

**トラック運転者労働条件改善事業（福島県）
報 告 書**

平成 29 年 3 月

**トラック輸送における取引環境・労働時間改善
福島県協議会**

目 次

1. 本調査事業の目的・検討会等の実施概要	
1. 1 調査事業の目的	P 1
1. 1 検討会（実施集団）の構成	P 1
1. 2 検討会等の実施概要	P 2
2. チェックリストの回答内容および運転日報の分析	
2. 1 チェックリストの回答内容	P 4
2. 2 運転日報の整理	P 8
3. 現状把握と対応策の提案	
3. 1 現状と課題	P 15
3. 2 ドライバーの労働時間の短縮に向けた対応方策	P 20
4. 対応方策についての実証実験	P 25
5. 福島県におけるパイロット事業のまとめ	
5. 1 今回の事業について	P 29
5. 2 国に対する提言	P 31
6. トラック運送事業に関わる共通課題への取り組み	
6. 1 人材確保に向けた取り組み	P 32
6. 2 取引環境改善に向けた取り組み	P 36
6. 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	P 41
7. 次年度以降のパイロット事業に向けた課題	P 43
(参考)	
○ 平成29年度トラック輸送における取引環境・労働時間改善福島県協議会委員名簿 及び同協議会オブザーバー名簿	P 44

1. 本調査事業の目的・検討会等の実施概要

1. 1 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・労働時間改善福島県協議会が選定した発着荷主及び運送事業者による集団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 検討会の構成

[発荷主]

会津よつば農業協同組合

本検討会では、同荷主の関東の市場への青果品輸送を対象とする。車両は増トンの冷蔵車を使用している

[発荷主]

全国農業協同組合連合会福島県本部

[元請運送事業者]

J Aパールライン福島株式会社

全国農業協同組合連合会のグループ会社。本検討会の対象となる実輸送は行っていない。

[下請運送事業者]

會津通運株式会社

J Aパールライン福島の依頼を受けて、実際に拠点における物流業務や輸配送業務を行っている地場の運送事業者である

[着荷主]

横浜丸中青果株式会社

横浜市中心卸売市場の青果卸業者

[着荷主]

東一川崎中央青果株式会社

川崎市中央卸売市場北部市場の青果卸業者

1. 3 検討会等の実施概要

A. 第1回検討会 平成28年6月22日（火）※JAパールライン福島事業所にて開催

第1回検討会では、本事業の趣旨の理解及び自動車運転者の労働時間の改善に対する気運の醸成を図り、各社にトラックドライバーの労働時間に関して自己診断できるチェックリストを配付した。

B. 事業場訪問（1回目）平成28年6月23日（水）

※JAパールライン福島事業所を訪問。會津通運も同席

JAパールライン福島および會津通運に対するヒアリング調査を実施し、現在の輸送におけるドライバーの労働の状況や問題点を確認するとともに検討会での検討、改善対策立案の方向付けについて協議を行った。また、輸送の発地となる青果物の選果場および集荷場を訪問し出荷作業の状況を確認した。

C. 着荷主訪問 平成28年7月14日（木）

※横浜丸中青果、東一川崎中央青果を訪問

本事業の趣旨を説明し、着側においてドライバーの拘束時間に影響する作業等の実態についてヒアリング調査を行った。また、改善の実証実験実施に当たっての協力要請を行い、承諾を得た。

D. 第2回検討会 平成28年7月28日（木）

※JAパールライン福島事業所にて開催

事業場訪問で得た情報やチェックリスト回答票を元にしたドライバーの拘束時間の実態分析を報告した。また、改善に向けた取り組み案について協議し、本事業において試験的に実施する対応策を決定した。

E. 事業所訪問（2回目）平成28年7月29日（金）

チェックリスト回答票をもとに、JAパールライン福島および會津通運に対するヒアリング調査を実施し、これまでの取り組みや効果、現在の輸送におけるドライバーの労働の状況や問題点を確認するとともに検討会での検討、改善対策立案の方向付けについて協議を行った。

さらに輸送の発地となる青果物の選果場および集荷場を訪問し、積み込み時のドライバーの実作業を見学し、発時間が遅くなる要因の説明を受けた。また、実証実験の実施に向けた調整も行った。

F. 実証実験の実施

平成28年9月8日（木）

第2回検討会にて提案した箱記載の等級色分けの実証実験を実施した。

平成28年9月3日（土）～13日（火）

当日集荷した青果品を予冷設備にて予冷し、翌日出荷する実証実験を実施した。

G. 第3回検討会 平成28年10月13日（木）

※JAパールライン福島事業所にて開催

第3回検討会では、本改善事業における検討結果の報告を行うとともに今後の課題や導入を検討している方策等を議論した。

2. チェックリストの回答内容および運転日報の分析

2. 1 チェックリストの回答内容

第1回検討会で配布したチェックリストの回答結果は以下に示すとおりである。

・発荷主

発荷主である会津よつば農業協同組合では、改善基準告示の内容を把握しており、発荷主の立場としての問題意識を持たれ改善に向けた取り組みを実施している。

図表2-1 発荷主の回答（抜粋）

チェックリスト項目	会津よつば農業協同組合	全農福島 会津営農事業所
委託先運送事業者のトラック運転者の過重労働防止等、労働条件の改善についてどう考えているか	自社(発荷主)と運送事業者が一体となって解決すべき問題である	自社(発荷主)と運送事業者が一体となって解決すべき問題である。
トラック運転者の過重労働防止等、労働条件の改善のために取組みを行ったことがあるか	取組みを定期的に行っている	取組みを行ったことはない。
具体的にどのような取組みを行ったか	委託先の全農福島を交えた輸送協議会の中で改善協議を実施	
トラック運転者の過重労働防止等、労働条件の改善のために、委託先運送事業者から申し入れを受けたことがあるか	実運送事業者から申し入れを受けた	申し入れを受けたことはない。
「改善基準告示」の内容を知っているか	改善基準告示のおおよその内容は知っている	改善基準告示の存在も内容も知らない。
「改善基準告示」の内容について		
1か月の拘束時間について	知っている	
1日の拘束時間について	知っている	
1日の拘束時間(13時間)の延長の回数について	知っている	
休憩期間について	知っている	
分割休憩期間について	知らない	
1日の運転時間について	知っている	
1週間の運転時間について	知らない	
連続運転時間について	知らない	
委託先の運送事業者のトラック運転者は、「改善基準告示」を遵守できていると思いますか	守れていない項目があると思う	知らない・わからない。
守れない要因はどこにあると考えるか	発荷主先で手待ち時間が発生する、配送先(着荷主)で手待ち時間が発生する	
トラック運転者の労働時間や拘束時間が長くなることによる運送コストへの影響	大いに影響がある	多少は影響がある。
そのコストは誰が負担しているか	発荷主である当社が負担している	発荷主である当社と運送事業者の双方で負担している。
「荷主勧告制度(※)」の内容をご存知ですか。	おおよその内容を知っている	存在も内容も知らない。

・着荷主

着荷主である横浜丸中青果、東一川崎中央青果においては改善基準告示の存在は認識しているが、内容の詳細までは把握していない。

図表 2-2 着荷主の回答 (抜粋)

チェックリスト項目	横浜丸中青果株式会社	東一川崎中央青果株式会社
委託先運送事業者のトラック運転者の過重労働防止等、労働条件の改善についてどう考えているか	仕入元(発荷主)と運送事業者が一体となって解決すべき問題である	仕入元(発荷主)と運送事業者が一体となって解決すべき問題である
トラック運転者の過重労働防止等、労働条件の改善のために取組みを行ったことがあるか	取組みを行ったことはない	取組みを行ったことはない
具体的にどのような取組みを行ったか		
トラック運転者の過重労働防止等、労働条件の改善のために、委託先運送事業者から申し入れを受けたことがあるか	申し入れを受けたことはない	申し入れを受けたことはない
「改善基準告示」の内容を知っているか	改善基準告示の存在は知っているが、内容までは知らない。	改善基準告示のおおよその内容は知っている
「改善基準告示」の内容について		
1か月の拘束時間について		知らない
1日の拘束時間について		知っている
1日の拘束時間(13時間)の延長の回数について		知らない
休息期間について		知らない
分割休息期間について		知らない
1日の運転時間について		知らない
1週間の運転時間について		知っている
連続運転時間について		知っている
委託先の運送事業者のトラック運転者は、「改善基準告示」を遵守できていると思いますか	守れていない項目があると思う。	概ね守れていると思う
守れない要因はどこにあると考えるか	運送事業者側で荷主からのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない。 自社(着荷主)で手待ち時間が発生する。	該当なし
トラック運転者の労働時間や拘束時間が長くなることによる運送コストへの影響	大いに影響がある。	多少は影響がある
そのコストは誰が負担しているか	運送事業者が負担している	着荷主である当社が負担している
「荷主勧告制度(※)」の内容をご存知ですか。	おおよその内容を知っている。	存在は知っているが、内容までは知らない

・元請運送事業者、実運送事業者

今回の荷主に限った場合（図表1-2-4）、會津通運では1か月の拘束時間で改善基準告示を守れていない場合がある。原因として発着地での待ち時間の発生や配車指示の遅延や突発的指示による配車計画の困難性が挙げられている。

