

**トラック運転者労働条件改善事業
報 告 書
(岩手県)**

平成 31 年 3 月

**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**

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
2. 岩手県パイロット事業における改善検討	
2. 1 岩手県パイロット事業における事業者構成と検討会等の実施概要	
2. 1. 1 製造業B社協議会の構成	P 1
2. 1. 2 検討会等の実施概要	P 1
2. 2 本事業の対象物流の状況	
2. 2. 1 物流の概要	P 3
2. 3 チェックリストの整理	
2. 3. 1 発荷主のチェックリストの整理	P 5
2. 3. 2 着荷主のチェックリストの整理	P 6
2. 3. 3 元請運送事業者のチェックリストの整理	P 7
2. 3. 4 実運送事業者のチェックリストの整理	P 8
2. 4 第1回事業場訪問結果の整理	
2. 4. 1 発荷主	P 10
2. 4. 2 着荷主	P 11
2. 4. 3 元請運送事業者	P 12
2. 4. 4 実運送事業者	P 14
2. 5 これまでに実施された改善について	P 19
3. 今後の改善の検討と実証実験	P 20
4. 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	P 27
4. 2 取引環境改善に向けた取り組み	P 29
5. 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	P 39
5. 2 荷主企業と取引環境の改善に向けた取り組み	P 40

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・労働時間改善岩手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。

2. 岩手県パイロット事業における改善検討

2. 1 岩手県パイロット事業における事業者構成と検討会等の実施概要

2. 1. 1 製造業B社協議会の構成

製造業B社の検討会は、下記の7事業者で構成されている。

[発荷主]

B社：岩手県に本社を置く食品製造業であり、鶏肉とその加工品、鶏卵を製造・販売している。

[着荷主]

B-a社：神奈川県に本社を置く倉庫事業者の埼玉県に立地する倉庫。

[元請運送事業者]

B-c社：宮城県に本社を置く倉庫事業者（貨物利用運送事業者で車両は保有していない）。宮城県内に発荷主の拠点があり、ここが本事業で対象とする物流の中継拠点となっている。

[実運送事業者]

B-d社：宮城県に本社を置く運送事業者（元請運送事業者から業務を受託）。

B-e社：宮城県に本社を置く運送事業者（発荷主と直接取引）

B-f社：宮城県に本社を置く運送事業者（発荷主と直接取引）

B-g社：岩手県に本社を置く運送事業者（発荷主と直接取引）

2. 1. 2 協議会等の実施概要

A. 第1回検討会 平成29年9月26日（火）※発荷主本社会議室にて開催

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、自社（荷主・着荷主・元請運送事業者・実運送事業者）における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）

①平成29年10月23日（金）：着荷主

②平成29年10月30日（月）：元請運送事業者および宮城県に本社を置く運送事業者

③平成29年11月 1日（水）：発荷主および宮城県および岩手県に本社を置く運送事業者

チェックリスト回答票をもとに、発荷主、着荷主、元請運送事業者ならびに実運送事業者の事業場を訪問し、ドライバーの労働状況等を確認し、改善対策立案の方向付けについて協議を行った。

また、これまで取り組んできた改善方策などについても情報を収集し、改善のポイントや実施までの苦労、実施した効果や今後の展開、取組みなどに関して意見交換を行った。

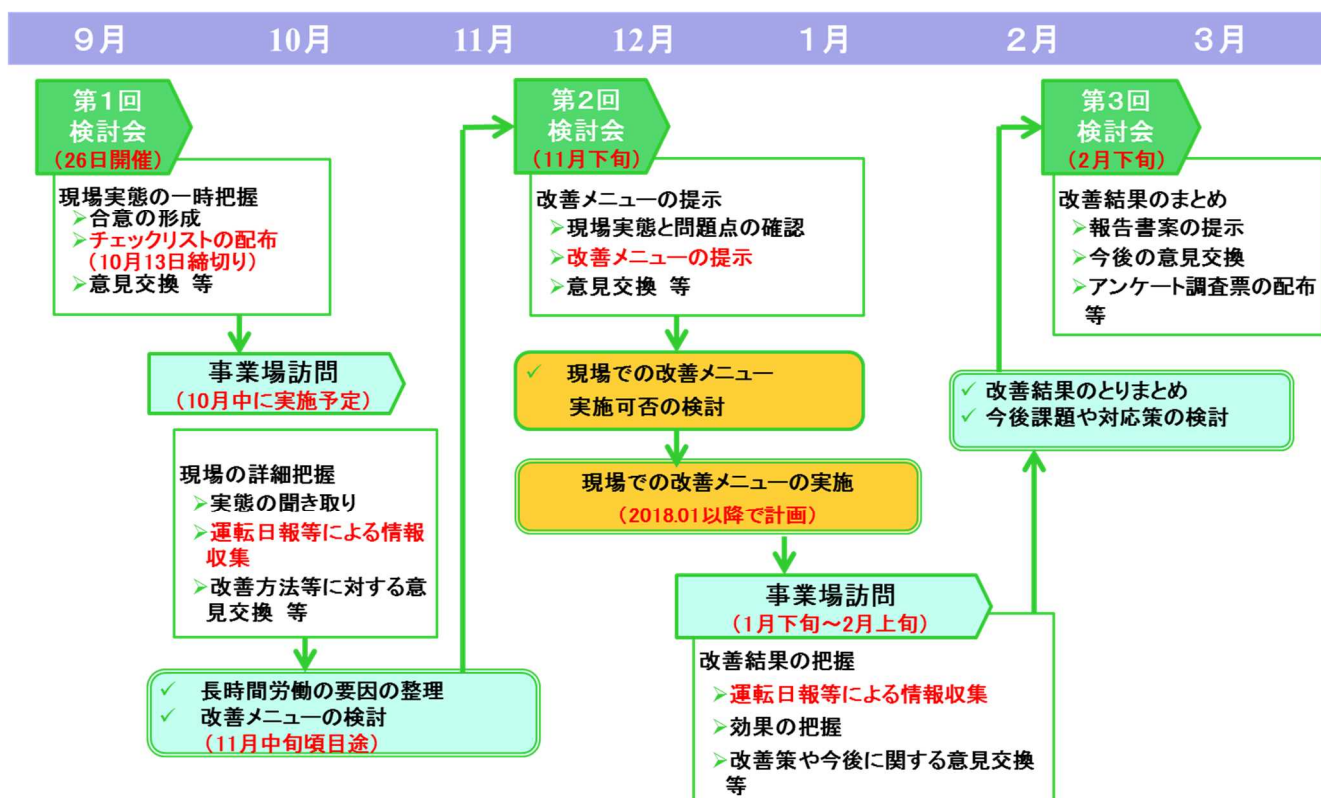
C. 第2回検討会 平成29年12月4日（月）※シーパル大船渡にて開催

チェックリストの分析結果及び事業場訪問の結果から問題・課題等について整理する。さらに、これらの問題となる項目について改善対策案を検討し、その実現性等改善の方向性について協議を行なうとともに実行可能な対策については実証実験の実施を依頼した。

D. 第3回検討会 平成30年3月12日（月）※発荷主本社会議室にて開催

本改善事業の報告書の報告を行ない、意見交換を行った。

パイロット事業の進め方とスケジュール



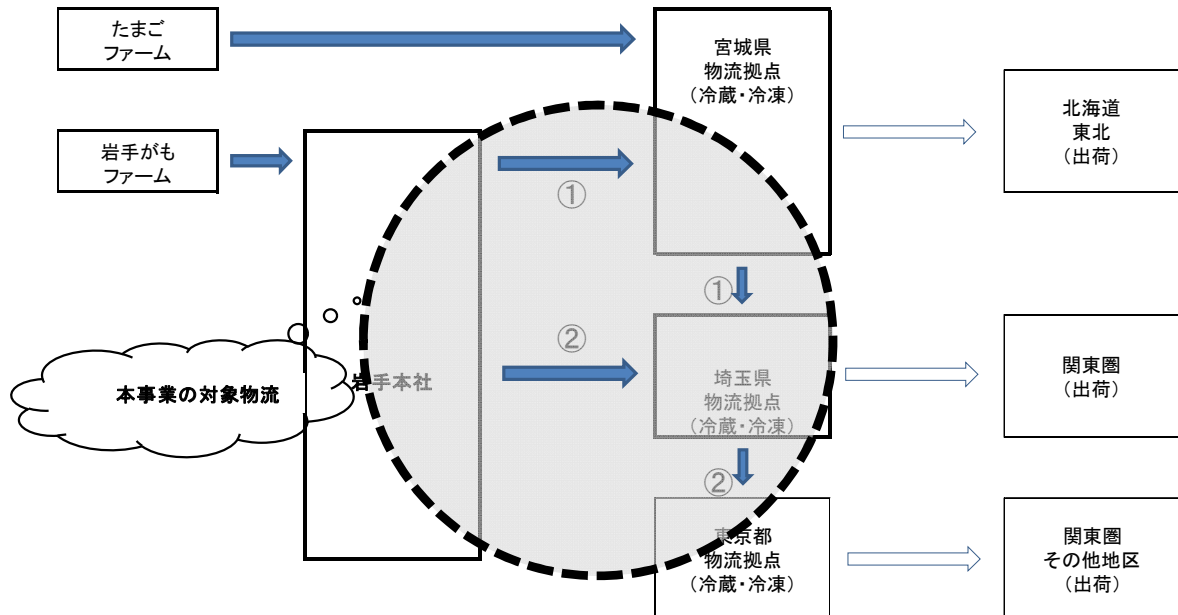
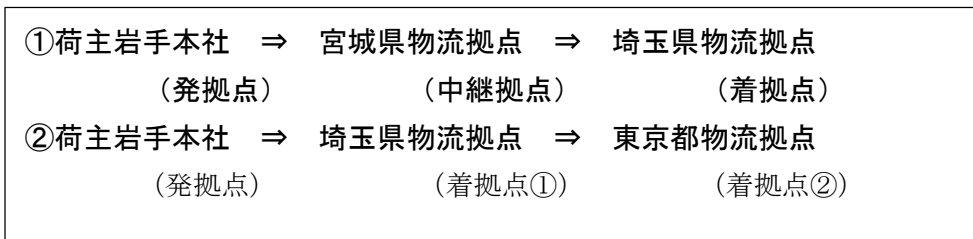
2. 2 本事業の対象物流の状況

