

トラック運送事業の 長時間労働改善に向けた パイロット事業（案）

パイロット事業に係る第1回岩手県検討会議

平成28年10月21日（金）10時～

（公社）岩手県トラック協会 会議室

1. 本事業の趣旨・目的

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

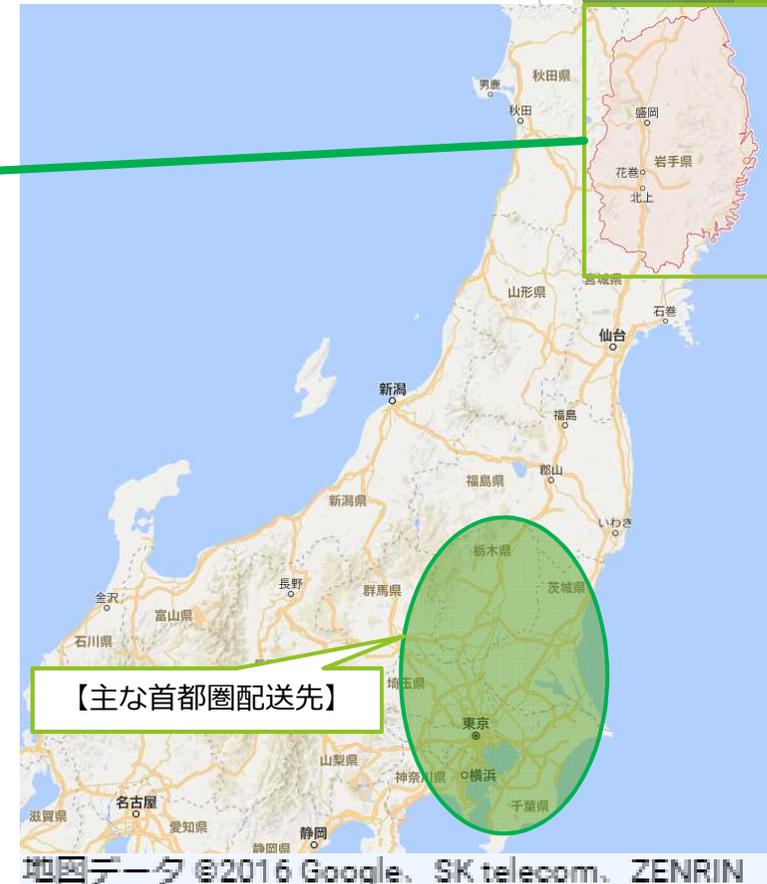
2.対象集団の概要

- ▶ 対象集団は宮古市の荷主、宮古市の事業者2者、そして盛岡市の事業者1者で構成されています。運行は宮古市から主に首都圏・北陸等に材合板を配送しており、月に150便以上の運行があります。

区分	名称	所在地	主な荷の種類	備考
発荷主	A社	岩手県宮古市	国産材合板の製造・販売	従業員91名
運送事業者	B-1者	岩手県盛岡市	大手メーカーの製品輸送等	保有車両数：37台 <small>(スペア含)</small> ドライバー：27人 平均年齢：40～50代
	B-2者	岩手県宮古市	一般・合板・フローリング等の輸送	保有車両数：16台 ドライバー：17名 平均年齢：48歳
	B-3者	岩手県宮古市	合板、フローリング等の輸送	保有車両数：12台 ドライバー：12名 平均年齢：50代
着荷主	(住宅メーカー)			
選定理由等	・雑工業品について、荷主都合の手待ち時間が長いことが認められ、国産材合板の輸送に係る集団を対象とすることが適当であると決定			
事務局	・岩手労働局 労働基準部監督課／岩手運輸支局 輸送・監査部門／(公社)岩手県トラック協会			