J Aパールライン福島では本事業にかかる実運送を行っていないが、他の業務での実運送においては改善基準告示を遵守している。

図表2-3 元請事業者、実運送事業者の回答（抜粋）

チェックリスト項目	JAパールライン福島株式会社	會津通運株式会社
①労働者数(うちトラック運転者数)	110	62
②保有車両数	大型12台、中型5台	大型 20台、中型 25台、小型 14台、その他 7台
③労働時間管理方法	全ての車両にデジタルタコグラフを装着して管理している	全ての車両にデジタルタコグラフを装着して管理している。
④1か月の拘束時間	1か月の拘束時間は320時間以内で、延長した月が1年のうち6か月以下であり、1年間の拘束時間は3,516時間以内である	1か月の拘束時間が320時間を超える場合がある
⑤1日の拘束時間	1日の拘束時間は13時間以内である	1日の拘束時間は13時間を超える場合があるが、16時間以内である
⑥1日の拘束時間(13時間)の延長回数	1日の拘束時間は13時間以内である	1週間につき2回以内である
⑦休息期間	休息期間は継続8時間以上である	休息期間は継続8時間以上である
⑧分割休息期間	分割休息を採用していない	分割休息は1回当たり継続4時間以上、合計10時間以上である
⑨1日の運転時間	1日の運転時間は9時間以内である	1日の運転時間は9時間以内である
⑩1週間の運転時間	1週間の運転時間は44時間以内である	1週間の運転時間は44時間以内である
⑪連続運転時間について	連続運転時間は4時間以内である	連続運転時間は4時間以内である
⑫改善基準告示を遵守できない要因		①. 発荷主からのオーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない。 ⑤. 発荷主からの発注等オーダーが厳しい。 ⑥. 発荷主先で手待ち時間が発生する。 ⑦. 配送先(着荷主)で手待ち時間が発生する。

図表2-4 拘束時間等の実態（會津通運）

労働時間の項目	最も長い運転者		平均的な運転者	
	具体的な時間	勤務体系	具体的な時間	勤務体系
1か月の拘束時間	329.5時間	3	315.5時間	3
1日の拘束時間	16時間	3	14.5時間	3
休息期間	※ 8時間	3	8時間	3
	ここだけは、「最も短い運転者」の実態を記入して下さい。			
1日の運転時間	8時間	3	8時間	3
1週間の運転時間	52時間	3	45時間	3
連続運転時間	4時間	3	4時間	3
1日の手待ち時間	3.5時間	3	1.5時間	3
1か月の総労働時間	314時間	3	300.5時間	3
1か月の時間外労働時間	142.5時間	3	125.5時間	3

今回の改善事業の対象となる荷主グループの業務に従事するトラック運転者の労働時間について、発生している問題。

- ①. 発荷主の出荷時間が遅れ、手待ち時間が発生する。
- ②. 発荷主からの配車指示が遅く、計画的配車ができない。
- ③. 発荷主からの配車指示が突発的で計画的配車ができない。

2. 2 運転日報の整理

ご提供いただいた運転日報データをもとに拘束時間等の実態を整理した。

データ概要：2015年7月22日～8月14日の6出荷日、延べ13台のデータ。

発・着地名と発着時間の記載。

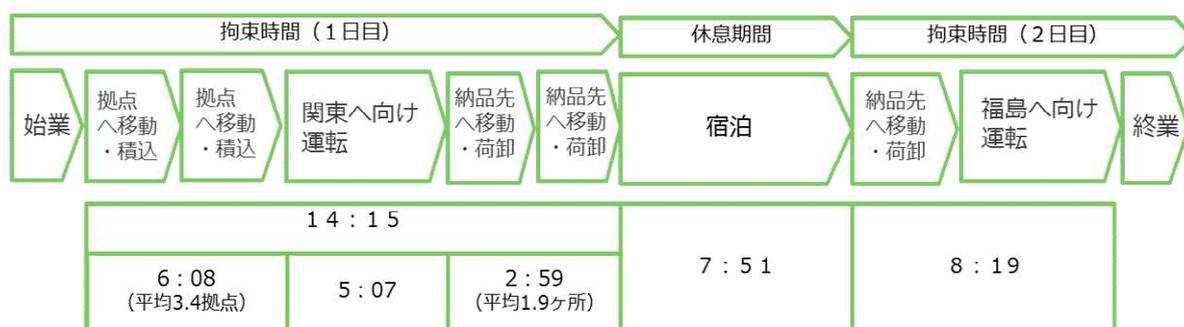
■運行の概要と平均時間

1日目に会津にて野菜を積込み、関東の納品先で荷卸しを行った後、関東で宿泊し2日目に福島へ帰ってくるという運行を行っている。

拘束時間は各日の始業時間から終業時間までを言う。運転日報データ（運転が始まった時間から記載）のみからでは厳密な拘束時間とはならないが、本項では始業から運転開始までの時間を含まないものを拘束時間と表現する。

《ポイント》

- ・拘束時間（1日目）の平均は14時間15分であり、基準とされている13時間よりも長い傾向にある。
- ・会津域内での移動・積込が約6時間、関東への運転が約5時間、関東での移動・荷卸しが約3時間であり、会津域内での積み込み作業等に長時間を要している。