2. 2. 1 物流の概要

- ①生産量 26 t / 日
- ②物流量 15～16 t / 日 大型車 2 台 / 日
- ③対象製品 主に冷蔵品、一部冷凍品 鶏肉加工品、鶏卵等
- ④荷姿 ダンボール パレット荷役 1100×1100mm のプラスチックパレット使用
- ⑤対象拠点での荷役作業実施者 拠点（センター）従業員によるフォーク作業での積卸し
- ⑥稼働日 月曜日～金曜日

⑦荷主の主な物流フローと本事業の対象範囲

- ・本事業が対象とする輸送は図に示すとおり、2 系統ある。



⑧主な作業スケジュール

宮城県物流拠点を経由する輸送の主な作業スケジュールは表に示すとおりである。

拘束時間 約 11 時間

運転時間 約 8 時間（休憩を含む）

荷役・待機時間 約 3 時間

	到着	荷役	出発	走行 休憩	到着	荷役	出発	走行 休憩	到着	荷役	出発
岩手本社(発拠点)	16:00	60分	17:00								
				210分							
宮城県物流拠点(中継拠点)					20:30	60分	21:30				
								270分			
埼玉県物流拠点(着拠点)									2:00	60分	3:00

(注) 各車両とも川口市・東京都大田区到着後は、8時間超の休息期間に入り、翌日は新たな運行開始となっている。

2. 3 チェックリストの整理

各事業者にご記入いただいたチェックリストを整理する。

2. 3. 1 発荷主のチェックリストの整理

商品のピッキング、出荷拠点を仙台や東京に移行したり、発送計画の短縮化を図るなどこれまでも運送事業者と一緒にトラック運転者の労働条件改善のための取組みを行ってこられている。改善基準告示については、概要は把握されているが詳細については十分理解されていないようであり、今後より一層の改善を図るためには、これらについて運送事業者から丁寧に説明・紹介し、荷主の理解や協力を得ることがポイントとなる。

設問番号	チェックリスト項目	B社
① 問2	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	5. 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。
② 問3	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	1. 取組みを定期的に行っている。
③ 問4	具体的にどのような取組みを行ったか	5. その他: 大船渡で行っていた商品のピッキング出荷拠点を仙台、関東地区へ移行した。
④ 問5	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	2. 実運送事業者から申し入れを受けた。 具体的内容: 発送計画の短縮化
⑤ 問6	「改善基準告示」の内容を知っているか	2. 改善基準告示のおおよその内容は知っている。
⑥ 問7	「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	知っている
	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	知らない
	連続運転時間について	知っている
⑦ 問8	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	2. 概ね守れていると思う。
⑧ 問9	守れない要因はどこにあると考えるか	—
⑨ 問10	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	4. わからない。
⑩ 問11	そのコストは誰が負担しているか	—
⑪ 問12	運送事業者との取引関係について	今回: その他
	時間帯の指定あり	100%: —
	フォークリフト荷役	100% (荷主側でフォークリフト荷役)
	ドライバー荷役	100% (荷台上でジョロロードを操作)
	作業条件を書面化していない	100%: —
	荷役料金の支払いをしている	100%: —
	有料道路料金等の支払いをしている	100%: —
	路上駐車が発生していない	100%: —
⑫ 問13	荷主勧告制度の内容を知っているか	3. 存在は知っているが、内容までは知らない。
⑬ 問14	本事業の対象とする荷役作業、付帯作業は誰が担当しているか	
	積み込み	1. 自社(発荷主)が担当 2. 運送事業者が担当
	荷卸し	2. 運送事業者が担当 3. 販売先(着荷主)が担当
	検品	3. 販売先(着荷主)が担当
⑭ 問15	本事業の対象とする荷役作業、付帯作業の依頼状況について	
	積み込み	2. 口頭で依頼している
	荷卸し	2. 口頭で依頼している
⑮ 問16	これまでにトラック運転者の労働時間の短縮化に向けて工夫、配慮をされたことはあるか、短縮化に向けた考えや意見	・先に記載した、出荷拠点の変更対応。 ・出来る限りのパレット輸送対応
⑯ 問17	トラック運転者の労働時間等について、気付いた点、考えや意見	労働人口の減少、運転手へのなり手の減少など 運送を取り巻く環境は厳しくなっており、より一層の効率化が必要になっており、常に課題解決へ取り組んでいく事が大切と感じております。

2. 3. 2 着荷主のチェックリストの整理

設問番号	チェックリスト項目	B-a社
① 問2	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	5.配送元(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。
② 問3	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	3.取組みを行ったことはない。
③ 問4	具体的にどのような取組みを行ったか	—
④ 問5	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	4.申し入れを受けたことはない。
⑤ 問6	「改善基準告示」の内容を知っているか	2.改善基準告示のおおよその内容は知っている。
⑥ 問7	「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
	休息期間について	知っている
	分割休息期間について	知っている
	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	知っている
⑦ 問8	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	5.知らない・わからない。
⑧ 問9	守れない要因はどこにあると考えるか	—
⑨ 問10	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	4.わからない。
⑩ 問11	そのコストは誰が負担しているか	—
⑪ 問12	運送事業者との取引関係について	今回:その他3社
	時間指定あり	—:50%
	時間帯の指定あり	—:50%
	時間指定なし	100%:—
	手荷役(手積み手卸し)	—:70%
	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)	100%:30%
	作業条件を画面化している	—:—
	作業条件を画面化していない	100%:100%
	荷役料金の支払いをしている	—:—
	荷役料金の支払いをしていない	100%:100%
	有料道路料金等の支払いをしている	—:—
	有料道路料金等の支払いをしていない	100%:100%
	路上駐車が発生している	—:—
	路上駐車が発生していない	100%:100%
⑫ 問13	荷主勧告制度の内容を知っているか	3.存在は知っているが、内容までは知らない。
⑬ 問14	本事業の対象とする荷役作業、付帯作業は誰が担当しているか	
	積み込み	—
	荷卸し	—
⑭ 問15	検品	—
	本事業の対象とする荷役作業、付帯作業の依頼状況について	
	積み込み	—
⑮ 問16	荷卸し	—
	これまでにトラック運転者の労働時間の短縮化に向けて工夫、配慮をされたことはあるか	—
	短縮化に向けた考えや意見	—
⑯ 問17	トラック運転者の労働時間等について、気付いた点、考えや意見	—

2. 3. 3 元請運送事業者のチェックリストの整理

元請運送事業者はトラックを保有していない。

宮城県の物流拠点を運営しており、トラックからの荷卸し、保管、荷揃え、ラックへの積み込みなどの作業を行っている。積み卸作業はほぼ100%フォークリフト荷役であり、ドライバーはトラック荷台上でパレットローダー（以下、ジョロダ）を使用して荷台上でのパレット移動を行っている（トラックの架装設備としてジョロダ設備が必要）。

設問番号	チェックリスト項目	Bーb社
1.	①労働者数(うちトラック運転者数)	55人(0人)
1.	②保有車両数	トラックは保有していない
2.	③労働時間管理方法	〃
4.	⑫改善基準告示を遵守できない要因	—
5.	⑬改善基準告示が遵守できていない状況がある現場は、今回の改善事業の対象となる荷主の業務の影響があるか。	—
6.	⑭影響がある場合のトラック運転者の労働時間の実態 平成25年7月分の実績から、「最も長い運転手」及び「平均的な運転手」	トラックは保有していない
7.	⑮荷主との取引関係について 時間帯の指定あり	100%:—
	フォークリフト荷役(荷主側が作業、トラック荷台でのジョロダ作業は運転手)	100%:—
	作業条件を书面化していない	100%:—
	荷役料金を収受している	100%:—
	有料道路料金を収受していない	100%:—
	路上駐車が発生していない	100%:—
8.	⑯今回の改善事業の対象となる荷主に従事するトラック運転者の労働時間について、何か問題が生じているか。	—
9.	⑰上記問題について、具体的にどこで・どのような頻度で・どの程度の時間発生しているか。また、何が原因か。	—
10.	⑱荷主企業にどのような協力を仰げば、改善基準告示を遵守でき、労働時間が改善できると考えるか	—
11.	⑲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	3.大いに影響がある。
12.	⑳コストは誰が負担しているか	—
13.	21.そのコストはどのような形で負担しているか	—
14.	22.本事業の対象とする荷役作業、付帯作業は誰が担当しているか 積み込み	—
	荷卸し	—
15.	23.本事業の対象とする荷役作業、付帯作業の依頼状況について 積み込み	—
	荷卸し	—
16.	24.その他、改善基準告示の遵守に向けて、自社で必要な(取り組み可能な)取り組みについて	—
17.	25.改善基準告示が遵守できている現場でも、労働時間をもっと短くしたいと考えているか。また、遵守するために工夫している取り組みはあるか	—

