荷主勧告に該当すると想定される荷主の主体的な関与の具体例

荷主の関与についての調査（荷主勧告該当性調査）を実施

① 荷待ち時間の恒常的な発生



② 非合理的な到着時刻の設定



③ やむを得ない遅延に対するペナルティ



④ 重量違反等となるような依頼



調査の結果、上記の事例に
該当する場合

荷主勧告を発動

荷主名の公表

「荷主勧告制度」とは？

「荷主勧告」は、貨物自動車運送事業法第64条に基づき、トラック運送事業者の過積載運行や過労運転防止措置義務違反等の違反行為に対し行政処分を行う場合に、当該違反行為が荷主の指示によるなど主として荷主の行為に起因するものと認められるときは、国土交通大臣が当該荷主に対し違反行為の再発防止のための適当な措置を執るべきことを勧告するもの。

勧告を発動した場合には、当該荷主名及び事案の概要を公表します。

また、法律に基づく勧告のほか、①勧告には至らないものの違反行為への関与が認められる荷主に対する「警告」、②関係機関からの法令違反情報等をもとに関係する荷主を特定し早期に働きかけを行う「協力要請」といった措置を通達により設けています。

詳しくは、国土交通省のHP (http://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_tk4_000007.html) をご参照ください。

第5章 次年度における労働時間短縮・取引環境改善に向けた取り組み

5-1 次年度コンサルティング事業について

平成28年度から平成29年度の2カ年にわたりパイロット事業を実施し、荷待ち時間の削減や荷役作業の削減等、一定の成果が得られたところである。平成30年度は、これまでのパイロット事業を通じて、把握した課題と成果を踏まえて、具体的に着手できていない課題や引き続き深掘りが必要な課題等について、東北ブロックとして2集団選定しコンサルティング事業を実施する。

選定する集団は、東北特有の農産物（青森、秋田、山形、青森県協議会で実施）を対象に、具体的取組に着手できない課題や引き続き深掘りに必要な課題等に対し、改善策の費用対効果や荷主と運送事業者の費用負担等のあり方など自立的な取組の普及に必要なノウハウを蓄積する。

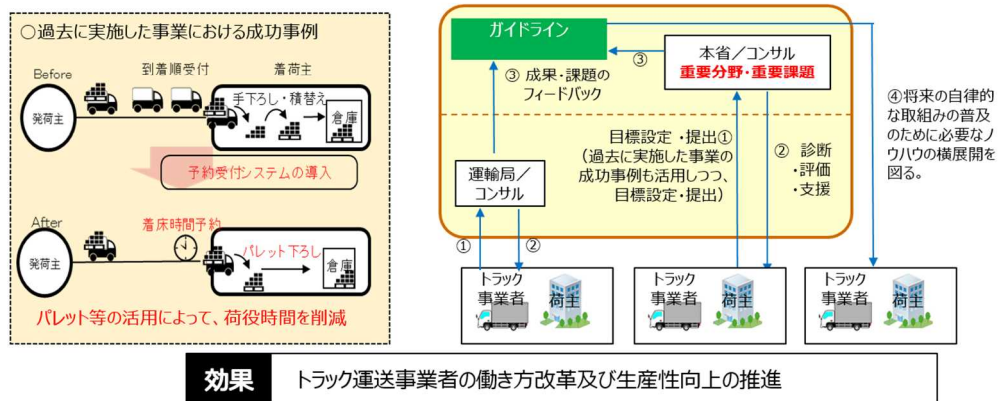
また、東北管内から首都圏に向けた輸送は長距離輸送となり長時間労働の実態が多いことで不規則な運行となっている。このような実態から長距離運行に中継輸送を導入することで、輸送の効率化や不規則な就業形態、長時間労働の解消が期待されることから、中継輸送を対象に取組を検討し、今後の普及・実用化に向けた課題、解決策を検討する。

■トラック事業の生産性向上を図るべく、トラック事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上の推進に向けた取組みを行い、必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。