図表2-5 運行の概要と各ポイント間の平均時間

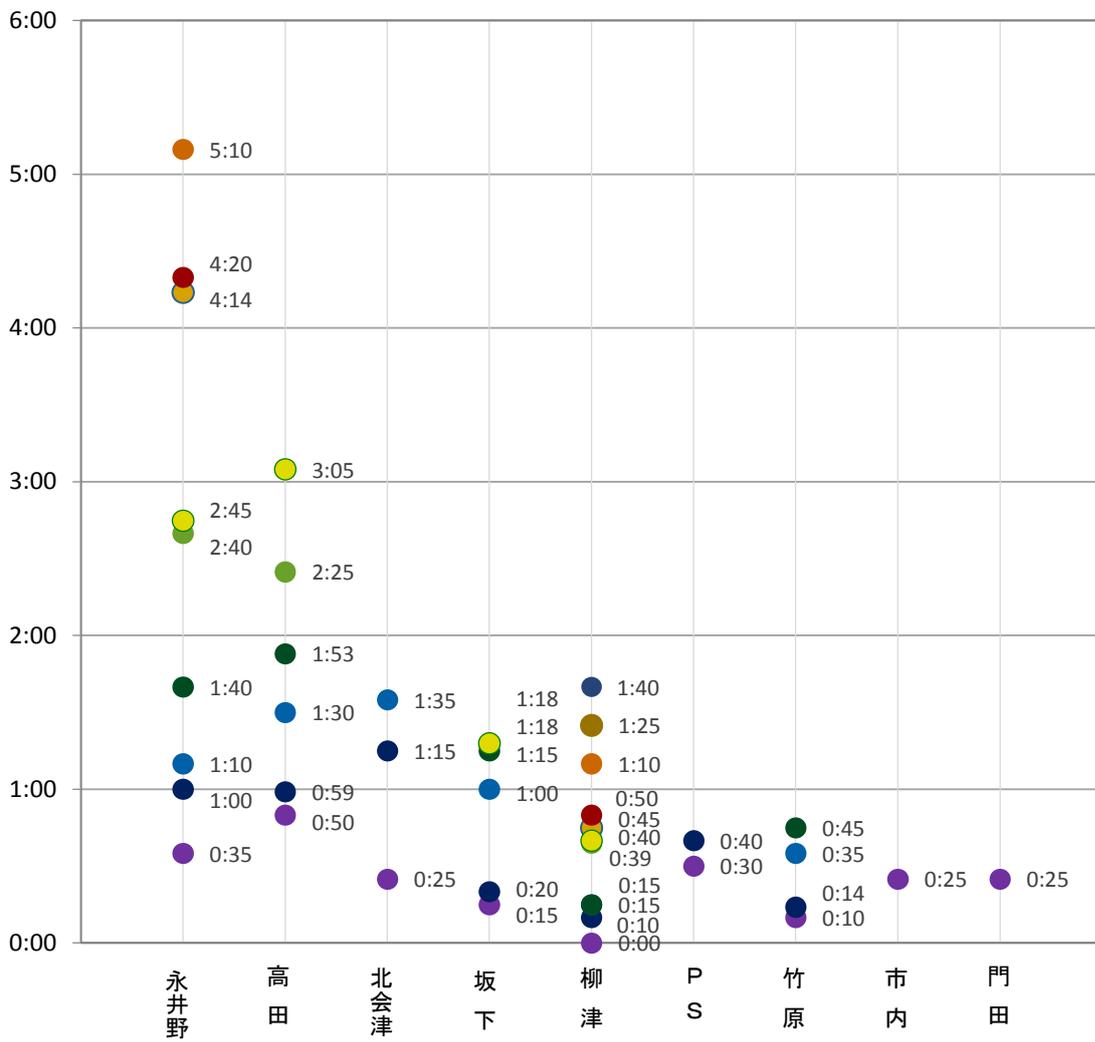
■出荷拠点別立寄り時間

《ポイント》

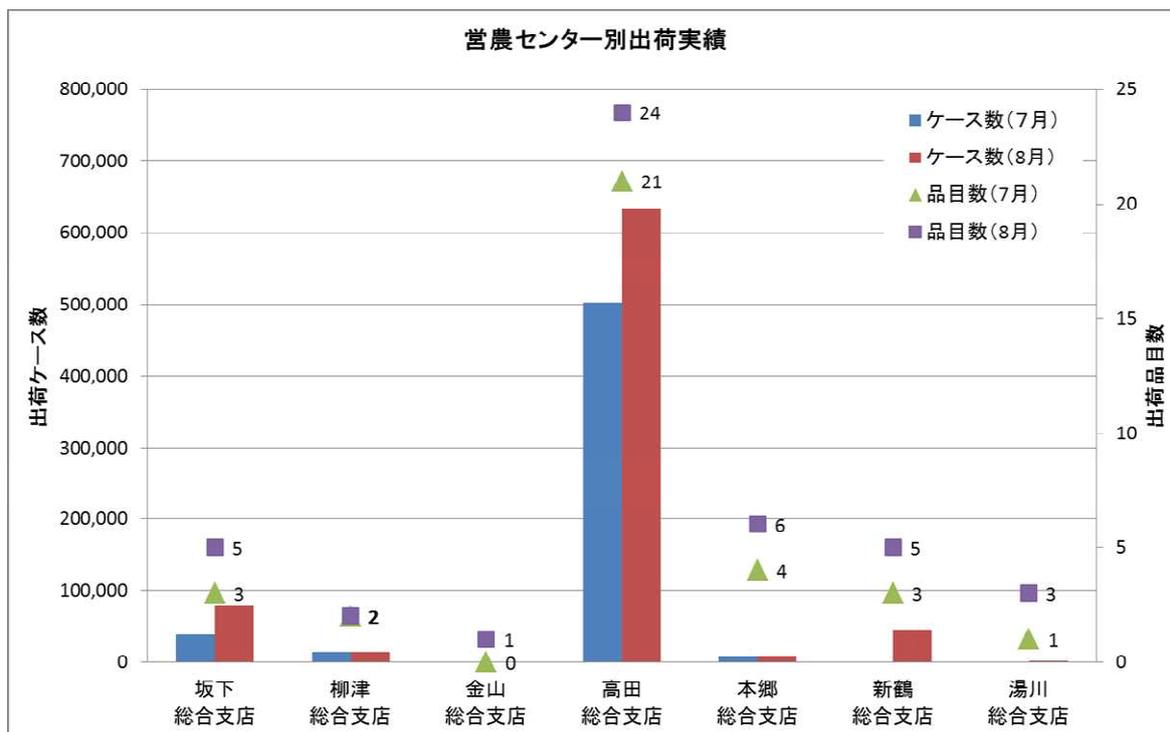
- ・立寄り時間（積み込み作業と待ち時間の合計）は永井野、高田、北会津で平均1時間を超えており、長時間の待ち時間が発生していると推測される。特に永井野選果場では平均2時間37分であり、最長で5時間を超えることもある。
- ・立寄り時間の分布をみると立寄り時間にバラツキがみられ、特に永井野や高田でバラツキが大きくなっている。
- ・営農センター別出荷実績を見ると永井野選果場、高田業務センターが属する高田総合支店での出荷品目および出荷ケース数は他の営農センターと比較して非常に多くなっており、永井野選果場、高田業務センターでの待ち時間に影響を与えていると考えられる。
- ・青果物という貨物の性質上当日の出荷量把握が困難であるため、出荷量が通常より増加する場合に待ち時間が長時間になり、その影響は本来の取扱量の多い拠点で顕著に表れてくると考えられる。

図表2-6 出荷拠点別立寄り時間

拠点	種別	延べ回数	平均時間	最長時間
永井野	選果場	9	2:37	5:10
高田	業務センター	6	1:47	3:05
北会津		3	1:05	1:35
坂下	園芸センター	6	0:54	1:18
柳津	選果場	11	0:42	1:40
パッキングセンター(PS)		2	0:35	0:40
竹原		4	0:26	0:45
市内		1	0:25	0:25
門田		1	0:25	0:25



図表2-7 出荷拠点別立寄り時間 (分布データ)



月	項目	営農センター						
		坂下 総合支店	柳津 総合支店	金山 総合支店	高田 総合支店	本郷 総合支店	新鶴 総合支店	湯川 総合支店
	拠点の所属	坂下	柳津		永井野・高田・竹原			
7月	品目数	3	2	0	21	4	3	1
	出荷ケース数	38,436	14,990	0	502,733	8,158	38	393
8月	品目数	5	2	1	24	6	5	3
	出荷ケース数	79,937	14,347	9	633,666	9,483	45,665	1,602

※北会津、パッキングセンター、市内、門田は他支店の所属であり横持の際に立ち寄り

図表2-8 営農センター別出荷実績 (2015年7,8月の月間データ)

■荷卸し場所別立寄り時間

《ポイント》

- ・大田、築地などでは平均立寄り時間（荷卸し作業・待機時間の合計）が1時間を超える
- ・川崎、横浜では平均40分程度である。

図表2-9 荷卸し場所別立寄り時間

荷卸し場所	延べ回数	平均時間	最長時間
大田区	1	1:30	1:30
千代田町	1	1:10	1:10
海老名	1	1:03	1:03
築地	3	1:01	1:30
川崎	6	0:41	1:00
大田	1	0:40	0:40
横浜	8	0:36	1:09
鹿沼	1	0:35	0:35
綾瀬	1	0:31	0:31
足立	1	0:20	0:20
浦和	4	0:16	0:20
辰巳PA	1	0:00	0:00

■集荷場の回り方について

《ポイント》

- ・柳津は同一日に同じ車両で2度集荷に行っている。
- ・6出荷日中5出荷日でこの動きがみられる。

図表2-10 柳津に2度集荷に行っている状況例
(7月22日のオリジナルデータ)

日付	出発地	発時刻	到着地	着時刻
7月22日	本社	11時00分	坂下	11時30分
7月22日	坂下	12時30分	柳津	12時50分
7月22日	柳津	13時30分	永井野	14時00分
7月22日	永井野	15時00分	柳津	15時30分
7月22日	柳津	16時20分	川崎	22時15分
7月22日	川崎	23時15分	足立	23時55分
7月22日	足立	24時15分	蓮田	24時50分
7月23日	蓮田	9時00分	筑西	10時35分
7月23日	筑西		本社	16時45分

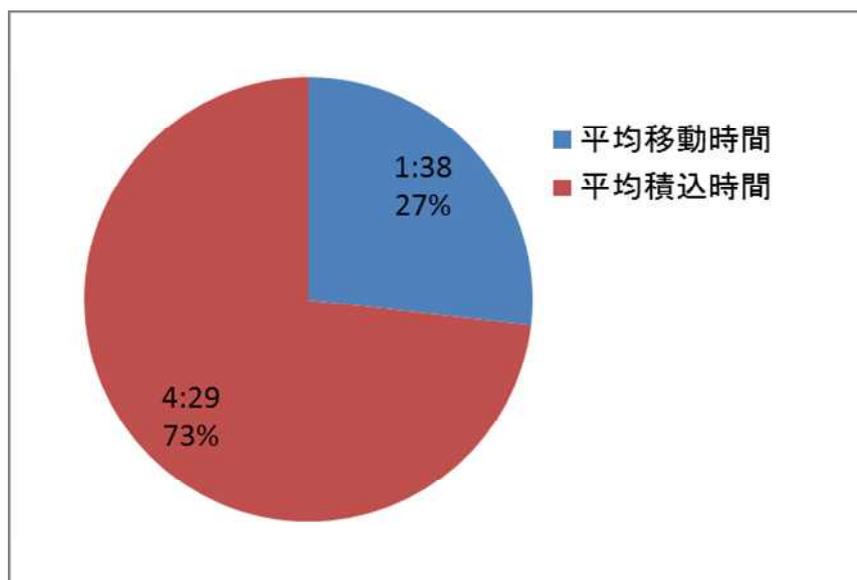
■個別車両の拘束時間と会津出発時間等

《ポイント》

- ・会津の出発時間が車によってまちまちである。
- ・出発時刻が早い場合、関東での移動、荷卸し時間が長い傾向にある。
⇒荷卸し時間が長いのではなく、移動時間が長い
(西方や春日部などまで戻ってから宿泊している)

図表 2-1 1 車両別の拘束時間等 (1 日目)

車両	拘束時間 (1日目)	会津域内			⇒ 運転時間	関東		
		移動・積込	箇所数	出発時刻		到着時刻	移動・荷卸	箇所数
1	13:50	5:20	4	16時20分	5:55	22時15分	2:35	2
2	11:30	4:45	3	15時55分	5:20	21時15分	1:25	1
3	13:43	6:42	3	17時22分	5:20	22時42分	1:41	1
4	13:30	6:05	4	17時25分	4:25	21時50分	3:00	1
5	14:02		2	14時50分	5:45	20時35分		1
6	14:20	2:40	2	13時25分	6:00	19時25分	5:40	2
7	14:25		3			22時45分	2:13	1
8	14:10	3:15	3	13時55分	5:50	19時45分	5:05	3
9	14:35	7:15	5	17時50分	4:55	22時45分	2:25	2
10	15:35	7:50	4	18時25分	5:35	0時00分	2:10	2
11	14:30	7:47	4	18時17分	3:57	22時14分	2:46	3
12	16:10	8:10	3	18時40分	4:00	22時40分	4:00	3
13	15:00	7:40	4	18時20分	4:25	22時45分	2:55	3
平均	14:15	6:08	3.4		5:07		2:59	1.9