2. 3. 4 実運送事業者のチェックリストの整理

実運送事業者のチェックリストを整理した結果は表に示すとおりである。

一部改善基準告示を遵守できていない状況も見受けられるため、これらの対策に向けた取組みが求められるところである。

設問番号	チェックリスト項目	B-c社	B-d社
1.	①労働者数(うちトラック運転者数)	25人(21人)	20人(15人)
1.	②保有車両数	大型:14台 中型:13台	大型:12台 中型:10台
1.		小型:0台 その他:0台	小型:1台 その他:0台
2.	③労働時間管理方法	全ての大型車両にデジタルタコグラフを装着	全ての大型車両にデジタルタコグラフを装着
3.(1)	④1か月の拘束時間	1か月の拘束時間が320時間を超える場合あり	1か月の拘束時間は320時間以内 延長した月が1年のうち6か月以下 1年間の拘束時間は3,516時間以内
3.(2)	⑤1日の拘束時間	13時間を超える場合があるが、16時間以内	13時間を超える場合があるが、16時間以内
3.(3)	⑥1日の拘束時間(13時間)の延長回数	1週間につき2回以内	1週間につき2回以内
3.(4)	⑦休息期間	休息期間は継続8時間以上である	休息期間が継続8時間未満の場合がある
3.(5)	⑧分割休息期間	分割1回継続4時間以上、合計10時間以上	分割1回継続4時間以上、合計10時間以上
3.(6)	⑨1日の運転時間	1日の運転時間は9時間以内	1日の運転時間は9時間以内である
3.(7)	⑩1週間の運転時間	1週間の運転時間は44時間以内	1週間の運転時間が44時間を超える場合あり
3.(8)	⑪連続運転時間について	連続運転時間は4時間以内	休憩30分未満や連続運転4時間超の場合あり
4.	⑫改善基準告示を遵守できない要因	—	・ドライバーが指示通りに運行しない。 ・労働時間管理が正確ではない。 ・帰荷の都合で休息時間が不足する場合がある
5.	⑬改善基準告示が遵守できないことへの荷主の影響	2.影響はない	2.影響はない
6.	⑭影響がある場合のトラック運転者の労働時間の実態 平成25年7月分の実績から、「最も長い運転手」及び「平均的な運転手」	1か月の拘束時間	【最長】 310時間 【平均】
		1日の拘束時間	【最長】 12時間 【平均】
		休息期間(最短)	【最短】 8時間 【平均】
		1日の運転時間	【最長】 9時間 【平均】
		1週間の運転時間	【最長】 32時間 【平均】
		連続運転時間	【最長】 4.5時間 【平均】
		全て勤務体系は長距離貨物輸送を担当	1日の手待ち時間 【最長】 3時間 【平均】
7.	⑮荷主との取引関係について	—	今回:その他
	時間指定あり	—	—
	時間帯の指定あり	—	100%:
	手荷役(手積み手卸し)	—	—
	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)	—	—
	ロールボックス荷役	—	—
	作業条件を画面化している	—	—
	作業条件を画面化していない	—	100%:
	荷役料金を収受している	—	—
	荷役料金を収受していない	—	100%:
	有料道路料金等を収受している	—	—
	有料道路料金等を収受していない	—	100%:
8.	⑯路上駐車が発生している	—	—
	路上駐車が発生していない	—	100%:
8.	⑰対象荷主の運行で労働時間について問題は	—	—
11.	⑱労働時間などがなることの運送コストへの影響	—	大いに影響がある
12.	⑳コストは誰が負担しているか	—	実運送事業者(当社)が負担している
13.	21.そのコストはどのような形で負担しているか	—	・会社の利益を少なくする ・経営の効率化を図る
14.	22.本事業の荷役作業、付帯作業の担当は		
	積み込み・荷卸し(フォークリフト)	—	発荷主・着荷主が担当
15.	積み込み・荷卸し(ジョロドーダ)	—	ドライバーが担当
	23.本事業の荷役作業、付帯作業の依頼方法	—	—
16.	24.改善基準告示の遵守に向けての自社での取組み	—	—
17.	25.労働時間をより短くするための取組み	—	—

改善基準告示が遵守できない理由として、

- ・オーダーに合わせた効率的な運行計画が作成できない。
- ・労働時間管理が正確にできない。
- ・ドライバーが指示通りに運行しない。

など、ドライバーがこれまでの経験で積み重ねてきた自分にとって都合のいい運行と、改善基準告示に基づく正確な運行管理の間の大きな隔たりが問題を難しくしている様子が伺える。

設問 番号	チェックリスト項目	B－e社	B－f社	
1.	①労働者数(うちトラック運転者数)	33人(30人)	6人(6人)	
1.	②保有車両数	大型:11台 中型:13台 小型:5台 その他:0台	大型:5台 中型:2台 小型:0台 その他:0台	
2.	③労働時間管理方法	全ての大型車両にデジタルタコグラフを装着	全ての大型車両にデジタルタコグラフを装着	
3.(1)	④1か月の拘束時間	1か月の拘束時間は320時間以内 延長した月が1年のうち6か月以下 1年間の拘束時間は3,516時間以内	1か月の拘束時間は320時間以内 延長した月が1年のうち6か月以下 1年間の拘束時間は3,516時間以内	
3.(2)	⑤1日の拘束時間	13時間を超える場合があるが、16時間以内	13時間を超える場合があるが、16時間以内	
3.(3)	⑥1日の拘束時間(13時間)の延長回数	1週間につき2回以内である	1週間につき2回以内	
3.(4)	⑦休息期間	休息期間が継続8時間未満の場合がある	休息期間が継続8時間未満の場合がある	
3.(5)	⑧分割休息期間	分割1回継続4時間以上、合計10時間以上	分割1回継続4時間以上、合計10時間以上	
3.(6)	⑨1日の運転時間	1日の運転時間は9時間以内	1日の運転時間は9時間以内	
3.(7)	⑩1週間の運転時間	1週間の運転時間は44時間以内	1週間の運転時間は44時間以内	
3.(8)	⑪連続運転時間について	1.連続運転時間は4時間以内	連続運転時間は4時間以内	
4.	⑫改善基準告示を遵守できない要因	オーダーに合わせた効率的な運行計画が作れない。	労働時間管理が正確ではない	
5.	⑬改善基準告示が遵守できないことへの荷主の影響	2.影響はない	－	
6.	⑭影響がある場合のトラック運転者の労働時間の実態 平成25年7月分の実績から、「最も長い運転手」及び「平均的な運転手」 全て勤務体系は長距離貨物輸送を担当	1か月の拘束時間	【最長】 291時間 【平均】	【最長】 281時間 【平均】 243時間
		1日の拘束時間	【最長】 16時間 【平均】	【最長】 16時間40分 【平均】 10時間
		休息期間(最短)	【最短】 8時間 【平均】	【最短】 5時間12分 【平均】 11時間
		1日の運転時間	【最長】 9時間 【平均】	【最長】 6時間14分 【平均】 5時間
		1週間の運転時間	【最長】 46時間 【平均】	【最長】 31時間 【平均】 30時間
		連続運転時間	【最長】 3.5時間 【平均】	【最長】 0時間 【平均】 0時間
		1日の手待ち時間	【最長】 1時間 【平均】	【最長】 0時間 【平均】 0時間
		1か月の総労働時間	【最長】 時間 【平均】	【最長】 281時間 【平均】 243時間
1か月の時間外労働	【最長】 0時間 【平均】	【最長】 時間 【平均】 時間		
7.	⑮荷主との取引関係について	今回:その他4社	今回:その他	
	時間指定あり	100%:70%	100%:	
	時間帯の指定あり	0%:30%	－	
	手荷役(手積み手卸し)	－:50%	－	
	フォークリフト荷役(ドライバーが作業)	50%:－	－	
	フォークリフト荷役(荷主側が作業)	50%:30%	100%:100%	
	ロールボックス荷役	－:20%	－	
	作業条件を書面化している	0%:50%	100%:100%	
	作業条件を書面化していない	100%:50%	－	
	荷役料金を収受している	－:30%	－	
	荷役料金を収受していない	100%:70%	100%:100%	
	有料道路料金等を収受している	100%:60%	－	
有料道路料金等を収受していない	－:40%	100%:100%		
路上駐車が発生している	0%:0%	－		
路上駐車が発生していない	100%:100%	100%:100%		
8.	⑯対象荷主の運行で労働時間について問題は	－	発荷主については問題なし	
11.	⑰労働時間などがなることの運送コストへの影響	多少は影響がある	大いに影響がある	
12.	⑱コストは誰が負担しているか	実運送事業者(当社)が負担している	実運送事業者(当社)が負担している	
13.	21.そのコストはどのような形で負担しているか	・会社の利益を少なくする ・経営の効率化を図る	会社の利益を少なくする	
14.	22.本事業の荷役作業、付帯作業の担当は			
	積み込み・荷卸し(フォークリフト)	発荷主・着荷主が担当	発荷主・着荷主が担当	
	積み込み・荷卸し(ジョロ－ダ)	ドライバーが担当	ドライバーが担当	
15.	23.本事業の荷役作業、付帯作業の依頼方法	口頭で依頼		
16.	24.改善基準告示の遵守に向けての自社での取組み	－	－	
17.	25.労働時間をより短くするための取組み	－	－	

2. 4 第1回事業場訪問結果の整理

第1回事業場訪問結果を整理する（敬称略）。

2. 4. 1 発荷主

2017 年 11 月 1 日 発荷主岩手本社工場訪問

【参考】

- ・ B－f 社から発荷主への移動中、市内の国道沿いのコンビニエンスストアに立ち寄ったところ、同店にて B－d 社の車両が待機・時間調整中（14：30 頃）であった。
- ・ その後 15：50 頃に出発した同車の後を追って、16:00 発荷主に到着。16:30 まで同車の積み込み作業を見学。



写真 コンビニで時間調整している車両

【事業場訪問の結果】

- ・ ドックシェルターは 2 口。
- ・ 最初に出口に近い方に、B－d 社の車両（仙台経由川口便）が接車。
- ・ 少し時間をおいて、遠い方に、田野畑村からの鶏卵（パレット積み）を積んだ 4 トン車が到着。
- ・ 少し遅れて到着した B－f 社の車両（川口・東京便）は、B－d 社の車両が積み込むまで待機（発荷主から、到着＝入構については、各運送事業者に時間差を付けて指示されている）。
- ・ B－d 社車両の積み込み時間は約 15 分（パレット積みの鶏卵は、シェルター間をフォークリフトで横持ち・積み込み）。

【労働時間短縮、作業改善に向けた意見交換】

- ・ 見学に同行した発荷主の担当者から助言・提案を求められたので、「現在、発荷主で実施に向けて検討を進めている関東の物流拠点の集約については、トラックの輸送時間＝拘束時間が往復で 3～4 時間短縮効果があるので、ぜひ推進して欲しい」と提案する。
- ・ また、「構内の安全のため、運送会社を通じて、車両に輪留めを徹底するよう」助言。

【これまで取組んできた対策】

- ・パレット荷役の推進によって積卸し時間は大幅に短縮され、ドライバーの作業負担は大きく軽減した（ドライバーは荷台上でのジョロダ作業のみ）。
- ・大船渡で行っていた商品のピッキング出荷拠点を仙台、関東地区へ移行することによって、運行時間の短縮化が図られた。

仙台＝元請運送事業者の冷凍倉庫 関東地区＝着荷主（運送事業者）の冷凍倉庫



写真 発荷主岩手本社工場

2. 4. 2 着荷主

2017年10月23日 着荷主 川口営業所（川口市）

【事業場訪問の結果】

- ・着荷主が行っている業務
センター内での荷卸し、保管、仕分け、荷揃え、顧客への配送
- ・大船渡からの輸送の手配は、1台は荷主が手配、1台は元請事業者が手配。
- ・1台目はB－f社およびB－d社が担当（曜日で担当会社が決まっている）。
0:00 到着パレット4枚を約10分で卸し、東京都大田区の拠点へ移動
- ・2台目はB－c社およびB－e社が担当（曜日で担当会社が決まっている）。
1:30頃 到着。パレット14あるいは16枚を、約30～40分で全量荷卸し。
- ・到着バースは固定しており到着車両の待機時間はない。
- ・到着後、事務所で受付、送り状があれば確認後、すぐ荷卸し開始。
- ・輸送してきた製品が乗っていたパレットと同数の空パレットを荷卸し後に回収（1100×1100mmのプラスチックパレットであれば、どこのパレットと決まっていない）。
- ・荷卸し時は、荷台内からドライバーがジョロダで後方まで引き出し、ドックシェルター内で着荷主の作業者がフォークリフトで卸す。
- ・荷は冷凍品より冷蔵品が多い。
- ・予め、出発時刻・ドライバー名・携帯番号を貰っているので、到着が遅いと電話する。
- ・前日22時に事前出荷情報（ASN）が届く。