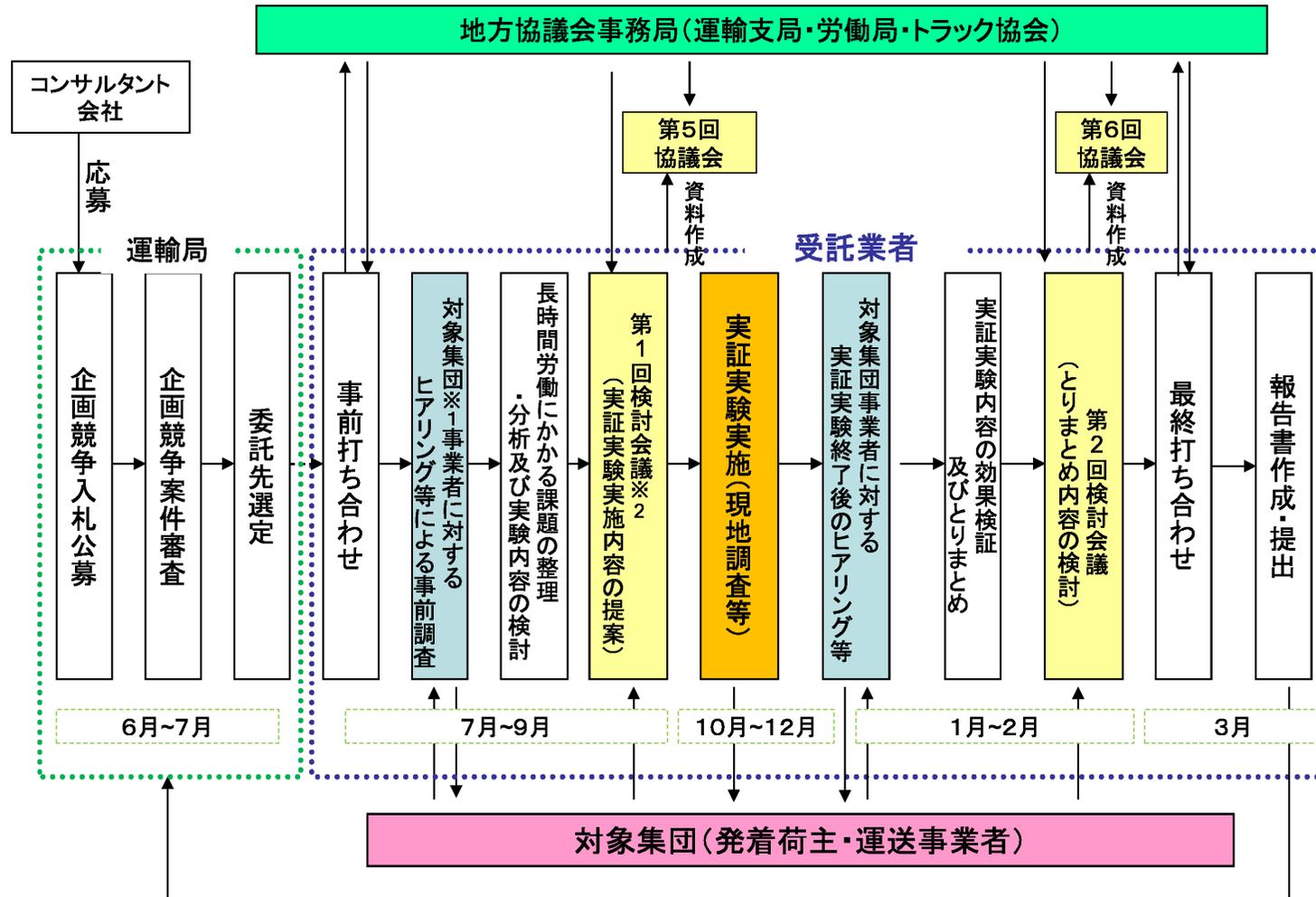
2.対象集団の概要

- ▶ 事業所の位置関係は以下の通りです。盛岡から宮古まで片道の所要時間は2時間以上を要します。



3.全体スケジュール（事業全体）

パイロット事業のすすめ方（イメージ）



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

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

3.全体スケジュール（県協議会）



4. 事前調査の実施

(1) 概要

- ▶ **自己診断チェックシート（事前調査票）の配布**
 - ▶ 対象集団（発荷主、運送事業者、ドライバー）の実態を把握
 - ▶ 調査日：H28.8.24～8.31の1週間（ドライバー実態調査期間）
～9/9までに回収
- ▶ **第1回ヒアリング調査の実施**
 - ▶ 自己診断チェックシートから集計・分析した結果から、各対象集団にヒアリング調査を実施
 - ▶ 調査日：H28.9.27 運送事業者B-1者
H28.9.28 運送事業者B-2者、運送事業者B-3者、
発荷主A社
- ▶ **第2回ヒアリング調査の実施**
 - ▶ 各対象集団からの結果をとりまとめ、実証実験に向けたパイロット事業案を提示
 - ▶ 調査日：H28.10.14 運送事業者3者、発荷主A社

4. 事前調査の実施

(2) 自己診断チェックシート結果

▶ 発荷主

質問事項	回答
繁閑あり	(受注ごとに製造・発送を行うため、受注状況によりことなる)
荷役作業・付帯作業の書面化	・ 書面化している
荷役、高速道路料金の支払い	・ 対象外と認識している
改善基準告示について	・ 知っており、改善基準告示を遵守するよう心掛けている
荷主側で必要と考えられるもの	<ul style="list-style-type: none"> ・ 発注時刻の厳守・前倒し ・ 出荷時刻の厳守・前倒し ・ 配送先への配送指定時刻の延長・柔軟化 ・ 配達先での手待ち時間の削減への口添え
時間短縮（作業効率化）への運送事業者からの協力依頼の有無	<ul style="list-style-type: none"> ・ 積み込み時刻の前倒し依頼に対し取り組んだが、出荷する製品の準備待ちのため協力できなかったこともある ・ 手待ち時間が発生しているため、ドライバーの出勤時刻を遅らせ、積み荷時間を午後に対応した