図表 2-1 2 会津域内における移動・積込時間 (6時08分) の内訳

図表2-13 会津域内における移動・積込時間の内訳

車両	会津域内			
	移動時間	積込時間	計	箇所数
1	1:50	3:30	5:20	4
2	0:50	3:55	4:45	3
3	0:56	5:46	6:42	3
4	1:30	4:35	6:05	4
5				2
6	0:45	1:55	2:40	2
7				3
8	0:25	2:50	3:15	3
9	2:25	4:50	7:15	5
10	2:25	5:25	7:50	4
11	4:16	3:31	7:47	4
12	1:05	7:05	8:10	3
13	1:40	6:00	7:40	4
平均	1:38	4:29	6:08	3.4

3. 現状把握と対応策の提案

3. 1 現状と課題

現地調査やヒアリング調査などから明らかとなった、ドライバーの拘束時間が長時間化する要因を整理する。

(1) 積み込み時の問題

- ①積み込み可能時間がわからない
- ②積み込み箇所数が多い
- ③集荷場での作業が必ずしも効率的なものとなっていない。

①積み込み可能時間がわからない

出荷する生産者、数量が確定できていない。



当日の出荷数量がわからないので、その後の選果、箱詰め作業の完了時間がわからず、結果的に積み込み数量、積み込み時間がわからないような状況が生まれる。



また、適正な配車（大きさ、台数）を行うことができず、非効率な配車や、待機のために出社するなどの発生につながっている。

⇒毎日定時に出社しているが、実際の作業スケジュールとあっていない。

⇒車の台数、大きさも決まっていない。

②積み込み箇所数が多い

一台の車が複数箇所（集荷場）で積み込みを行っている。



各集荷場の作業状況などについての情報共有がないため、当日の様子をみながら、集荷場を回り、集荷作業を行うような状況となっている。



集荷場によって締め切り時間は設定されているが、多少の遅れであれば対応するような状況となっており、これも出発を遅らせる要因となる。

⇒集荷場でも、今日、だれが出荷するのか把握できていない。

⇒搬入（出荷）作業がいつ終わるのかわからない。

集出荷施設	住所
高田業務センター	大沼郡会津美里町勝原字竹原546-1
永井野選果場	大沼郡会津美里町永井野字永井野253
坂下園芸センター	河沼郡会津坂下町字稲荷塚46
昭和集荷場	大沼郡昭和村大字野尻字根際142-2
新鶴集荷場	大沼郡会津美里町立石田字古宮前甲365
湯川集荷場	河沼郡湯川村大字清水田痣川入17
本郷集荷場	大沼郡会津美里町字横堀下33
柳津集荷場・選果場	河沼郡柳津町大字柳津字下原道東下甲517-1



図表 3-1 主な集荷場

②積み箇所数が多い

一台の車が複数箇所（集荷場）で積みを行っている。

③集荷場での作業が必ずしも効率的なものとなっていない。

集荷場での作業の流れは次のとおりである。

【集荷場】

搬入⇒荷卸し⇒等級づけ⇒等級記入⇒パレット積み⇒積み込み

【選果場】

搬入⇒荷卸し⇒コンベヤ投入⇒選果⇒箱詰め⇒パレット積み⇒積み込み

パレット積みされており、トラックへの積み込みもパレット荷役となっているが、集荷場で行われているパレットの積み付け作業と、ドライバーが希望する（配送ベースに考える）積み付けが一致していない。はい替えが必要となっている。



積み込み時の検収（検品）作業が非常に煩雑になっている（パレット上に等級の違うものが間違って積載されていることがあり、これのチェックもドライバーの役割となっている）。

⇒ドライバーによるはい替え作業が発生することが少なくない。

⇒預かった時の等級別数量と、卸した時の数量が違ったことになるから。



図表3-2 選果場の様子



図表3-3 等級違い



図表3-4 積み付け

(2) 実運送事業者（ドライバー）の問題

- ①業務実態と勤務時間があっていない（出勤時間）
- ②荷卸しの順番が変わることで拘束時間が長くなる

①業務実態と勤務時間があっていない（出勤時間）

農産物の場合、天候によって出荷量、それに伴う作業量が変動し、作業時間が変動することはやむを得ない。

⇒当日なって出勤時間等を急に変更することは望ましくとはいえないが、選果完了時間に合わせるなど、特に出荷のピーク時などには出勤時間を変更させるなどの工夫も必要。

②荷卸しの順番が変わることで拘束時間が長くなる。

ドライバーは荷卸し場（市場）に到着する時間を想定し、荷卸し場が混んでいると考えられる場合は、荷卸しの順番を変更することがある。

【本来】 大宮 ⇒ 横浜

【変更】 横浜 ⇒ 大宮 拘束時間が長くなる。

（荷卸し締め切り時間などの制約はある）

(3) 納入先（荷卸し場）の問題

- ①納入時間の集中
- ②納入ミス等によって思わぬ時間が発生することがある

①納入時間の集中

納入先である市場では当該荷主以外にも各方面からの納入があり、またその時間が集中する傾向にある。したがって納入が集中する時間では長時間の待ち時間が発生する。

ただし、本事業の着荷主E社、F社においてはそれほど長い待ち時間は発生していない。

荷卸し締め切り時間を目指して全国から車両が集中する。



荷卸し場、要員には限度がある。

⇒混雑前に到着する作業システムを構築することができるのか。

⇒到着想定時間を連絡し、これに基づいた荷卸し時間を予約（計画的な荷卸し体制が作れるか）するようなことは可能か。

②納入ミス等によって思わぬ時間が発生することがある

青果物はサイズや等級を箱に表示する必要があるが、集荷場では単色で表示されている。



集荷場もあまり作業に適した環境とはいえない（暗い、狭い）。



集荷場では短時間で作業を行わなければならない（次々と搬入にくる）。



積込み時にドライバーも積込み確認を行なうが、パレット積みの状況や不鮮明な表示、思い込みなどによってミスが発生することがある。

⇒入荷に間違い（サイズ、等級別の箱数など）があると確認のためにドライバーは立ち会う必要がある。

3. 2 ドライバーの労働時間の短縮に向けた対応方策

(1) 生産者からの出荷情報の収集と活用

本事業の対象となった青果物のお荷におけるドライバーの労働時間の短縮の最も重要なポイントは「出荷情報の収集と活用」にある。

対象が農産物であるため、毎日正確な情報を収集することは困難であると思われるが、毎日作物の育成を観察し、集荷業務を行っている生産者であれば、「翌日の出荷量」、あるいは「出荷日当日の朝に当日のある程度の出荷量」を推測することは、それほど難しいことではないと考えられる。

①情報活用のメリット

出荷に関する情報を収集し、活用することによって関係各所は、次のようなメリットがあると考えられる。

【JAのメリット】

- ・選果場、集荷場での作業量、作業体制、作業終了時間

【運送事業者のメリット】

- ・積み込み作業開始時間、車両の大きさ、車両台数
- ・ドライバーの出社時間の決定（柔軟な運用）

【納入先（市場会社）のメリット】

- ・納入（予定）時間が読める。
- ・取引に早く着手できる（有利な取引ができる可能性がある）
- ・市場が比較的空いている時間に荷卸し作業を誘導できる可能性がある（予約システム）

【生産者のメリット】

- ・有利な取引による販売単価の向上が期待できる。
- ・出荷量、販売金額などに関する確定情報が入手できる。
- ・現在持ち込んでいる青果物の集荷なども依頼できるようになる可能性がある。

②必要な情報と情報の収集方法

情報の収集方法としては次のような方法が考えられる。

【情報の集約方法】

- 電話・・・オペレータが必要、情報の入力・集約が必要
- FAX・・・専用機器が必要、オペレータが必要、情報の入力・集約が必要
- スマートフォン（アプリ）・・・専用の機器が必要（所有している人も多いのでは、持っていない人には貸与）アプリの開発、インストールが必要（開発は可能）

操作手順の習熟が必要（説明会の開催、丁寧な説明）

③各方法のメリット、デメリットと実験の可能性

情報の収集手段別のメリット・デメリット、実用の可能性と本プロジェクトでの実験の可能性を制した結果は表に示すとおりである。

専用のアプリを開発し、スマートフォンやタブレットを活用する方法が最も現実的と思

われるが、今年度のプロジェクトの中でこれを実現することは困難である。
 実験では、数軒の生産者にご協力をいただき、必要な情報が収集できるのか、情報の精度（推定出荷量）などについて確認することが望ましいと考える。