- ・車両は、仙台を出発してから約4時間で到着する。
- ・全線高速道を利用している。
- ・帰り荷は、各運送事業者が手配している。
- ・各社とも本業務に長期間従事しており慣れている。

【労働時間短縮、作業改善に向けた意見交換】

- ・着荷主としては、発荷主・運送事業者に特段の要望もなく改善点もない

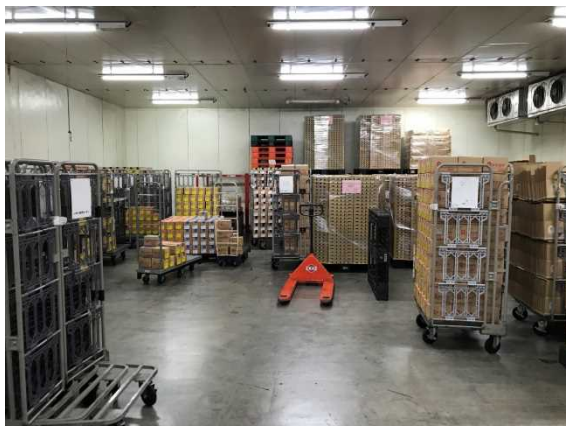


写真 川口センター

2. 4. 3 元請運送事業者

2017年10月30日 元請運送事業者 仙台港物流センター（仙台市宮城野区）

その他に本社（仙台市若林区）、扇町物流センター（仙台市宮城野区）の3拠点。

【事業場訪問の結果】

- ・主な事業内容は、①冷凍及び冷蔵保管業（冷凍倉庫業）、②冷凍及び冷蔵運送事業（第一種利用運送事業）、③不動産の所有賃貸並びに管理、④トラックスケール事業。
- ・港物流センターは、4000トンの保管能力を持つ冷凍倉庫。
- ・倉庫間移送用の車両を除き、車両は保有していない（利用運送業）。
- ・発荷主の岩手本社工場・多賀城工場で生産される加工肉（チルド）・冷凍品・鶏卵の保管及び流通センター業務（アマタケの出荷指示に基づき、ピッキング・出荷）。

22:30 出荷オーダー受信

翌日5:00～10:00 ピッキング・荷揃え・出荷作業

- ・震災前から一部取扱っていたが、震災後に取扱量が増え、業務開始後6～7年になる。当初からパレット荷役だった。
- ・震災後に、発荷主が現在の物流システムに変更した。
- ・出荷はパレット積みして、ストレッチフィルムを巻いた状態で、元請運送事業者の作業車が車両にフォークリフトで積み込む。

- ・ドライバーは荷台上でのジョロダ移送作業のみが原則（一部、段ボールケースの積み足し等が手作業となる。全ての運送業者に共通）。
- ・基本は全量パレット積みで、ドライバーは検品・検数なし（パレット枚数のみ数える）。
- ・鶏卵は田野畑村で生産されたものをパレットで発荷主岩手本社工場に移送、本社工場ではパレットのまま、加工肉のパレットと積み合わせて、元請運送事業者倉庫に輸送してくる。
- ・元請運送事業者倉庫では、鶏卵・加工肉の東北エリア向け分（合計でトラック0.5台分）を卸す。
- ・関東エリア向け分のうち、トラック1台分は発荷主岩手本社工場から関東の拠点（2拠点 埼玉、東京）向けに直送されている。
- ・着荷主倉庫向け直行便1台が元請運送事業者倉庫に立ち寄る。
- ・鶏卵は、発荷主岩手本社着16:00～17:00で、その後出荷車両に積込まれて、当該倉庫には19:00～20:00に到着する（田野畑からの移送が遅れると20:00頃となる。その日の産卵状況にも左右される）。
- ・鶏卵を卸した後、B－c社に一時保管委託している冷凍品を積み合わせて川口へ向かう。
- ・B－c社の保管施設（冷凍の保管庫。営業倉庫ではない）は、元請運送事業者が賃借している。
- ・平均的な積載量は800～1200ケース。
- ・関東の到着拠点では、パレットを等数交換して空パレットを回収して来る。元請運送事業者～発荷主間も同様である。
- ・当日は、B－d社の車両が
 - 19:15分頃 到着
 - 約15分 で荷卸し
 - 19:40 分頃 B－c社の事業所（倉庫）へ移動

【労働時間短縮、作業改善に向けた意見交換】

発荷主への改善要望は特にない。



写真 仙台センター

2. 4. 4 実運送事業者

A. 宮城県に本社を置く運送事業者（元請運送事業者から業務を受託）

2017 年 10 月 30 日 B-c 社 仙台営業所（多賀城市）

【事業場訪問の結果】

- ・主な事業は一般貨物自動車運送事業。当該事業所と本社（石巻市）と 2 拠点
- ・東日本大震災で被災し、石巻市から多賀城市へ移転。本事業所が実質上の本社。
- ・営業所配属の大型車は全車冷凍車（大型車 14 台、中型車 13 台。9 割はデジタコ・ドラレコ装着）。運転者 21 名。
- ・当該業務は元請事業者から受託
- ・川口に週 2 便（火・木）を担当。当該定期便業務は、約 1 年。
- ・大型冷凍車で
 - 14:30 盛岡発
 - 16:00 発荷主着
 - 16:30 積み込み、発荷主出発
 - 20:00 元請運送事業者到着。一部製品を荷卸し後、自社の倉庫へ移動
 - 20:30 自社の倉庫にて積み込み。
 - 21:00 自社の倉庫を出発。
 - 仙台港 IC⇒浦和 IC 高速利用
 - 1:00 川口センター到着（2:00 までに到着）。
 - 積み荷は、鶏卵と加工肉。
- ・帰り荷は自社手配で、関東⇒仙台の貨物を積んで帰る。
- ・発荷主への集荷と、仙台⇒川口の幹線輸送で乗り継ぐ方法もあるが、ドライバーが足りない。
- ・元請運送事業者の倉庫、着荷主の倉庫とも、パレット荷役（ドライバーはジョロダを使って荷台上でパレット移送作業のみが原則）で、積み荷の待ち時間はない。

【労働時間短縮、作業改善に向けた意見交換】

- ・発荷主への改善要望は特にないが、
 - 盛岡⇒発荷主⇒仙台 と
 - 仙台⇒川口の輸送を分けることで労働時間の短縮を図ることは可能。
- ・しかしながら、コスト面、またドライバー確保（手配）の面で現実に困難。

B. 宮城県に本社を置く運送事業者（発荷主と直接取引）

2017 年 11 月 01 日 B-d 社 気仙沼営業所（気仙沼市）

【事業場訪問の結果】

- ・本社（石巻市）と気仙沼営業所の 2 拠点で、主な事業は①一般貨物自動車運送事業、②第一種

利用運送事業、③産業廃棄物収集運搬業、④倉庫業

- ・気仙沼営業所は、従業員 20 名（うちトラック運転者数 15 名）。
- ・保有車両は大型 12 台（うち冷凍車は 11 台）、中型 10 台（同 2 台）、小型 1 台。
- ・全車に運行記録計（アナログ）を装着、大型・中型にはドライブレコーダーを装備。
- ・発荷主工場⇒仙台⇒川口を、週 3 便（月・水・金）配車。
- ・ドライバーのうち、1 名は固定（専属配置）。2 泊 3 日運行なので他のドライバーも担当する。
- ・運行は
 - 12:30 出社
 - 13:00 気仙沼（営業所）発
 - 14:00 大船渡着休憩（発荷主近隣のコンビニで休憩・時間調整）
 - 15:30 発荷主到着。鶏卵と加工肉を積み込み
 （16:00 過ぎに田野畑村から鶏卵が到着。積み替えて出発）
 （鶏卵が早く到着すると早く出発できることがあるので、早めに発荷主入りしている）
 - 17:00 出発
 三陸道の無料区間を通して仙台へ。
 - 20:00 元請運送事業者倉庫に到着後、鶏卵を卸し、B－c 社の倉庫へ移動。
 - 20:30 B－c 社到着後、加工肉を積み込む。
 - 21:00 川口へ出発
 仙台港 IC または仙台港北 IC から高速に入り、途中休憩して、浦和 IC へ
 1:00 着荷主倉庫（川口）到着。荷卸し（2:00 までには到着）。
- ・休息後、帰り荷を積んで帰る。帰り荷は仙台向け（気仙沼・大船渡方面の帰り荷はない）。
- ・全てパレット荷役で、ドライバーはジョロダ作業のみ。
- ・パレット貨物はストレッチフィルムで巻いてあるので、誤配がない。
- ・実際の重量は 7～8 トン。
- ・年末の繁忙期は 2 台に増便する。
- ・仙台立ち寄りが始まったのは、震災後。
- ・発荷主での荷揃えが遅れた時のみ手伝うが、ドライバーが荷揃えやパレットへの積み込み、積み替えを行なうことはほとんどない。
- ・早めに発荷主に到着し構内で待機していると、加工肉が揃えば呼ばれてドックシェルター（2 ヵ所）に接車して積み込み開始となる。他車が接車していて待つことはない。
- ・鶏卵の到着を待つことはある（田野畑から概ね 16:00 頃に到着する）。
- ・発荷主では、震災後からパレット輸送が本格化した。
- ・発荷主とは、平成 7～8 年ごろからの取引であり、当時は手積み・手卸しだった。

【労働時間短縮、作業改善に向けた意見交換】

- ・発荷主への改善要望は特にないが、
 気仙沼⇒発荷主⇒仙台 と
 仙台⇒川口
 の輸送を分けることで労働時間の短縮を図ることは可能。

- ・しかしながら、コスト面、またドライバー確保（手配）の面で、現実に困難。
- ・発荷主近隣での待機時間（コンビニでの駐車）を削減することができれば拘束時間は短縮することができるが、たまに田野畑村から鶏卵が早く到着することもあるため、それに備えて早めに大船渡に到着して時間調整を行なう運行が日常化している。

C. 宮城県に本社を置く運送事業者（発荷主と直接取引）

2017 年 11 月 01 日 B-e 社 本社（気仙沼市）

【事業場訪問の結果】

- ・本社と仙台営業所（仙台市太白区）と 2 拠点あり、主な事業は一般貨物自動車運送事業。
- ・車両は大型 4 台（うち冷凍車 3 台）、中型 3 台、小型 1 台、全車とも花き輸送用にテールゲートリフター装備。全車にドラレコ一体型のデジタコ装備。
- ・発荷主との取引は 5 年。直接契約。