取組内容

□事業者と荷主の連携による働き方改革・生産性向上を推進するため、物流コンサルタント等の有識者によるコンサルティングを活用し、実証実験を実施。

□実験の成果を活かして、荷主連携による働き方改革・生産性向上に取り組む機運を高めるとともに、将来の自律的な取組みの普及のために必要なノウハウの蓄積・横展開を図る。



5-2 荷主企業と取引環境の改善に向けた取り組み

(1) 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～

東北管内の荷主企業を対象に実施した取引環境に係る実態調査では、「改善基準告示」等について内容を知らないという荷主が多かった。

また、パイロット事業に協力いただいた対象集団からは、荷主企業と運送事業者が意見交換することで双方の歩み寄りが図られ、荷主企業が改善に向け取り組みをするなど意識変容があった。

以上のことから、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が重要である。

次年度の懇談会では、行政からの説明に加え、荷主、事業者側との意見交換など議論ができるような環境を作ることで、より良い関係の構築に努める。

また、今年度実施した荷主企業に対する実態調査の結果をもとに、適正取引について理解を求めるとともに、労働環境の改善について働きかけを行うことで取引環境の改善が期待される。

(2) 改正運送約款の普及促進について

昨年 11 月に適正な運賃・料金を収受するための方策として、標準貨物自動車運送約款を改正し取引環境の整備を図ったが、平成 30 年 3 月 18 日現在、新約款へ移行している事業者は全体の約 4 割、一方で約 3 割の事業者は旧約款による取引を継続している。

次年度においては、改正運送約款へ移行した事業者に対し、運賃とは別建て料金の収受状況についてアンケート調査等により問題・課題等を把握し、改正運送約款の普及・促進に活用する。

〈参考資料 1〉 事前調査（自己診断チェックシート）

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。当てはまる番号 1 つに○印をつけて下さい。

- デジタルタコグラフを装着して管理している。
- 運転日報で管理している。
- その他（ ）

問 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。

問 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「－」をご記入ください。

(記入例)	繁忙期	閑散期
○～○月、○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%

問 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%

問 3-3 荷役作業以外の付帯作業（棚入れ、保管場所までの機待ち運搬、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%

問 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%

問 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%

問 3-8 路上駐車が発生について

	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○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○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. 問 5 で 2 または 3 とお答えの場合、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○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

問 5-2. 問 5-1 で 2 または 3 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。当てはまる番号すべてに○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()

問 6. 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意見があれば、ご自由にご回答下さい。

--

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

性別： 1. 男・2. 女

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

記入者： _____

1日目： 8月24日(水)

始業時間 8月 日 : 終業時間 8月 日 : 走行距離 km 集配箇所数 力所 実車距離 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 :
運転時間	一般道路																										運転(一般) :
	※2 高速道路																										運転(高速) :
手待ち時間 ※3 (A～Cは中央下の例を参考にして下さい)	A. 荷主都合																										手待A :
	B. ドライバーの自主的な行動																										手待B :
	C. その他時間調整等																										手待C :
荷役時間																											荷 役 :
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 :
※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下さい。																											拘 束 :

※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										
②										
③										
④										
⑤										
⑥										
⑦										
⑧										
⑨										
⑩										

※上記の荷主が10力所を超える場合は、予備の調査票を利用して記載して下さい。

1. 米・麦・穀物

2. 生鮮食品

3. 加工食品

4. 飲料・酒

5. 原木・材木等の林産品

6. 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品

7. 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材

8. 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品

9. 壁紙・タイルなど住宅用資材

10. 金属部品・金属加工品(半製品)