図表3-5 情報の収集手段別のメリット・デメリットと実用化などに関する評価

	メリット	デメリット	実用可能性	実験の可能性
電話	<ul style="list-style-type: none"> 特別な設備は必要ない 操作方法を新たに覚える必要がない 	<ul style="list-style-type: none"> リアルタイムに対応するためには、多くの回線と人手が必要になる 聞いた内容をメモし、入力する必要がある 聞き間違い、入力間違いが発生する可能性がある 督促、確認するためには各人に電話する必要がある 	×	○ 数件の生産者に協力を依頼して試してみる
FAX	<ul style="list-style-type: none"> 記録が残る 言い間違いや聞き間違いが起こりにくい 人がリアルタイムで対応する必要がない 	<ul style="list-style-type: none"> FAX設備を導入する必要がある 入力する必要がある 情報を記入するための用紙(FAX用紙)をあらかじめ用意しておく必要がある 督促するためには、各家にFAXを送らなければならない 屋外で作業していると連絡がとれない 	△	×
スマートフォン タブレット	<ul style="list-style-type: none"> 人がリアルタイムで対応する必要がない 記録が残り、言い間違い聞き間違いが起こらない アプリを更新することで、簡単に対象物や入力項目を変更することができる 比較的安価に設備を導入、更新することができる 督促が必要な情報を一斉に、自動で配信することが可能 	<ul style="list-style-type: none"> アプリを開発する必要がある スマートフォン、あるいはタブレットを提供する必要がある 機器、アプリの操作を覚える必要がある 	○	×

アプリ：開発する（全国に広がる可能性がある）。できるだけ簡単なソフト。

スマートフォン等：持っているものを使う（ない場合はJAが貸し出す）。

操作説明：丁寧に説明する（地域ごとの集会など）。

生産者が入力 ⇒ 時間までに入力できていない場合はメールで確認 ⇒

時間になったら自動的に集約 ⇒ 集荷場、運送会社へ結果を連絡 ⇒

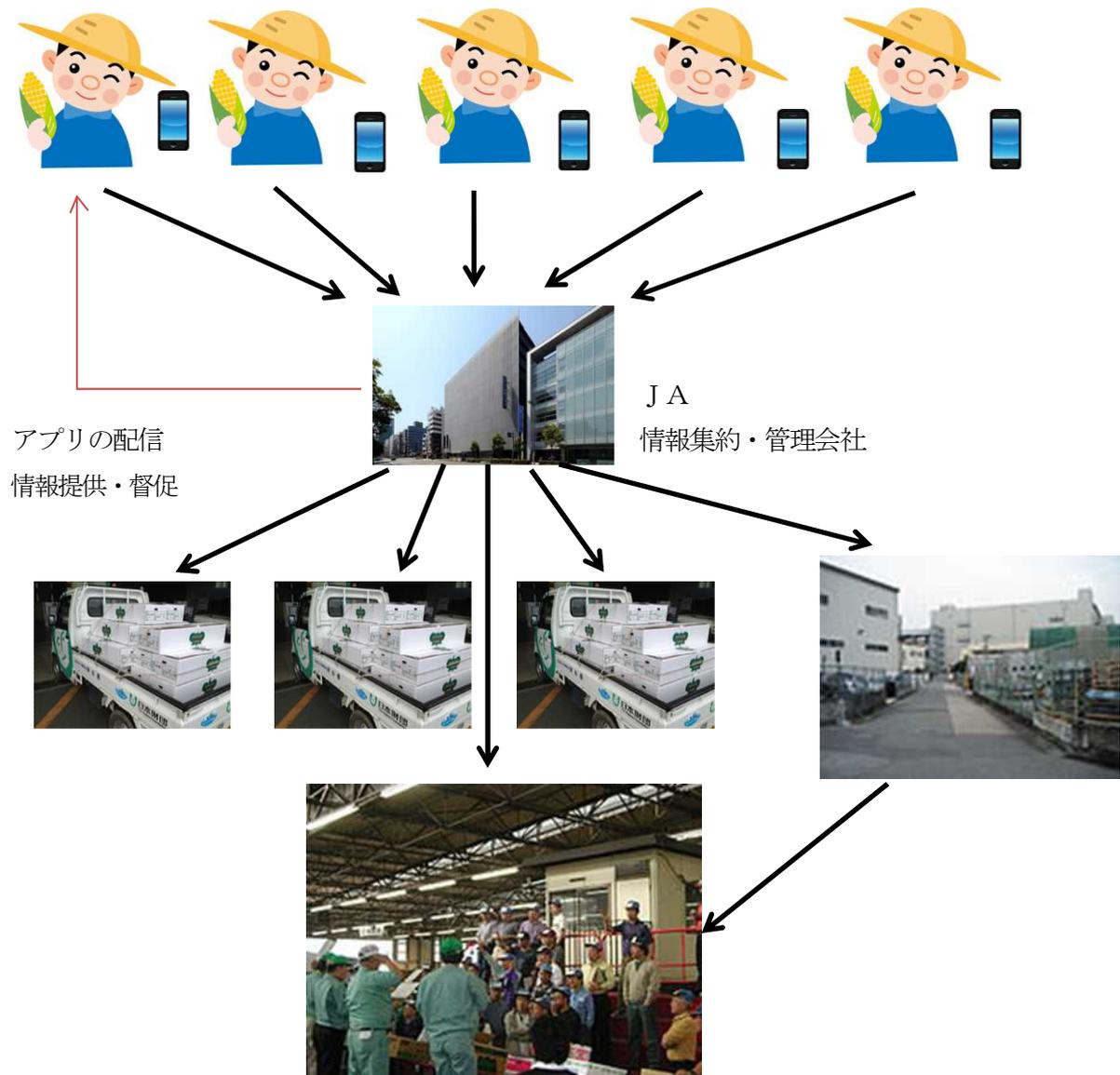
【集荷場】出荷量に合わせた作業体制の手配

【運送会社】出荷量、作業完了時間に合わせた配車の実施

スマホ（アプリ）・・・納入にも活用

積込み終了後 ⇒ 納入先（市場）に連絡（入力） ⇒ 荷卸し時間の予約

（運行途中で状況が変わるようなら、すぐに連絡（入力））



図表 3-6 出荷情報の活用イメージ

(2) 選果場・集荷場での作業の見直し

① サイズや等級の印のつけ方

現在は、サイズや等級については出荷箱に印刷されているサイズや等級に黒色のハンコで印を付けている。

非常に簡便な方法でマーキングがなされているが、一方で、黒色一色のため、パット見た目に判別しにくいというのが実態である。経年により印字が薄くなる、作業場が暗いなどの影響もあり、読み間違い、積場所（パレット）間違いなどによる出荷ミスが発生する可能性も否定できない。

積込み時に確認に時間がかかるだけでなく、納品時にミスが発見された場合には、ミスを確認、修正するために納品先で思わぬ時間を要することにもつながる。これはどのJA

からの出荷でも同様に行われている作業であり、市場ではサイズ確認などに時間を要していることはヒアリング調査でも明らかとなっている。

これを防止するために、「色」を使用することを提案する。

【現状】



見難く誤読しやすい
作業が容易で効率的

【提案①】「判の色を変える」



サイズ等によって「色を固定」
全国で共通化できれば市場関係者にも
作業面で大きなメリットがある。

多くの色の判を用意しなければならない（費用が発生）。

集荷場などの作業が煩雑になる（効率の低下、間違いの発生）

- ・市場関係者には色を使用することの了解は得ている。
- ・実験のために多くの種類の「判」を用意することは困難。
- ⇒実験では採用しない

【提案②】「色のついたシールを使う」



サイズ等によって「色を固定」
全国でと共通化できれば市場関係者にも
作業面で大きなメリットがある。

多くの色の「シール」判を用意しなければならない（費用が発生）。

集荷場などの作業が煩雑になる（効率の低下、間違いの発生）

- ・市場関係者には色を使用することの了解は得ている。
- ・実験のために多くの種類の「シール」を用意することは難しくない。
- ⇒実験の検討対象とする

【実験での確認事項】

- 印をつける作業効率の変化（効率の低下）
- 検数、検品の作業効率の変化（作業者の感想、意見等）

②パレットへの積み付け方法の見直し

選果終了後の出荷品のパレットへの積み付け（仮置き）方法を見直す。

選果場等の仮置き場の広さ等の問題はありますが、仮置きの積み付け方法と、トラックへの積込み時の積載方法が同じであれば、はい替え作業の発生が抑制され、集荷場での積込み時間等を短縮できる可能性がある。

すべての青果物、出荷量でパターンを作成することは簡単ではないが、パターンが定着すれば効率の向上を期待することができる。

【運送事業者が提案】

- パレットサイズ、出荷箱のサイズの調査
- 青果物別の積み付けパターンの提案
- 出荷量に応じた積み付け方法を提案
- 可能なものについて集荷場等に協力を依頼

【実験の実施について】

- 関係者の協力が得られれば実験を行う
- 1つか2つの選果場などで実施してもらい、効果を観察する
- 集荷場などとトラック事業者が協力する体制を作る。

(3) ドライバーの出勤時間の変更

ドライバーの出勤時間を「2時間」程度遅らせるシミュレーションを実施する。

これまでドライバーが集荷場で行っている作業を集中的に行うことで、集荷場等での作業・滞留時間を短縮できないかシミュレーションを行う。

また、ドライバーが行っている作業の中で、出荷場などが行うことが可能な作業なども洗い出し、作業の分担方法などについても協議を行う。

出荷に支障がないことが確認できれば、実際に出勤時間を2時間程度遅らせ、その状況を、確認する。

【実験の実施について】

- シミュレーションで支障がないことを確認する。
- 作業分担について、関係者と調整し、協力を得る。

(4) 予冷設備の活用

当日収穫された青果物は当日中に出荷されるが、青果物の種類によっては、当日収穫された青果物を予冷設備にて予冷し、翌日出荷するという方法もとられている。予冷設備を整備するためのコストは大きな課題ではあるが、設備可能であれば出荷場所における待ち時間短縮に大きな効果をもたらす。