気仙沼⇒大船渡（発荷主岩手本社工場）⇒川口⇒大田を週 1 便（月曜日発）運行。

14:00 気仙沼発

途中休憩

15:30 発荷主到着

積み込み

16:00 発荷主出発

若柳金成 IC から浦和 IC まで高速利用

0:00 川口センター着

約 20 分で荷卸し

0:30 川口センター出発

浦和 IC から有明 IC まで高速利用

1:30 東京都大田区到着

1:40 荷卸し終了

- ・仙台拠点（元請運送事業者倉庫）に立ち寄ることはない。
- ・ドライバーは固定。
- ・パレットは等数交換（出荷パレット枚数分引き取り）。
- ・花き輸送が主な事業であり、大田区での荷卸し終了後は大田花き市場に入って休息している。
- ・帰り荷は、東京の花き市場（大田・世田谷・葛西・立川等）から、仙台向けに季節の花きが中心。水曜日に帰着。

【労働時間短縮、作業改善に向けた意見交換】

- ・関東での荷卸しが 1 箇所を集約されれば、拘束時間および運転時間を大幅に短縮することができる。
- ⇒発荷主も拠点の集約を検討しており、これが実行されれば、労働時間の大幅な短縮を実現することが可能になる。

D. 岩手県に本社を置く運送事業者（発荷主と直接取引）

2017 年 11 月 01 日 B-f 社 本社（大船渡市）

【事業場訪問の結果】

- ・主な事業は、①港湾運送業、②一般貨物自動車運送業、③第一種利用運送事業
- ・ドライバーは 6 名。
- ・保有車両は大型 5 台（全車冷凍車）、中型 2 台。全車デジタコを装着（大型車はドライブレコーダー装備）
- ・船舶代理店業務・国際輸送業務なども兼営している。
- ・親会社が発荷主と取引があり、B-f 社が現在の親会社のグループに入った時から発荷主の輸送を行っていたので、30～40 年の付き合いである。
- ・大船渡⇒川口⇒大田便を週 4 便（火～金）担当している。
- ・ドライバーは 6 人で、ローテーションしており、専属ではない。備車も使う。
 - 15:50 出勤・点呼
 - 16:00 営業所出発
 - 16:10 発荷主岩手本社到着
 - 16:30～17:00 積み込み
 - 17:30 出発
 - 若柳金成 IC から浦和 IC まで高速利用
 - 0:30 川口着
 - 荷卸し
 - 0:50 川口出発
 - 高速利用
 - 1:30 東京都大田区着、荷卸し
 - 埼玉に移動
 - 3:30 埼玉到着 休息へ。
- ・帰りの運行
 - 20:00 埼玉で帰り荷積み込み
 - 5:00～6:00 仙台着
 - 8:30 帰り荷を卸す
 - 13:00～14:00 大船渡に帰着。
- ・発荷主の商品は問屋向けではなく、量販店直納のため延着はできないので、全線高速を利用している。
- ・最近、新車（オートマ）を買ったが、ドライバーが集まらない。
- ・全てパレット化していたわけではないが、震災前からパレット化が進みつつあった。震災後一気に進展した。
- ・以前には着荷主の厚木倉庫向けも担当していたが、運行管理がきつくて断った。
- ・大船渡からでは、現在の川口・東京が拘束時間からも限界である。

【労働時間短縮、作業改善に向けた意見交換】

- ・ 関東での荷卸しが 1 箇所を集約されれば、拘束時間および運転時間を大幅に短縮することができる。帰りの運行も含めたラウンド運行を考えれば、労働時間短縮に大きく貢献する。
⇒発荷主も拠点の集約を検討しており、これが実行されれば、労働時間の大幅な短縮を実現することが可能になる。

2. 5 これまでに実施された改善について

これまで発荷主が運送事業者と取り組んできた方策は次のとおりである。

(1) パレット化の推進

- ・以前から取り組んできているが、震災を契機に一気に活用が拡大した。

【改善の効果】

- ・トラックが積込みに来た時には、荷主（倉庫）側で出荷品をパレットに積み付け、ストレッチフィルムを巻いて荷造り、出荷準備が完了しているため、バース（ドックシェルター）に接車後すぐに積込みを始めることができる。
- ・発着地ともフォークリフト荷役であり、貨物の積卸などドライバーの荷役に伴う負荷が大幅に軽減された。
- ・パレット化された状態での受け渡しのため出荷ミスなども大幅に削減し、全数検数・検品の必要がないことも時間短縮に貢献している。

【課題】

- ・パレットの回収が必要（現在は荷卸し拠点で、卸したパレットの枚数と同数のパレットを積載し、回収している）。
- ・トラックの荷台にジョロダ装置の架装が必要（現在運用している車両は全てジョロダ装置を架装済み）。

(2) 仙台拠点の活用（拠点の集約）

- ・震災を契機に、仙台に拠点（在庫・中継）を設けた。

【改善の効果】

- ・拠点を集約させたことで、複数拠点積みが解消され、効率的な運行となった。
- ・本社工場、仙台拠点に物流が集中したことで一カ所当たりの物量が増加し、荷揃えの効率化やパレット化が推進しやすくなった。
- ・運行ダイヤを確立、遵守しやすくなった。

【課題】

- ・横持ち距離が長くなった（大船渡⇒仙台）
- ・利用するトラック事業者によっては集荷のための空車走行の長距離化が進んだ。
（仙台⇒大船渡、気仙沼⇒大船渡 など）

(3) 車両の運行スケジュール計画と計画通りの運行

- ・基本的な運行スケジュールを決めて運行している。

【改善の効果】

- ・車両が計画通り運行できるようになる（時間の管理、コントロールがし易くなる）。
- ・岩手本社工場、仙台拠点、川口拠点でも計画的な作業が可能となり、トラックの待機時間がほとんど発生しない運行が実現できた。

3. 今後の改善の検討と実証実験

(1) 運行パターン①の改善のポイントと方策

岩手本社工場 ⇒ 宮城拠点（2ヵ所積・卸） ⇒ 埼玉（川口）拠点

①荷主近隣での待機時間（時間調整）の削減

- ・本社工場での積み込み時間に合わせるために、事前に近隣に到着して長時間待機しているケースが見られる。

◆約100分（1時間40分）

- ・田野畑村からの鶏卵の到着時間が多少前後することはあるが、前で整理したとおり、本事業主体の運行はほぼ時間通りに運行が行われており、物流拠点での作業開始を待たための待機は基本的にはほとんど発生しない状況にある。
- ・渋滞等が発生することも少ないので、あまり余裕を持った運行を考える必要はない。

②拘束時間の短縮

- ・事例として整理した運行では、1日目、2日目ともに拘束時間は15時間を超えてはいないものの、13時間を上回る状況にある。
- ・荷主近隣での待機時間（時間調整）を削減することや、帰荷到着先での荷卸しが終了してから事業所に帰着するまでの運行の見直しなどによって、これを削減できる可能性があると思われる。

③運転日報への記載方法の改善による運行管理精度の向上

- ・運行状況の整理表に示すとおり、運転日報での記入内容からだけで判断すれば、連続運転時間が「4時間以上」になっている運転が「3回」発生している。
- ・実際には休憩などを取りながら運行していても、運転日報には「休憩」などの記載がないためこのような結果になっていると推察される（タコグラフでの検証は行っていない）。
- ・確実な運行管理を行なうためには、運転日報に「休憩」や「荷役」、「待機」などある程度の項目（業務）を記載し、業務の区分をはっきりと記載することが望ましいと思われる。

【実証実験への取組み】

⇒積み込みスケジュールに合わせて事業所を出発することで、拘束時間の短縮を実現する。

- ＊ドライバーにとっては、発荷主近隣で休憩（仮眠等）することで関東までの長距離輸送（運転）が楽になるという現実的なメリットなどがあり、習慣化していると思われるが、この休憩時間は運行管理上では「拘束時間」に含まれることになる。この問題についてはドライバーと運行管理者が話し合い、改善基準に関する理解を深めると共に、ドライバーの労働条件等についても取り組まなければ解決は難しいと推察される。

平成29年10月6日～8日の運行状況の整理

項目	発生場所	時間	その他
2泊3日運行			
総走行距離		1,188 km	
運行状況	拘束時間	1日目	13時間57分
	休息期間	休息①	16時間36分
	拘束時間	2日目	14時間26分 休憩等を含んでいる可能性有
連続運転	連続運転時間①	運転④	4時間23分 休憩等を含んでいる可能性有
	連続運転時間②	運転⑥	5時間56分 休憩等を含んでいる可能性有
	連続運転時間③	運転⑦	7時間20分 休憩等を含んでいる可能性有

平成29年10月6日～8日の運行状況

イベント	業務	場所	時刻	距離 (km)	所用時間 (分)	その他
1 日 目	事業所出庫	気仙沼	13:30			事業所
	運転①			40	60	事業所からの回送
	大船渡到着	大船渡	14:30			発荷主
	休憩①					時間調整（休憩）（約100分） 休憩場所から荷主までの移動（約10分） 発荷主での積み込み（通常約30分）
	大船渡出発	大船渡				
	運転②					
	発荷主到着	大船渡				
	発荷主出発	大船渡	16:54			
	運転③			163	196	休憩等を含んでいる可能性有
	仙台拠点到着	仙台	20:10			
	荷役①				50	2ヵ所で荷役（1km以内の移動を含む）
2 日 目	仙台拠点出発	仙台	21:00			
	運転④			355	263	休憩等を含んでいる可能性有
	川口拠点到着	川口	1:23			着荷主
	荷役②				39	
	川口拠点出発	川口	2:02			
	運転⑤			74	85	
	帰荷荷主到着	横浜	3:27			十分な休息期間 帰荷の荷役時間を含んでいる可能性有
3 日 目	休息①				997	
	帰荷荷主出発	横浜	20:04			
	運転⑥			409	356	休憩等を含んでいる可能性有
	帰荷着荷主到着	仙台	2:00			
	荷役③				70	
3 日 目	帰荷着荷主出発	仙台	3:10			
	運転⑦			147	440	休憩等を含んでいる可能性有
3 日 目	事業所到着	気仙沼	10:30			