11. セメント・コンクリート・コンクリート製品

12. ガソリン・軽油など石油石炭製品

13. 合成樹脂・塗料など化学性原料

14. 医薬品

15. その他の化学製品
16. 紙・パルプ

17. 糸・反物などの繊維素材

18. 衣服・布団などの繊維製品

19. 日用品

20. 書籍・印刷物

21. プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品

22. 機械ユニット・半製品

23. 精密機械・生産用機械・業務用機械

24. 家電・民生用機械

25. 完成自動車・オートバイ

26. 再生資源・スクラップ

27. 廃棄物

28. 宅配便・特積み貨物

29. 空容器・返送資材

30. その他

1. 発荷主
2. 着荷主
3. 発・着両方

1. 積み込み
2. 荷卸し
3. 積み込み・荷卸し両方

1. 時間指定あり
2. 午前・午後の指定あり
3. 時間指定なし

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. ロールオフ荷役
6. その他

1. 書面化している
2. 口頭で依頼
3. 事前連絡なし

1. 運賃に含んで収受している
2. 運賃とは別に実費収受している
3. 収受していない

1. 棚入れ
2. 保管場所までの横持ち運搬
3. 資材、廃材等の回収
4. 商品仕分け
5. 検品
6. 納品場所の整理
7. ラベル貼り

※3：手待ち時間の分類
A. 荷主都合：集荷・配送の際に卸す車両の順番待ちやパース待ち、荷物が整わないための待ち時間、帰り荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間
B. ドライバーの自主的な行動：指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等
C. その他の時間調整等：高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間

荷主から無理な指示などになっている理由や背景など、本件に関するご意見等あれば自由に回答して下さい。

トラックドライバー様記入用

記入例(長距離運行の翌日)

トラック輸送状況の実態調査票

【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等に提出することはありませんので、実態を正確に記入してください。

年齢：42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未満)・4.トレーラー

2日目：8月25日(木)始業時間8月25日18:00終業時間8月26日10:00走行距離580km集配箇所数2カ所

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1:00
運転時間																										運転(一般)3:00
																										運転(高速)6:30
手待ち時間※3																										手待ちA0:50
																										手待ちB0:10
																										手待ちC0:30
荷役時間																										荷役1:00
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1:00
																										拘束14:00

確認のため、「終業時間」に、縦に「太い波線」を引いて下さい。

確認のため、「始業時間」に、縦に「太い直線」を引いて下さい。

この番号を記入し忘れないように注意して下さい。この番号と下欄の表の番号は一緒になります。

翌日にまたがる運行の場合は、ここから続きの運行実態を記入して下さい。

翌日にまたがる運行の場合、ここには翌日の分を含んだ運行の合計を記入するようご注意ください。また別紙の「記入方法等について」の⑤についてもご参照下さい。

※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下さい。

※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一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	〇〇卸売業□□食品物流センター	3	2	1	2	1	2	1		2, 4
②	△△産業◇◇製造工場	3	1	1	1	3	2	2	1	
③										
④										
⑤										
⑥										
⑦										
⑧										
⑨										
⑩										

※上記の荷主が10カ所を超える場合は、予備の調査票を利用して記載して下さい。

1. 米・麦・穀物
2. 生鮮食品
3. 加工食品
4. 飲料・酒
5. 原木・材木等の林産品
6. 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
7. 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材
8. 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品
9. 壁紙・タイルなど住宅用資材
10. 金属部品・金属加工品(半製品)
11. セメント・コンクリート・コンクリート製品
12. ガソリン・軽油など石油石炭製品
13. 合成樹脂・塗料など化学性原料
14. 医薬品
15. その他の化学製品
16. 紙・パルプ
17. 糸・反物などの繊維素材
18. 衣服・布団などの繊維製品
19. 日用品
20. 書籍・印刷物
21. プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
22. 機械ユニット・半製品
23. 精密機械・生産用機械・業務用機械
24. 家電・民生用機械
25. 完成自動車・オートバイ
26. 再生資源・スクラップ
27. 廃棄物
28. 宅配便・特積み貨物
29. 空容器・返送資材
30. その他