4. 対応方策についての実証実験

3. 2項の対応方策について第2回検討会での協議の結果、等級の色分けの試験実施を決定した。また、後日、予冷設備利用についても改善効果を検証するため実証実験を行うこととなった。以下に実証実験の結果をまとめる。

①箱記載の等級の色分けの実証実験

《実施内容》

実施期間：2016年9月8日

実施場所：坂下集荷場

対象品目：キュウリ（横浜丸中青果向け）

実施内容：キュウリの5kgダンボール箱には、等級が印刷されており、生産者が当該集荷場に納品したタイミングで集荷場の担当者が印刷された等級欄に丸印のスタンプを押印していく。

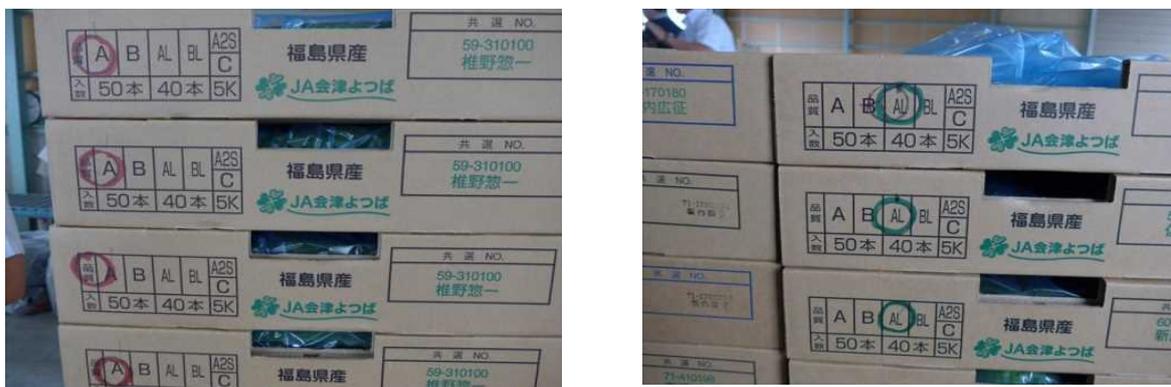
生産者の納品時のタイミングでの色分けは本実験では難しいと考えられたため、荷揃え後に実施した。

等級はA、B、AL、BL、A2S、Cの5種類あるが、主な取り扱いはA、B、ALであるため3色で色分けを行った。（A：赤色、B：青色、AL：緑色）



図表4-1 写真左：これまでの等級表示

写真右：油性ペンで丸印を着色



図表4-2 等級Aは赤色、等級ALは緑色で着色

《結果》

実験の効果についてドライバーの作業の変化、納品先の反応に関するヒアリング調査を行った。

- ・ドライバーの積み込み作業について

ドライバーはパレット積された高さなどからケースの数量をほぼ把握できるため、集荷場にて1ケースずつ数量の確認は行わない。したがって等級の色分けによる効果は実感できない。効果があるとすれば納入先の市場での荷受時と考える。

- ・納入先の反応（納入ドライバーへのヒアリング）

色分けによる作業効率の改善や納品時間・検品時間の短縮への効果は現行と変化なく、荷受け担当者の関心も少ない

- ・アドバイザーの所感

写真の通り、色分けによる視認性の向上は明確である。混入などが発生していない場合についてはドライバーや納品先の担当者のヒアリング内容にあるように、色分けの効果はあまりないと考えられるが、混入の防止に効果があるし、混入した場合にそれを早期発見するという点においては効果的であると考えられる。

また、本来の等級分けのタイミングである生産者からの納品時に色分けを行うことで仕分け作業のミスが減る効果も期待される。

《実現への課題》

- ・色分けにともなう作業負荷の増加
- ・集荷拠点によっては、それぞれの生産者によって等級が押印された状態で納品するため、統一するためには各生産者への協力要請が必要となる。
- ・運送事業者のメリットはあるものの、作業を行う生産者にメリットが感じられないといった意識も強いいため、実施・普及に当たっては関係者が納得する程度の意義を提示する必要がある。
- ・市場での受け入れの作業については、多数の納品がありそれらすべてで統一しないと作業効率を上げるには至らないと考えられる。



図表4-3 色分け作業の様子

②予冷設備の活用

《実施内容》

出荷作業における大きな問題としての当日集荷品の当日出荷による数量把握の難しさがある。当日集荷した青果品を予冷設備にて予冷し翌日出荷することで事前に荷量が把握でき、また、それに応じて出荷作業を計画的に実施できるため、出荷作業におけるドライバーの待ち時間の大幅な削減が見込まれる。

実施期間：2016年9月3日～13日

実施場所：永井野選果場

対象品目：トマト

実施内容：上記品目について、予冷設備での保管後、翌日出荷を実施した。試験的な実施ということで、予冷設備はJAパールライン福島の定温倉庫を使用し、そこへの横持費用は會津通運負担により行われた。

《試験結果》

横浜丸中青果向けでは出発時間が約3時間短縮された。それに伴い、拘束時間（推定）が3時間弱短縮された。

図表4-4 予冷設備活用前後の平均出発時間と平均完了時間（横浜丸中青果向け）

	実施前 (n=7)	実施後 (n=11)	短縮効果
	a	b	a-b
平均出発時刻	17時58分	14時41分	3:17
平均完了時刻	25時34分	22時45分	2:24

	実施前	実施後	短縮効果
	a'	b'	a'-b'
推定拘束時間※	14:34	11:45	2:49

※會津通運本社出発時間（以前の運転日報データ）から業務完了までの時間

東一川崎中央青果向けでは出発時間が約2時間半短縮された。それに伴い、拘束時間（推定）が2時間弱短縮された。

図表4-5 予冷設備活用前後の平均出発時間と平均完了時間（東一川崎中央青果向け）

	実施前 (n=6)	実施後 (n=5)	短縮効果
	a	b	a-b
平均出発時刻	17時29分	14時54分	2:35
平均完了時刻	23時13分	21時18分	1:55

	実施前	実施後	短縮効果
	a'	b'	a'-b'
推定拘束時間※	12:13	10:18	1:55

※會津通運本社出発時間（以前の運転日報データ）から業務完了までの時間

《実施予定》

2017年3月には会津よつば農業協同組合の予冷設備が完成予定であり、本試験の効果と同等かそれ以上の効果が見込まれる。

《実施に向けた課題》

- ・予冷設備の設置にかかる費用
- ・予冷設備の運用にかかる費用
- ・予冷設備までの輸送費用（集荷場毎への整備ではなく区域全体の物量を収容できる予冷設備を整備した場合）
- ・予冷設備を整備した場合の年間を通した施設活用
- ・品目別の保管温度に対応した管理体制
- ・予冷に伴う結露による濡損防止対策

③翌日の物量調査

生産者による翌日の納品の有無またその数量を前日に把握できれば、作業完了時間が推測でき、ドライバーの待ち時間削減に寄与すると思われる。輸送での活用ではないが、一部の選果場においては翌日の数量を把握し、作業計画（人員確保）のための情報として活用している。

今後の輸送においても、そのような情報活用を関係各所の連携のもと行うのであれば、大きな改善効果が期待できる。

上記内容を元に、情報収集の可能性を検討することを目的として、集荷場での聞き取りによる調査実験を提案したが、実施には至らなかった。

《実施に向けた課題》

- ・生産者からの聞き取りでは、聞き取り作業自体やそれを集計する作業に人手がかかる
- ・事前聞き取りは現状も行っているが天候による変動が大きいという印象がある
- ・情報収集方法としてデジタル技術の活用が必要でありそのためのコストがかかる

5. 福島県におけるパイロット事業のまとめ

5. 1 今回の事業について

本検討会ではドライバーの拘束時間の短縮のため主に3つの内容を検討した。

1つ目は青果物の箱に表示された等級を色分けすることで視認性を向上させ、出荷時の検品作業の効率化と、誤出荷によるトラブルに起因するドライバーの拘束時間延長を防止する効果を期待し検討を行った。

実証実験では大きな効果を実感できず、生産者等の作業負荷や色分けのルール化を大規模に展開させないと効果が薄いという課題も挙げられたため、今後は検討しないという結論に至った。

2つ目は予冷設備の活用である。当日中に出荷する必要がある青果物の特性上、集荷場、選果場における長時間の待ち時間が発生することが長年の課題となっている。本事業ではJAパールライン福島による定温倉庫の提供、會津通運による横持ち費用負担という形で各社協力によって予冷設備活用による翌日出荷を行い、発地での待ち時間短縮を実現した。