(2) 運行パターン②の改善のポイントと方策

岩手本社工場 ⇒ 埼玉（川口）拠点 ⇒ 東京（大田）拠点

川口、東京都大田区の2ヵ所の拠点（届け先）を川口1ヵ所に集約する。

- ・川口から東京都大田区までの移動時間と荷卸し時間分が短縮されると想定される。

◆川口 ⇒ 大田へ移動 44分

◆大田での荷卸し 32分

△川口での荷卸し増加分 10分

削減効果（期待値） 66分

- ・この業務に従事している運送事業者一社の場合、帰り荷の積込み場所が埼玉であり、東京都大田区から埼玉への移動分の削減効果も期待される。

◆大田 ⇒ 川口への移動 44分

（川口から帰荷荷主までの距離は変わらないと想定）

合計で110分の削減効果が期待される。

- ・川口から東京都大田区までの高速料（往復）が削減される。

【実証実験への取組み】

- ・4月下旬を目途に荷主も関東の拠点の集約を考えており、これの推進に向けてトライアルの実施を検討していただいた。

⇒川口1ヵ所卸しの便を運行してもらい、効果を検証する。

荷主は、川口センターへの集約に向けて事前に様々なシミュレーションを行い、施策に対する評価を行なっている。シミュレーションの結果、これまでのサービスレベルを維持するためには、配送車の増車や配送距離の延長などに伴って物流コストが増加することが明らかとなったが、喫緊の課題は岩手からの幹線（長距離輸送）ドライバーの労働環境改善（拘束時間短縮）であり、そのためにはコスト増を伴ったとしても首都圏センターの集約が不可欠と判断された。

検討に際して主な検討項目は次のとおりである。

- ・東京センターが担っていた機能の、川口センターへのスムーズな移管

⇒作業スペース、接車バースの確保、車両駐車スペースの確保

- ・配送サービスレベル（リードタイム）の維持

⇒作業時間（スケジュール）の見直し、配送車両の確保

- ・配送コスト（配送距離の長距離化）増加

⇒必要コストの把握、コスト増加に対する評価、費用の予算化

平成29年9月20日～23日の運行状況の整理

項目		発生場所	時間		その他
3泊4日運行					
総走行距離				1,670 km	
運行状況	拘束時間1－①		1日目	10時間32分	1日目合計 12時間41分
	休息期間	休息①		9時間34分	休息合計 9時間34分
	拘束時間1－②		1日目	2時間9分	
	拘束時間2－①		2日目	2時間9分	2日目合計 13時間12分
	休息期間	分割休息2－①	〃	6時間33分	休息合計 10時間47分
	拘束時間2－②		〃	10時間11分	
	休息期間	分割休息2－②	〃	4時間14分	
	拘束時間2－③		〃	52分	
	拘束時間3－①		3日目	3時間16分	3日目合計 16時間49分
	休息期間	分割休息3－①	〃	7時間12分	休息合計 7時間12分
	拘束時間3－②		〃	13時間33分	
	拘束時間4		4日目	37分	
連続運転	連続運転時間	4時間を超える連続運転は行われていない。			

注) 発荷主の運行（片道）に関しては拘束時間の問題も休息期間の問題もクリアしている。

連続運転時間についても適切に休憩がとられており問題はない。

本事業とは直接関係ないが、当該業務の運行にかかわるトラックの1ラウンドの運行全体を見ると「3日目」の拘束時間、休息期間（分割）に問題があることがわかる。

具体的には、帰荷荷主（2回帰荷を積んでいる）での積込みに、

1回目 164分

2回目 197分

要している。これには待機時間、休憩時間などが含まれている可能性はあるが、荷主庭先に到着指定から出発するまでに3時間程度要していることは間違いない。

運送事業者にとっては、これを解消することが今後の大きな目標となろう。

【長時間滞留の要因（想定）】

- ・ 積込み時間までの調整
- ・ 休憩時間
- ・ 積込み場（積込みバース）、積込み作業要員などが不足している
- ・ 荷揃えができていない（ピッキングしながらの積込み）
- ・ 手荷役をおこなっている など

平成29年9月20日～23日の運行状況

	イベント	業務	場所	時刻	距離 (km)	所用時間 (分)	その他
1 日 目	事業所出庫		大船渡	15:47			本社営業所
		運転①			3.2	21	出庫前点検、給油等を含む
	発荷主到着		大船渡	16:08			
		待機				66	
	発荷主積込開始		大船渡	17:14			
		荷役①				36	
	発荷主出発			17:40			
		運転②			239.6	229	
2 日 目	休憩場所①到着			21:29			
		休憩①				10	福島松川PA
	休憩場所②出発			21:39			
		運転③			234.4	169	
	川口拠点到着			0:28			関東1拠点目荷卸し
		荷役②				15	
	川口拠点出発			0:43			
		運転④			42.3	44	
	太田拠点到着			1:27			関東2拠点目荷卸し
		荷役③				32	
	太田拠点出発			1:59			
		運転⑥			0.8	20	
	休憩場所①到着			2:19			
		休息①				574	休息（9時間34分）
	休憩場所①出発			11:53			
		運転⑦			66.7	129	
3 日 目	休憩場所②到着			14:02			
		休息②				393	分割休息（6時間33分）
	休憩場所②出発			20:35			
					2.4	11	
	帰荷荷主到着			20:46			埼玉県
		荷役④				208	内訳（荷役144分 待機61分 他3分）
	帰荷荷主出発			0:14			
		運転⑧			81.3	88	栃木県さくら市
	休憩場所②到着			1:42			
		休憩②				37	給油等を含む
	休憩場所②出発			2:19			
		運転⑨			222.1	166	
	帰荷着荷主①到着			5:05			宮城県仙台市
		荷役⑤				19	
	帰荷着荷主①出発			5:24			
		運転⑩			59.3	53	
	休憩場所③到着			6:17			国見SA
		休憩③				11	
	休憩場所③出発			6:28			
		運転⑪			23.3	18	
	休憩場所③到着			6:46			PA
		休息③				254	分割休息（4時間14分）
	休憩場所③出発			11:00			
		運転⑫			233.5	196	
	休憩場所④到着			14:16			埼玉県幸手市
		休息③				432	休息（7時間12分）
	休憩場所④出発			21:37			
		運転⑬			2.5	12	
	帰荷荷主到着			21:49			埼玉県
4 日 目		荷役⑥				164	
	帰荷荷主出発			0:23			
		運転⑭			0	2	
	休憩場所④到着			0:25			
		休憩④				15	埼玉県
	休憩場所④出発			0:40			
		運転⑮			281.5	222	
	休憩場所⑤到着			4:22			
		休憩⑤				14	菅生PA
	休憩場所⑤出発			4:36			
		運転⑯			31.5	33	
	帰荷荷主②到着			5:09			宮城県仙台市
		休憩⑥				178	荷卸時間までの待機？
	荷卸開始			8:07			
		荷役⑦				19	
	帰荷荷主②出発			8:26			
					145.2	191	
	事業所到着			11:37			

(3) 実証実験

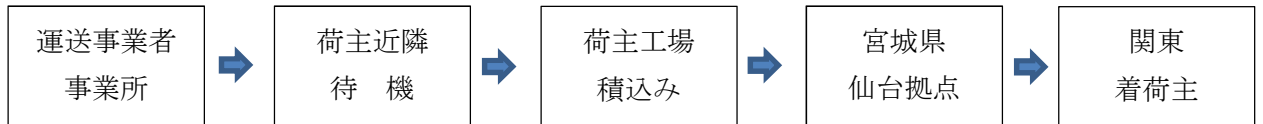
① 荷主近隣での待機時間（時間調整）の削減

荷主近隣での待機時間（時間調整）の削減に向けた実証実験を実施した。

- 1) 従来通りの運行（荷主近隣で待機） 平成30年2月9日
- 2) 荷主近隣での待機がない運行 平成30年2月8日

実証実験のイメージは図に示すとおりである。

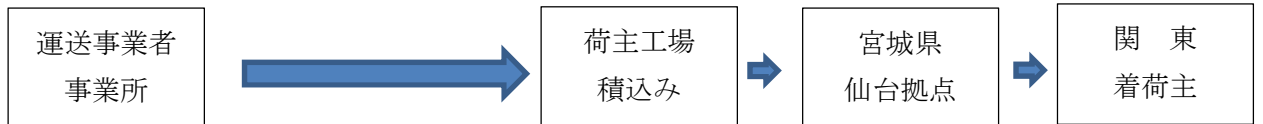
《現在の運行パターン》



実証実験

《実験の運行パターン》

積み込み時間をあらかじめ指定



実証実験の結果は表に示すとおりである。

荷主近隣で待機を行なう運行の場合は待機なしの場合に比べて「115分（1時間55分）」拘束時間が長くなっている。

荷主近隣での待機時間はドライバーにとっては有意義な休憩かもしれないが、運行管理（拘束時間）的には長時間化に大きく影響を及ぼす要因であり、ドライバーと十分に意見交換を行いながらその位置づけを明確にする必要がある。

	2月8日(木)		2月9日(金)	
	待機なし		待機あり	
	時刻	時間(分)	時刻	時間(分)
気仙沼発	14:50		13:50	
大船渡着			15:10	80
大船渡発			16:50	100
荷主着	15:50	60	16:55	5
荷主発	16:30	40	17:15	20
仙台着	19:20	170	20:30	195
仙台発	19:50	30	20:50	20
休憩場所着	21:00	70		
休憩場所発	21:30	30		
川口着	0:10	160	0:55	245
川口発	0:40	30	1:35	40
大田着	1:15	35	2:10	35
合 計 (拘束時間合計)		625		740
		10時間25分		12時間20分

②関東での荷卸し拠点の集約化

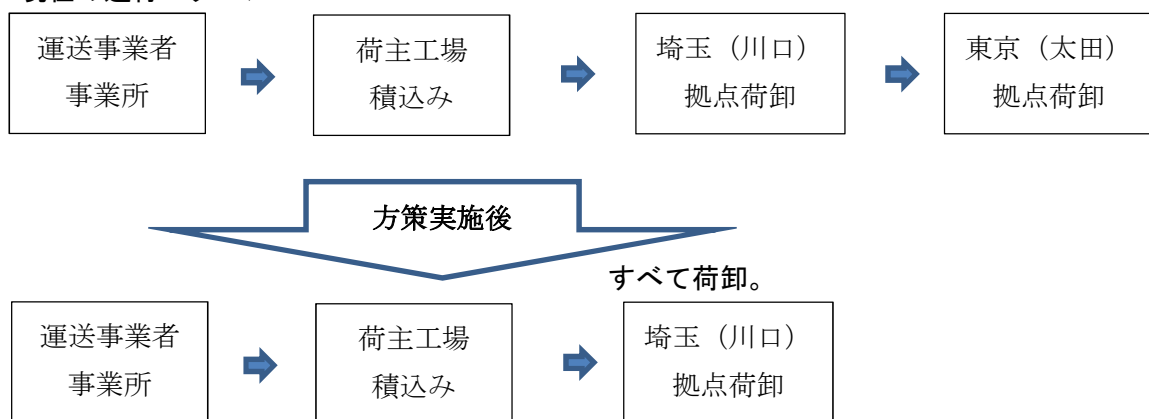
荷主が4月下旬に実施しようと考えている方策である。

荷卸し拠点（着拠点）が2ヵ所から1ヵ所に集約すれば「拠点から拠点への移動時間」ならびに「2ヵ所目の拠点で発生する荷卸しに伴う手続きや段取りに要する時間」の短縮が期待できるところであり、ドライバーの労働環境の改善に大きな効果があると思われる。