1. 発荷主
2. 着荷主
3. 発・着両方

1. 積み込み
2. 荷卸し
3. 積み込み・荷卸し両方

1. 時間指定あり
2. 午前・午後の指定あり
3. 時間指定なし

1. 手荷役
2. バレト崩し手荷役
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. ロールアップ荷役
6. その他

1. 書面化している
2. 口頭で依頼
3. 事前連絡なし

1. 運賃に含んで収受している
2. 運賃とは別に実費収受している
3. 収受していない

1. 棚入れ
2. 保管場所までの横持ち運搬
3. 資材、廃材等の回収
4. 商品仕分け
5. 検品
6. 納品場所の整理
7. ラベル貼り

※3：手待ち時間の分類
A. 荷主都合：集荷・配送の際に卸す車両の順番待ちやパース待ち、荷物が整わないための待ち時間、帰り荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間
B. ドライバーの自主的な行動：指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等
C. その他の時間調整等：高速道路の割り時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間

荷主から無理な指示などになっている理由や背景など、本件に関するご意見等あれば自由に回答して下さい。

参-9

トラックドライバー様記入用

記入例（長距離運行の初日）

トラック輸送状況の実態調査票

【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

翌日にまたがる運行の場合、始業・終業時間、走行距離等は、翌日を含めて間違わないよう記入するようご注意ください。

ことはありませんので、実態を

翌日にまたがる運行の場合、ここには翌日の分を含んだ運行の合計を記入するようご注意ください。また別紙の「記入方法等について」の⑤についてもご参照下さい。

年齢：	42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未満）・4.トレーラー								
1日目：	8月24日（水）	始業時間	8月24日 17：30	終業時間	8月25日 9：30	走行距離	600 km	集配箇所数	2	力所	1	実キロ	0

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		
点検・点呼等																										始業から終業までの時間の合計	
運転時間	一般道路																									点検等	1：00
	※2 高速道路																									運転（一般）	2：00
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																									運転（高速）	7：30
	B. ドライバーの自主的な行動																									手待ちA	1：00
	C. その他時間調整等																									手待ちB	0：30
荷役時間																										手待ちC	：
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等																										荷役	1：30
休憩時間																										付帯作業	0：30
																										休憩	2：00
																										拘束	16：00

※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下さい。

※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	〇〇食品工業〇〇工場	3	1	1	1	3	2	2	1	
②										
③										
④										
⑤										
⑥										
⑦										
⑧										
⑨										
⑩										

※上記の荷主が10力所を超える場合は、予備の調査票を利用して記載して下さい。

- 米・麦・穀物
- 生鮮食品
- 加工食品
- 飲料・酒
- 原木・材木等の林産品
- 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品
- 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材
- 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品
- 壁紙・タイルなど住宅用資材
- 金属部品・金属加工品（半製品）
- セメント・コンクリート・コンクリート製品
- ガソリン・軽油など石油石炭製品
- 合成樹脂・塗料など化学性原料
- 医薬品
- その他の化学製品

- 紙・パルプ
- 糸・反物などの繊維素材
- 衣服・布団などの繊維製品
- 日用品
- 書籍・印刷物
- プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品
- 機械ユニット・半製品
- 精密機械・生産用機械・業務用機械
- 家電・民生用機械
- 完成自動車・オートバイ
- 再生資源・スクラップ
- 廃棄物
- 宅配便・特積み貨物
- 空容器・返送回送資材
- その他

- 発荷主
- 着荷主
- 発・着両方

- 積み込み
- 荷卸し
- 積み込み・荷卸し両方

- 時間指定あり
- 午前・午後の指定あり
- 時間指定なし

- 手荷役
- パレット崩し手荷役
- フォークリフト荷役（ドライバーが作業）
- フォークリフト荷役（荷主側が作業）
- ローディングス荷役
- その他

- 書面化している
- 口頭で依頼
- 事前連絡なし

- 運賃に含んで収受している
- 運賃とは別に実費収受している
- 収受していない

- 棚入れ
- 保管場所までの横持ち運搬
- 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

※3：手待ち時間の分類

- 荷主都合：集荷・配送の際に卸す車両の順番待ちやパース待ち、荷物が整わないための待ち時間、帰り荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間
- ドライバーの自主的な行動：指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等
- その他の時間調整等：高速道路の割引時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間