さらに、2017年の3月には発荷主の予冷設備が完成するため今後は出荷の待ち時間の軽減が実現されるものと期待される。

3つ目は翌日の出荷物量の情報収集である。当日の出荷物量は生産者からの納品完了までわからず、物量が多いと集荷・選果作業に時間がかかり出発時間も遅れるという課題があった。事前に情報を把握できれば待ち時間の短縮に寄与すると考えられたため検討を行った。

現状の対策として情報収集は生産者からの聞き取りを提案したが、聞き取り自体および情報の集計に手間がかかること、また翌日収穫量は天候による変動も大きいといった課題が挙げられた。

また、スマートフォンなどを活用すれば情報収集が可能となることは、検討会メンバーも認識しているがそのためのコスト負担ができないという課題もあがった。

上記3点以外の内容としてはドライバーの出勤時間についてと着側の改善という議題もあった。

ドライバーの出勤時間については、出荷時間が変動する中でドライバーは毎日ほぼ同じ時間に出勤し、集荷場に早めに到着して出荷品が揃うのを待っているという実態があった。ドライバーの出勤時間を物量に応じて変化させれば余計な待ち時間が短縮されることが期待されたが、当該対策は、以前會津通運にて試行されており、待機時間が発生しても荷揃え前にドライバーが到着して、効率的に荷積みできるように荷繰りをする必要性があり、現状の状態に落ち着いているとのことであった。

着側の改善については、着側の市場にて長時間の待ち時間が発生しているという意見も挙げられた。市場では会津よつば以外にも多方面から様々な納品があるため、待ち時間が発生しているという現状があると考えられる。対策としては荷受の設備投資などが必要と考えられるが、今回の対象となる着荷主においてできる限りの対策は実施しているということであり、運行データからも長時間の待ち時間が認められなかったため、本事業においては検討を見送った。ただし、着側での対応については引き続き検討が必要と考えられる。

図表5-1 検討内容と評価

本事業での検討項目	具体的内容	評価
等級の色分け	出荷間違い対応による拘束時間延長の防止のため、色分けによる等級表示の視認性向上を検討。実証実験を実施。	生産者や集荷場作業者の作業負荷の増加や、他生産地との統一ルール化が必要といった課題が挙げられるため、今後の検討は行わない。
予冷設備の活用	集荷品を予冷設備で一晩予冷することで、出発時間が安定し、拘束時間短縮に寄与するため、実施を検討。 試行的に予冷設備の活用を実施	試行の結果、トラックの出発時間が安定し拘束時間の短縮に大きく貢献した。 今後荷主の予冷設備が完成予定であり大きな改善が見込める。
翌日出荷物量の情報収集	集荷場への納品時に生産者にヒアリングし翌日の予想納品量を把握し、作業体制、車両手配に活用することを検討。 実証実験は見送り。	聞き取りによる方法では集計等の人手がかかり、デジタルな方法ではコストがかかるという課題がある。情報活用の必要性は認識しているが手間やコストの課題が解決できず、検討は難しいと判断した。
ドライバーの出勤時間	荷揃え終了時間を見越して出勤時間を遅らせる対応ができないか議論した。	早めに集荷に行くのは、荷揃え立会いをすることで積載効率を上げるという実運送事業者の企業努力という面もあり、検討を見送った。
着側の改善	着側の待ち時間が発生している実態がある。(本事業の着荷主以外で運行データ上確認)。着側では会津よつば以外の納入もあるため納品が集中する時間には待ち時間が発生していると想定される。	着側での設備投資などの根本的対策が必要であり、また今回の着荷主ではできる範囲の改善を実施し、データ上それほど長い待ち時間は発生していないため、今後の検討課題とした。

5. 2 国に対する提言

会津よつば農業協同組合および全農福島県本部では輸送の重要性を十分に認識しておりドライバーの拘束時間短縮のために、等級の色分け程度の改善活動はできることから実施してきているという自負がある。

青果品という天候に左右される出荷品を取り扱っている以上、予冷設備の設置や生産者からの出荷予定情報を簡便に収集できる仕組みづくりといった根本的な改善無しではドライバーの拘束時間問題を解決することが困難であるという認識に至っている。

また、発側だけの問題だけでなく着側の待ち時間も長時間となっている現状もあり、着側の改善についても設備投資等の対応が必要と考えられる。

青果品は人々の生活に必要であり食料の安全保障という観点からも国の支援が必要であり、上記根本的な改善のための助成制度などの整備が期待される。

6. トラック運送業に関わる共通課題への取り組み

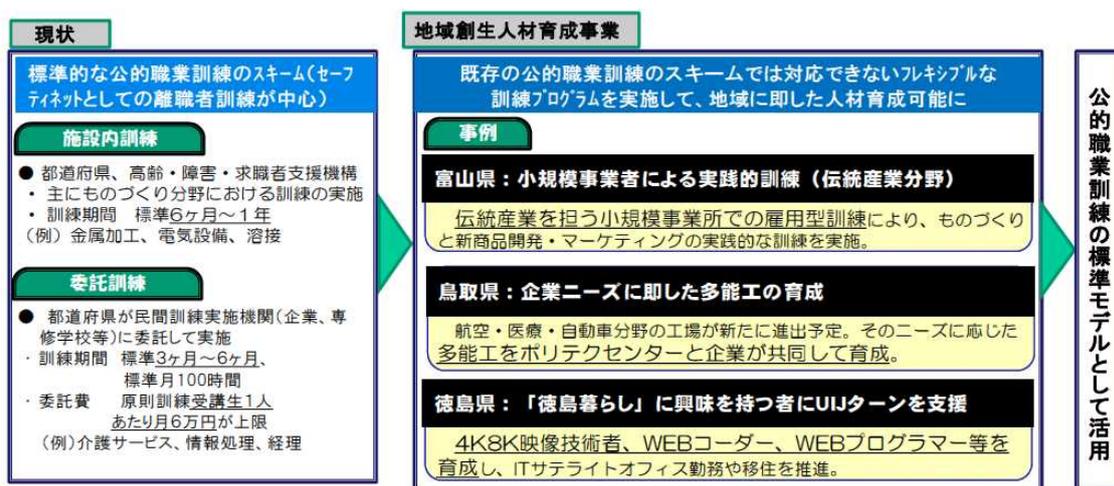
6. 1 人材確保に向けた取り組み

(1) 地域創生人材育成事業の概要について

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 年間で上限とする

○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。

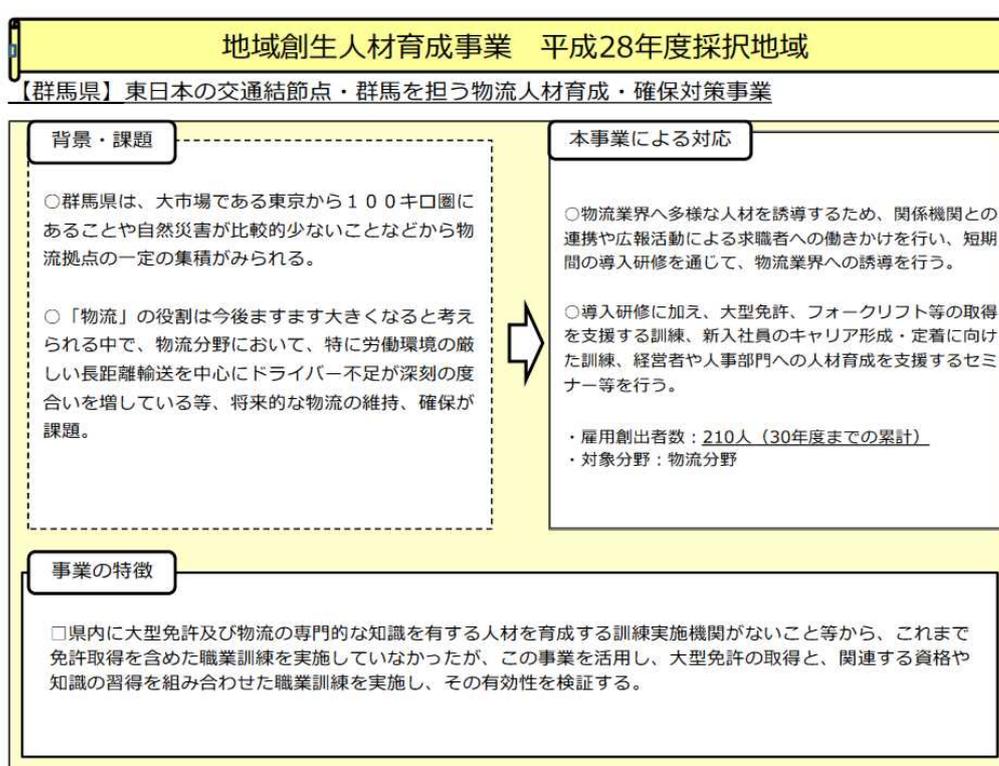
○地域創生人材育成事業に採択された府県の背景等を抜粋

	背景・課題	本事業による対応
京都府 (H27度)	・建設、運輸、介護・福祉、ものづくり等の人手不足分野での人材育成、人材確保が大きな課題	・建設、運輸、介護・福祉、ものづくり等の分野において、就職困難者を対象にして、社会人基礎力習得のための訓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施 ・雇用創出者数：200 人 (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
山口県 (H27度)	・運輸分野の人材育成もフォークリフト等の一部の技能講習は実施しているが、人材確保が特に課題となっている大型免許の取得支援も含めた人材育成は、実施が困難な状況 ・建設分野や運輸分野において、既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	・建設分野や運輸分野において、企業ニーズが高い大型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施。 ・雇用創出者数：180 人 (平成 29 年度までの累計) ・対象分野：建設分野、運輸分野
埼玉県 (H28度)	・人手不足が課題となっている物流分野、建設分野、IT 分野における人材育成が急務となっている	・雇用創出者数：500 人 (平成 30 年度までの累計) ・対象分野：介護分野、物流分野、建設分野、IT 分野
長崎県 (H28度)	・人手不足が課題となっている建設業、運輸業における人材育成が急務となっている	・課題である若者の県外流出に対応するため、キャリア教育段階での企業の魅力発信から、企業現場での新人研修までの一貫した人材育成を通じて、将来の中核社員となる若年層の育成を図る ・雇用創出者数：490 人 (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。