実証実験については移行に向けた準備期間中であることなどがあり実施出来なかったが、実運送事業者も拘束時間の短縮が進むと期待しているところである。

●運行パターン②

《現在の運行パターン》



【拠点集約による拘束時間短縮効果（シミュレーション）】

川口センターに集約することで、約1時間の拘束時間短縮が期待できる。

◆川口 ⇒ 大田へ移動時間	44分
◆大田での荷卸し	32分
△川口での荷卸し増加分	10分
削減効果（期待値）	66分

4 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。

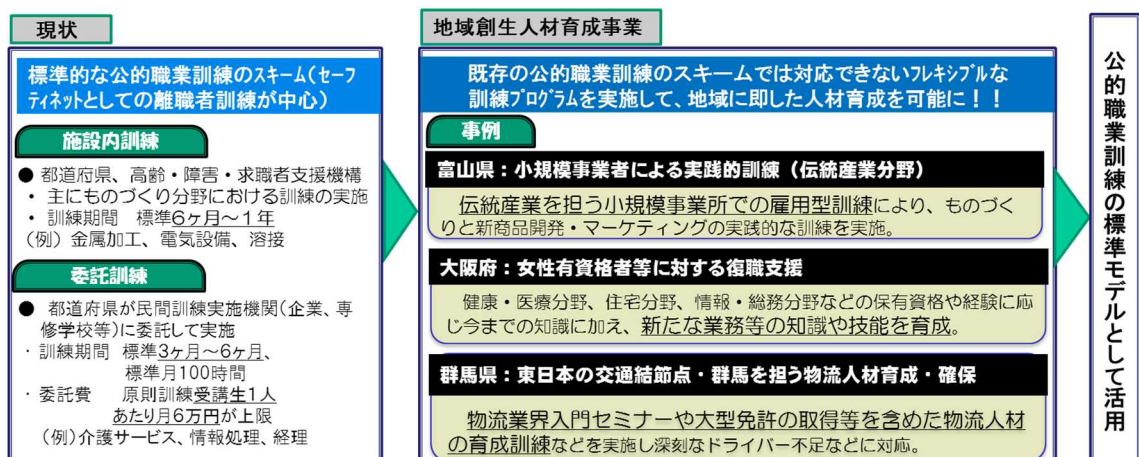
- 創設時期：平成 27 年度から事業開始
- 選定方法：都道府県から提案のあった事業計画の中から、コンテスト方式により選定し、育成事業の実施を委託
- 採択事業：平成 27 年度
 - 10 道府県（北海道、富山県、愛知県、三重県、京都府、大阪府、鳥取県、山口県、徳島県、宮崎県）
 - 平成 28 年度
 - 9 県（群馬県、埼玉県、静岡県、岡山県、愛媛県、高知県、福岡県、長崎県、熊本県）
 - 平成 29 年度
 - 6 県（福島県、茨城県、神奈川県、新潟県、滋賀県、島根県）

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。 ○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。 ○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。 ○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。 ○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
○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 ○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、求人増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 ○本事業で育成する人材 ・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） ・対象分野：物流、建設、介護、IT
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。 ○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。 ○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、荷主協力要請書を発出した企業または各県協議会の情報等により選定した企業を対象にヒアリング等による調査を 24 社に対し行った。

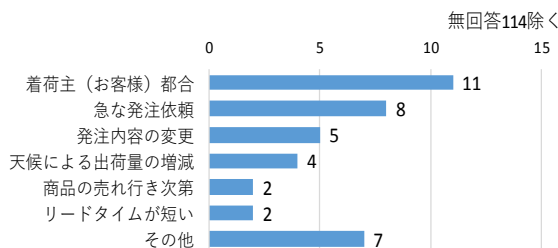
- コスト負担について、荷役料金・高速料金・附帯料金等に対し、「運賃込みの設定」の回答が多く、さらに「運賃込みの設定だと思う」、「荷役や横持ちはドライバーの仕事なのでは当たり前」といった回答もあり、適正な取引に向けて改正運送約款の普及促進と荷主団体、荷主企業への改正趣旨の周知により、運賃とは別建て料金の收受を含めた取引環境の適正化が望まれる。
- 運送事業者への作業効率化の協力依頼について「相談を受けたことがない」といった回答も多く、運送事業者は「荷主に課題を伝える」必要がある。
- 近年の情勢から荷主が「荷役の効率化」等の検討をする等、荷主による運送事業者への配慮がうかがえる結果となった。
- 「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運送依頼の遅れや、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、発荷主、運送事業者、着荷主 3 者間によるコミュニケーション向上により、取引環境の改善が望まれる。

【郵送アンケート結果】

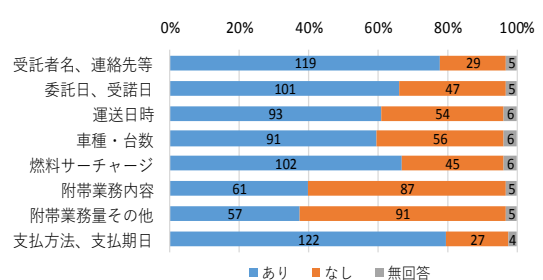
運送依頼が直前になる要因は着荷主の都合によるものが多く、そのため、改善策は「ない」の回答が多かった。

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。

運送依頼が直前になる要因 N=153



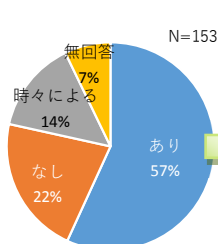
書面化有無 N=153



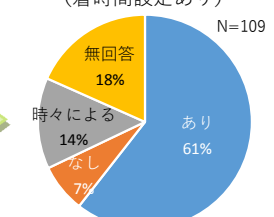
配送先の着時間に設定がある社は 57%、うち余裕がある社は 61%であった。

「トラック運送における下請・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。

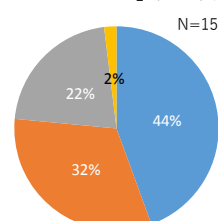
配送先の着時間設定 N=153



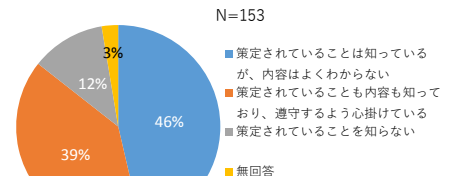
配送先の着時間の余裕の有無 (着時間設定あり) N=109



「ガイドライン」認知度 N=153



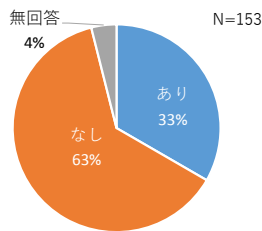
「改善基準告示」の認知度 N=153



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

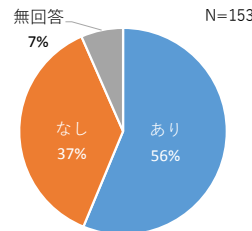
運送事業者から時間短縮（作業効率化）の協力依頼「あり」33%と少なく、内容は「荷積み時間の厳守」の回答が多かった。

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

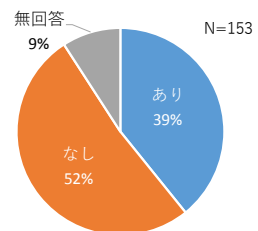


「高速料金」「荷役作業・附带作業料金」の支払いについて、高速料金支払い「あり」56%、荷役作業等支払い「あり」39%であった。支払わない理由は「込みの運賃設定」や「請求されないため」の回答が多かった。

高速料金支払の有無

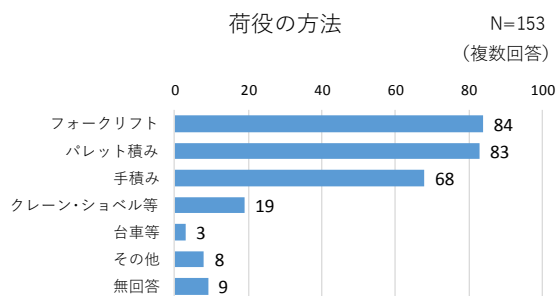


荷役作業・附带作業の追加料金支払の有無



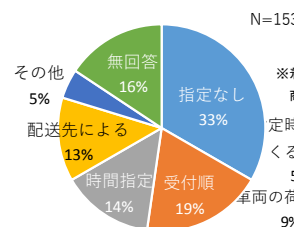
荷役の方法は「パレット積みのフォークリフト」が多く、次いで「手積み」であった。荷積みに課題がある場合の方法や検討内容は「パレット輸送」が多かった。

荷役の方法

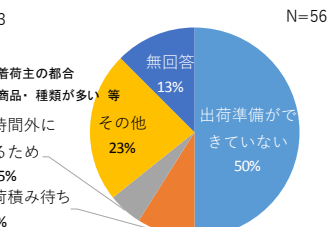


荷積みの担当は「自社とドライバー」42%が多く、次いで「ドライバー」37%であった。荷積みの順番は「指定なし」33%が多く、手待ち要因は「出荷準備ができていない」が半数を占めた。

荷積みの順番

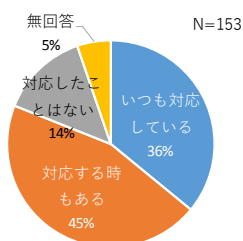


ドライバーの手待ち要因

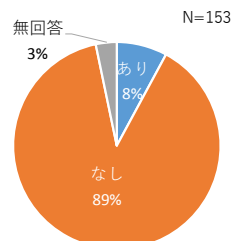


荷主都合で運行開始が遅くなった場合の着時刻に対する対応について「いつも対応している」36%、「対応するときもある」45%であった。到着時間遅延のペナルティ有無は「なし」89%であった。