荷主から無理な指示などになっている理由や背景など、本件に関するご意見等あれば自由に回答して下さい。

トラックドライバー様記入用

記入例（長距離運行の翌日）

トラック輸送状況の実態調査票

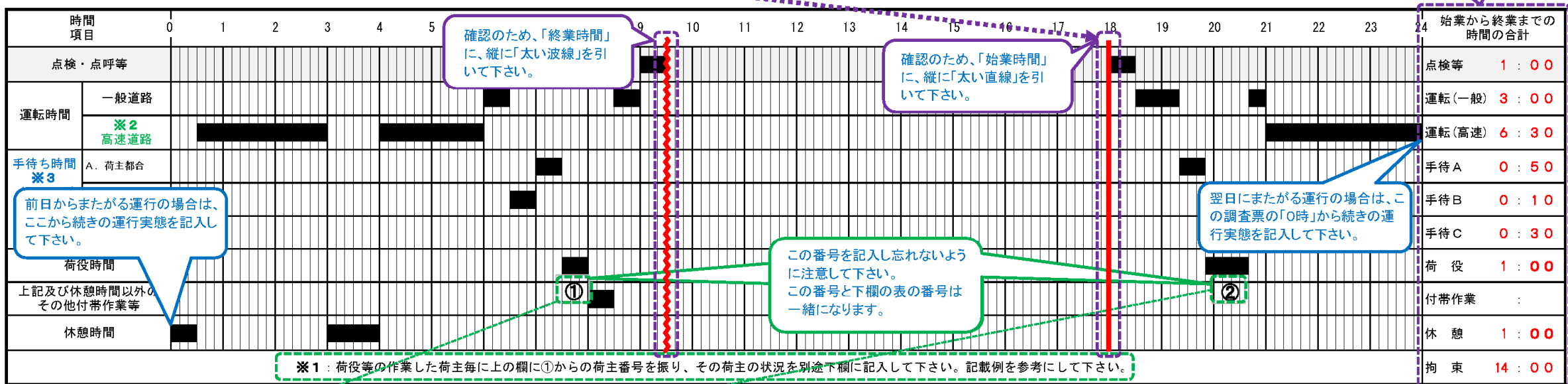
【ご記入に当たって】本調査は統計的に処理します。この調査結果の具体的なデータを運輸支

翌日にまたがる運行がある場合、始業・終業時間、走行距離等は、前日始業の運行と今日始業の運行を含めて間違わないよう記入するようご注意ください。

ことはありませので、実態

翌日にまたがる運行の場合、ここには翌日の分を含んだ運行の合計を記入するようご注意ください。また別紙の「記入方法等について」の⑤についてもご参照下さい。

年齢： 42歳	性別： ① 男・2. 女	使用車両： ① 大型（車両総重量11t以上）・2. 車両総重量5t未満）・4. トレー
2日目： 8月25日（木）	始業時間 8月25日 18：00	終業時間 8月26日 10：00
	走行距離 580 km	集配箇所数 2 力所



※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「つ」通んでご記入下さい。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	〇〇卸売業□□食品物流センター	3	2	1	2	1	2	1		2, 4
②	△△産業◇◇製造工場	3	1	1	1	3	2	2	1	
③										
④										
⑤										
⑥										
⑦										
⑧										
⑨										
⑩										

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、この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下さい。