以上のことからこの事業は、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。

○群馬県の事業概要（H28）



（出典：厚生労働省）

6. 2 取引環境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必要性

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、「トラック輸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 (水沢支部)	平成28年1月16日(土)	荷主企業 7社 7名 運送事業者 29者 37名
第2回	花巻地区 (花巻支部)	平成28年2月10日(火)	荷主企業 7社 7名 運送事業者 20者 24名
第3回	一関地区 (一関支部)	平成28年5月27日(金)	荷主企業 22社 23名 運送事業者 34者 37名
第4回	県央地区 (中央支部)	平成28年8月25日(木)	荷主企業 14社 19名 運送事業者 41者 49名
第5回	花巻市 (花巻支部)	平成29年2月16日(木)	荷主企業 7社 8名 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）から話をしてもらおうと、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が重要である。

(3) 東北運輸局の取り組み・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

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

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

過労運転への荷主の関与が判明すると 荷主名が公表されます



● 荷主勧告制度の概要

違反行為

荷主からの
労働時間等の
ルールを無視した
指示・強要

過労運転防止違反
最高速度違反
過積載運行 等

荷主の主体的な関与が
認められる場合

荷主勧告

荷主名及び
事案の概要を公表

(貨物自動車運送事業法第 64 条)

国土交通省から荷主勧告書が発出されます

勸告

貴社に係る運送において、下記のとおり、貨物自動車運送事業者が〇〇違反をしていた事実があり、当〇〇運輸局で所定の調査を行った結果、当該違反行為が主に貴社の行為に起因するものであると認められ、かつ、当該事業者への処分のみによっては、当該違反行為の再発防止が困難であると認められた。

違反事項	
違反内容	① (過労運転防止違反・過積載運行・最高速度違反 等の別)
② 違反事業者名	株式会社〇〇〇〇
③ 違反日時	平成〇〇年〇〇月〇〇日
④ 発着品	〇〇〇〇

なお、当該運輸局は、上記事実について、平成〇〇年〇〇月〇〇日付けで〇〇違反を行った事業者の車両を使用停止 (〇台・〇〇日間) する行政処分を行ったところである。

については、今後、貨物自動車運送事業法第 64 条に基づき、貴社に対して、貨物自動車運送事業者に対する検査の安全の確保を促す行為を及ぼし、当該違反行為の再発防止を図るため、次の措置をとるべきことを勧告する。

(荷主の行為に応じた勧告内容を記載)

なお、事実関係等についての問い合わせがある場合は、下記まで連絡をください。
(問い合わせ先 〇〇運輸局自動車交通課〇〇 〇〇〇 電話 〇〇-〇〇〇〇)

平成〇〇年〇〇月〇〇日 (〇〇席) 号)

〇〇〇〇株式会社 御中

〇〇運輸局長 印

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

① 非合理的な到着時間の設定

② 手待ち時間の恒常的な発生

③ やむを得ない遅延に対するペナルティの設定

④ 積み込み前に貨物量を増やすような急な依頼

過労運転や無理な運行は大きな事故につながります。



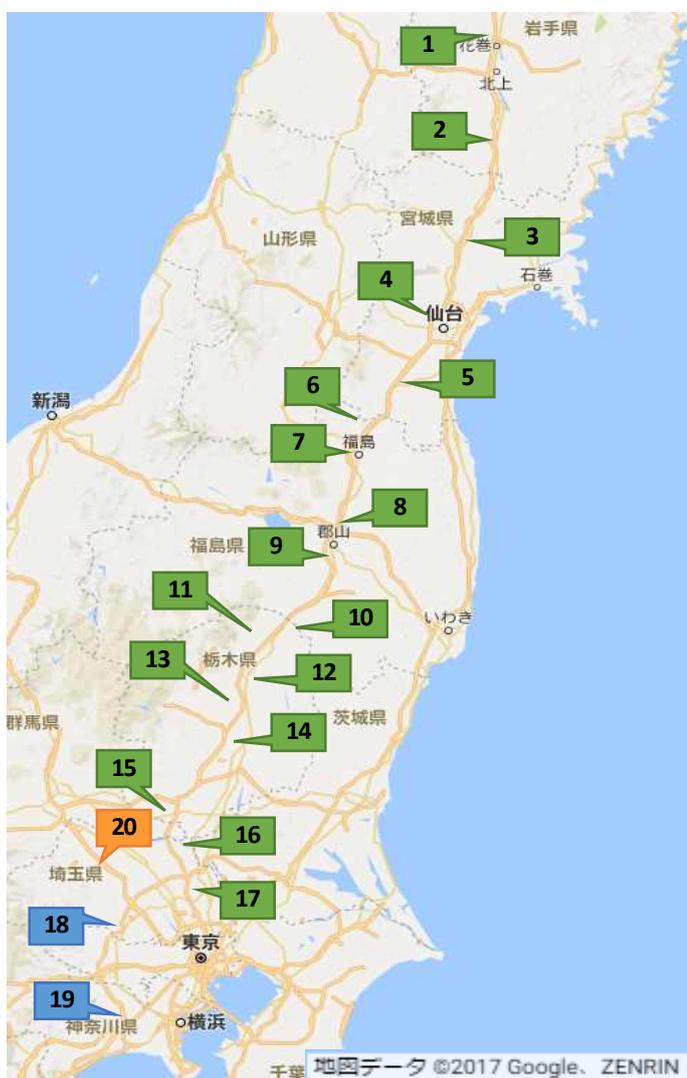
6. 3 手待ち時間、荷役時間以外の長時間労働にかかる外的要因の一例

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。

		場所	大型 駐車台数 (上下計)
1	東 北 自 動 車 道	紫波SA下	62
2		前沢SA下	54
3		長者原SA下	49
4		鶴巣PA下	89
5		蔵王PA	17
6		国見SA上下	59
★7		吾妻PA上下	36
★8		安達太良SA上	86
★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
17		蓮田SA上下	67
★18	圏 央 道	狭山PA内	94
19		厚木PA内外	64
20	関 越 道	嵐山PA上	46

(資料: 青森県・秋田県・岩手県トラック協会調べ)

★ 特に混雑が激しいとの指摘があったSA



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。

7. 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) 対象集団との信頼性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。

平成28年度トラック輸送における取引環境・労働時間改善福島県協議会委員名簿

【順不同・敬称略】

氏名	所属・役職	備考
今野 順夫	福島大学 名誉教授	
石井 浩	福島県商工会議所連合会 常任幹事	
田母神 正広	全日本運輸産業労働組合福島県連合会 執行委員長	
続橋 英一	全国農業協同組合連合会福島県本部 副本部長	
平野 雅彦	アサヒビール株式会社福島工場 総務部長	
渡辺 経佳	日東紡績株式会社福島工場 副工場長兼総務部長	
平栗 嗣久	株式会社ヨークベニマル 物流事業部長	
右近 八郎	マクサム通運株式会社 代表取締役社長	
西條 久義	日本通運株式会社郡山支店 支店長	
鎌田 武雄	昭和運輸株式会社 代表取締役社長	～H28. 11
加治 雄司	磐城通運株式会社 常務取締役	
佐藤 信成	丸カ運送株式会社 代表取締役社長	H28. 11～
渡邊 泰夫	公益社団法人福島県トラック協会 会長	
島浦 幸夫	厚生労働省福島労働局 局長	
永松 健次	国土交通省東北運輸局 前 局長	～H28. 7
尾関 良夫	国土交通省東北運輸局 局長	H28. 7～
谷藤 耕治	国土交通省東北運輸局福島運輸支局 支局長	

平成28年度トラック輸送における取引環境・労働時間改善福島県協議会オブザーバー名簿

【順不同・敬称略】

氏名	所属・役職	備考
岩本 充	会津よつば農業協同組合園芸直販部園芸課 課長	発荷主
兼子 隆弘	J Aパールライン福島株式会社 物流事業部 部長	元請事業者
橋本 洋一	會津通運株式会社 常務取締役	下請事業者
菅原 良順	農林水産省東北農政局経営・事業支援部 食品企業課長	