着時刻の対応

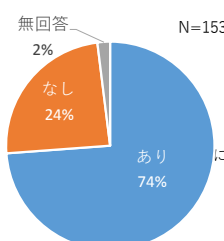


到着遅延によるペナルティ

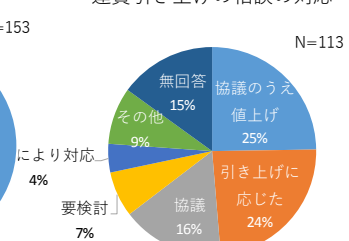


運送事業者からの運賃引き上げの相談有無は「あり」74%、そのうち、「協議のうえ値上げ」「引き上げに応じた」が半数程度を占めている。

運賃引き上げの相談の有無

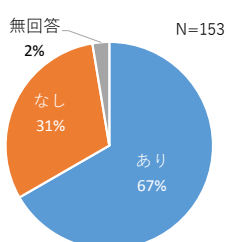


運賃引き上げの相談の対応

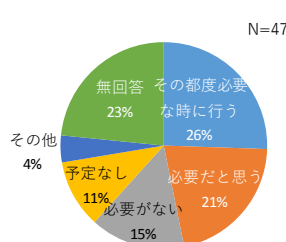


運送事業者との定期的な話し合いの有無について「あり」67%、「なし」31%、なしの理由としては「その都度行う」「必要だと思う」が47%、一方「必要がない」「予定なし」が26%であった。

定期的話し合いの有無

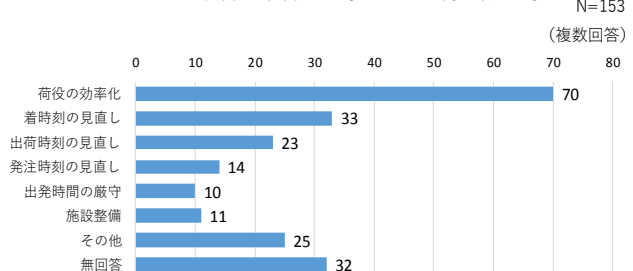


話し合いの場を作ることの必要性



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。

【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、荷主協力要請書を発出した企業または各県協議会の情報等により選定した企業を対象に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、適正な取引に向けて改正運送約款の普及促進と荷主団体、荷主企業への改正趣旨の周知により、運賃とは別建て料金の収受を含めた取引環境の適正化が望まれる。

➤ 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」必要性がある。

➤ 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運送依頼の遅れや、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、発荷主、運送事業者、着荷主 3 者間によるコミュニケーション向上により、取引環境の改善が望まれる。

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。

(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）～

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。

岩手県の開催状況は以下のとおり。

	地 区	日 程	参 加 者
第1回	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	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	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	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

■講演内容

- ・労働基準監督署：長時間労働と取引環境の改善について
- ・運輸支局：運送約款の改正と運輸行政の動向について
- ・講師取引委員会：物流・特殊指定と下請法について（花巻市のみ）
- ・岩手県トラック協会：トラック運転者の労働時間の改善基準について（盛岡市のみ）

■荷主企業からの声

- ・厳しい現状はどこも一緒ではないか、但し、運賃等の値上げについては、検討の余地は十分にある。
- ・不足しているドライバーに外国人を積極的に採用すべきだ。
- ・監督署並びに運輸支局の話を聞いて、運送業者のことをあらためて理解できた。

■運送事業者の声

- ・これまでと違う「公正取引委員会」からの話であったので、参考になる話があった。元請事業者にも聞いてほしかった。
- ・運送事業者の実情について、監督署・運輸支局から話をしてもらって感謝すると共に、自らも行動しなければならないことを実感した。
- ・荷主企業の皆様と、良きパートナーであり続ける努力をして行きたい。
- ・これまでと違う「公正取引委員会」からの話であったので、参考になる話があった。

■トラック協会の声

- ・ 1 回目（一昨年）は、運転者の労働時間の規制等の現状について理解を求めたが、今回は、運送約款の改正内容についての理解を求めた。回数を重ねるごとに内容を変えて今後共進めて行きたい。他支部も同様に進める予定である。
 - ・ 荷主企業の皆様に理解を深める取り組みを進めて行きたい。
 - ・ 久慈では初めてであったが、トラック業会の現状を理解してもらい、且つ、地域的な課題・取引環境の改善に向け議論が進められることを期待したい。
- 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	青森県 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	青森県 八戸市	平成 29 年 11 月 29 日（木）	荷主企業 13 社 21 名 運送事業者 19 者 22 名
第 3 回	青森県 八戸市	平成 30 年 2 月 19 日（月）	荷主企業 23 社 30 名 運送事業者 34 者 38 名
第 1 回	秋田県 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	秋田県 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	秋田県 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	秋田県 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	秋田県 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	秋田県 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	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	平成 30 年 1 月 24 日	荷主企業 12 社 13 名

	仙台市	(火)	運送事業者 70 者 93 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	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

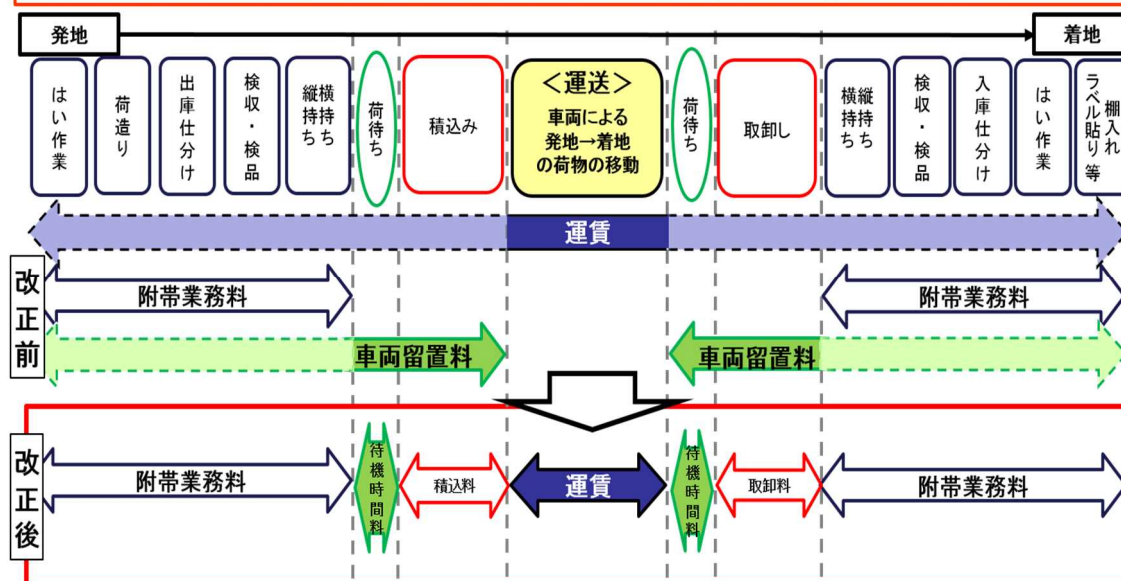
(3) 改正運送約款の普及促進について

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・料金の収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収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収受できるよう標準運送約款の一部を改正し、適正な運賃・料金を収受するための環境整備を図ったところです。

適正な運賃・料金収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・料金を収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。

(3) 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：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)

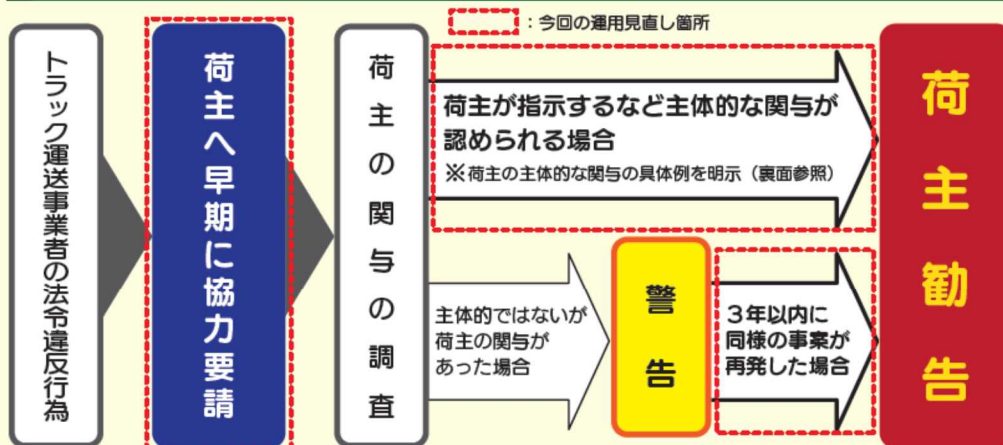
労働時間の主なルール(平成13年8月20日 国土交通省告示第1365号)

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。

5 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。

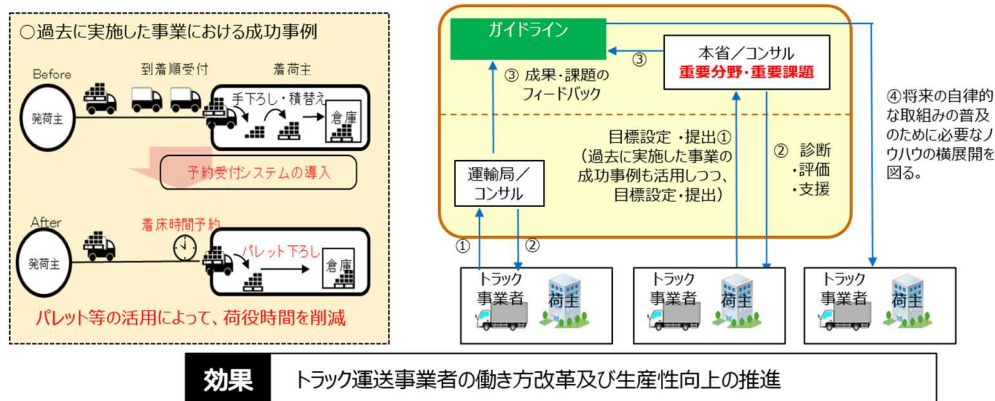
また、東北管内から首都圏に向けた輸送は長距離輸送となり長時間労働の実態が多いことで不規則な運行となっている。このような実態から長距離運行に中継輸送を導入することで、輸送の効率化や不規則な就業形態、長時間労働の解消が期待されることから、中継輸送を対象に取組を検討し、今後の普及・実用化に向けた課題、解決策を検討する。

■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のは全体の約 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。