※上記の荷主が10力所を超える場合は、予備の調査票を利用して記載して下さい。

- | | |
|--------------------------|-----------------------------|
| 1. 米・麦・穀物 | 16. 紙・パルプ |
| 2. 生鮮食品 | 17. 糸・反物などの繊維素材 |
| 3. 加工食品 | 18. 衣服・布団などの繊維製品 |
| 4. 飲料・酒 | 19. 日用品 |
| 5. 原木・材木等の林産品 | 20. 書籍・印刷物 |
| 6. 鉱石・砂利・砂・石材等の鉱産品 | 21. プラスチック性部品・加工品、ゴム性部品・加工品 |
| 7. 鉄鋼厚板・金属薄板・地金等金属素材 | 22. 機械ユニット・半製品 |
| 8. 鋼材・建材などの建築・建設用金属製品 | 23. 精密機械・生産用機械・業務用機械 |
| 9. 壁紙・タイルなど住宅用資材 | 24. 家電・民生用機械 |
| 10. 金属部品・金属加工品（半製品） | 25. 完成自動車・オートバイ |
| 11. セメント・コンクリート・コンクリート製品 | 26. 再生資源・スクラップ |
| 12. ガソリン・軽油など石油石炭製品 | 27. 廃棄物 |
| 13. 合成樹脂・塗料など化学性原料 | 28. 宅配便・特積み貨物 |
| 14. 医薬品 | 29. 空容器・返送資材 |
| 15. その他の化学製品 | 30. その他 |

- | |
|----------|
| 1. 発荷主 |
| 2. 着荷主 |
| 3. 発・着両方 |

- | |
|---------------|
| 1. 積み込み |
| 2. 荷卸し |
| 3. 積み込み・荷卸し両方 |

- | |
|---------------|
| 1. 時間指定あり |
| 2. 午前・午後の指定あり |
| 3. 時間指定なし |

- | |
|------------------------|
| 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・オフス荷役 |
| 6. その他 |

- | |
|------------|
| 1. 書面化している |
| 2. 口頭で依頼 |
| 3. 事前連絡なし |

- | |
|-------------------|
| 1. 運賃に含んで収受している |
| 2. 運賃とは別に実費収受している |
| 3. 収受していない |

- | |
|-----------------|
| 1. 棚入れ |
| 2. 保管場所までの横持ち運搬 |
| 3. 資材、廃材等の回収 |
| 4. 商品仕分け |
| 5. 検品 |
| 6. 納品場所の整理 |
| 7. ラベル貼り |

※3：手待ち時間の分類

- | |
|--|
| A. 荷主都合：集荷・配送の際に卸す車両の順番待ちやパース待ち、荷物が整わないための待ち時間、帰り荷までの待ち時間等、荷主の都合で発生する手待ち時間 |
| B. ドライバーの自主的な行動：指定時間よりも早めに到着したための待ち時間等 |
| C. その他の時間調整等：高速道路の割り時間等に合わせるための調整時間等、その他の調整時間 |

荷主から無理な指示などになっている理由や背景など、本件に関するご意見等あれば自由に回答して下さい。

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

〈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			
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。

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

問 2-1 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 %

問 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 %

問 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 %

問 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（貨物の積み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、お聞きます。それぞれ 1～3 の番号の当てはまる番号 1 つに○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○を記入	解答欄
拘束時間・休息時間の基準(考え方)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	
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	

問 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ます。当てはまる番号全てに○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○を記入	解答欄
荷主側の対応で必要と考えられるもの (役割)	1. 荷役の機械化等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○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。

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	
2. 協力依頼を受けたが出来なかった理由は何ですか	上記について、約 _____ %の取り組みができた
3. 協力依頼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	
--	--

問 7 対象となる運行における長時間労働の実態や問題点、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。

--

■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 平成 28 年 8 月 24(水)～8/30(火)間 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 日 (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 ・ 普通 ・ トラクター (←○を記入) 台数: 台 品目:	
	荷役方法		
	契約手続き完了日	平成 年 月 日	
II 付帯業務	付帯業務内容		
	業務日時	平成 年 月 日 (時)～平成 年 月 日 (時)	
III 運賃及び料金	荷役料	支払っている ・ 支払っていない	
	付帯業務料等	支払っている ・ 支払っていない	
	高速道路使用料	支払っている ・ 支払っていない ・ 一部支払っている	
	車両留置料	支払っている ・ 支払っていない	
IV 変更の有無	指示内容の変更の有無・その変更内容	有 ・ 無	〈「有」の場合は、その理由をご回答ください〉

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

〈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 台数 (台)	普通(車両総重量 5t 未満)				
	中型(車両総重量 5t～11t 未満)				
	大型(車両総重量 11t 以上)				
	トラクター				
輸送量(合計)(トン)					
		5月	6月	7月	8月
車両 台数 (台)	普通(車両総重量 5t 未満)				
	中型(車両総重量 5t～11t 未満)				
	大型(車両総重量 11t 以上)				
	トラクター				
輸送量(合計)(トン)					
		9月	10月	11月	12月
車両 台数 (台)	普通(車両総重量 5t 未満)				
	中型(車両総重量 5t～11t 未満)				
	大型(車両総重量 11t 以上)				
	トラクター				
輸送量(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「－」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。

問 2-1 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 %

問 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 %

問 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 %

問 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（貨物の積み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、お聞きます。それぞれ 1～3 の番号の当てはまる番号 1 つに○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○印を記入	解答欄
拘束時間・休息時間の基準(考え方)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	
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	

問 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ます。当てはまる番号全てに○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○印を記入	解答欄
荷主側の対応で必要と考えられるもの (役割)	1. 荷役の機械化等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. 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	
2. 協力依頼を受けたが出来なかった理由は何ですか	上記について、約____%の取り組みができた
3. 協力依頼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	
--	--

問 7 対象となる運行における長時間労働の実態や問題点、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〉パイロット事業手順書

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

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

《手 順 書》

実証実験期間：平成28年11月1～30日

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. パイロット事業 (1) 朝積み時間の前倒し

現状
朝8時～荷積み開始

➡

《実証実験》
朝6時～荷積み開始

➡

東京にある市場
着時間前倒し

		対象運行前日	対象運行当日
十和田おいらせ農業協同組合	通常運行 NO 朝積み前倒し可否検討 OK 朝積み前倒し運行連絡	該当集荷倉庫 解錠者決定	
中長運送(株)	OK	ドライバー、 荷役人員確保、 運行計画	6時荷積み開始 運行
東京都所在の市場	発注依頼		検品

1

(2) 配送先別の荷積み分け・整理

- 東京にある市場への運行分の荷物を倉庫ごとに仕分けします。
仕分けが終わったら、対象の青果品の箱に配送先を記します。

⇒ご担当：十和田おいらせ

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する



《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

⇒ご担当：十和田おいらせ

青果品がどこにあるか不明な青果品がないか荷役前に確認する

⇒ご担当：中長運送



※一部の集荷先で実施

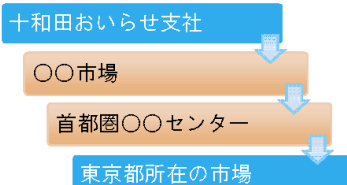
2

(3) 1 運行の荷受け先削減

- 現状は、東京都所在の市場に配送する前に、別の荷受け先へ配送してから東京都所在の市場に向かっていますが、スポット的に「複数の配送先」から「1～2箇所の配送先に削減」できないか検討して実行します

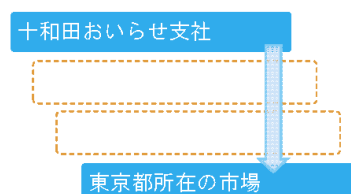
⇒ご担当：十和田おいらせ

現状
複数の荷受け先に荷卸しをしているため、その都度、荷受け先の手待ちや荷役に時間を要しています。



《実証実験》

・ 1～2箇所の配送先とします。



3

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）

	(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	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	—	—	c3 (3)のみ
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

4

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

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

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〇」・「c〇-△」、
「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