4. 事前調査の実施

(2) 自己診断チェックシート結果

▶ 運送事業者（B-1者）

- ▶ 自己診断チェックシートから、1日の拘束時間、時間外労働時間が長く、長時間労働がうかがわれます。

労働時間の項目	8月1週間の 対象運行平均	H27年 平均*	H27年 最大月*	改善基準告示
1ヶ月の拘束時間	-	342.9	359.0	293時間
1日の拘束時間	15.0 (休憩1.5時間)	19.0	20.0	1日13時間 最大16時間
1日の運転時間	10.0	14.6	16.0	2日平均1日9時間未満
1日の最大連続運転時間	3.7	4.2	5.0	4時間未満
1日の荷役時間	1.0	-	-	-
1ヶ月の総労働時間	-	156.3	206.0	1日8時間 (参考：8時間×30日＝240時間)
1ヶ月の時間外労働時間	-	166.1	185.0	条件のもと27時間まで

*1ヶ月の中で一番時間が長いドライバーを対象

4. 事前調査の実施

(2) 自己診断チェックシート結果

▶ 運送事業者（B-2者）

- ▶ 自己診断チェックシートから、1日の拘束時間が長くなっていますが、こまめに休憩をとって運行しています。

労働時間の項目	8月1週間の 対象運行平均	H27年 平均*	H27年 最大月*	改善基準告示
1ヶ月の拘束時間	-	275.4	292.5	293時間
1日の拘束時間	13.7 (休憩1.5時間)	19.7	21.8	1日13時間 最大16時間
1日の運転時間	10.9	10.0	10.8	2日平均1日9時間未満
1日の最大連続運転時間	3.7	3.9	4.0	4時間未満
1日の荷役時間	約56分	-	-	-
1ヶ月の総労働時間	-	234.2	266.0	1日8時間 (参考：8時間×30日＝240時間)
1ヶ月の時間外労働時間	-	70.5	78.0	条件のもと27時間まで

*1ヶ月の中で一番時間が長いドライバーを対象

4. 事前調査の実施

(2) 自己診断チェックシート結果

▶ 運送事業者（B-3者）

- ▶ 自己診断チェックシートから、1日の拘束時間等については基準内となっていますが、時間外労働等により総労働時間が長くなっていることがうかがえます。

労働時間の項目	8月1週間の対象運行平均	H27年平均*	H27年最大月*	改善基準告示
1ヶ月の拘束時間	-	304.8	324.5	293時間
1日の拘束時間	12.5 (休憩2.1時間)	12.0	12.9	1日13時間 最大16時間
1日の運転時間	8.0	8.1	10.1	2日平均1日9時間未満
1日の最大連続運転時間	3.9	3.5	3.5	4時間未満
1日の荷役時間	1.5	-	-	-
1ヶ月の総労働時間	-	289.8	368.3	1日8時間 (参考：8時間×30日＝240時間)
1ヶ月の時間外労働時間	-	108.1	127.5	条件のもと27時間まで

*1ヶ月の中で一番時間が長いドライバーを対象

5.ヒアリング調査結果

▶ 発荷主①（主な内容）

項 目	回 答
①長時間労働の改善に向けての意向	<ul style="list-style-type: none"> ・ 当日製造したものを運送してもらうこともあり、可能な限りそのような発注は少なくしていかなければならないと思っている。
②改善基準告示の遵守状況に関する意識	<ul style="list-style-type: none"> ・ 荷主の方でも運送事業者の安全管理の講習会に参加したり、勉強を始めたところであり、今後は「改善基準告示」についても気をつけながら考えていかないといけない。
③運送に係るコスト負担について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 今は労働時間では見ておらず、卸し先の距離等で運賃が決まるというのがベースにあると思うので、難しいというのが実態である。一般的な考え方が変わってくれば、荷主側もならっていかなければならないと思うが、荷主側にしてみれば、できるだけ価格が安い事業者がよい。 ・ 高速道路料金の支払いはしていない。弊社の指示であれば支払うが高速道路は利用していないと思う。全体的に高速料金を支払うような流れとなってくれば荷主側も考えなければならぬが、現状での支払いは厳しい。

5.ヒアリング調査結果

▶ 発荷主②（主な内容）

項 目	回 答
④運送事業者の課題への対応等について	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運送事業者さんの都合での積み込み時間を調整することは問題ないと思う。現状もそのようにしている。 ・ 着荷主さんからの依頼時に、弊社側で配送日時を伝えるので、着日を遅らせるのは難しい。 ・ 積み込み日を早めるというのは無理ではないと思う。製品の在庫があることが前提となるが、話し合いにより、1,2日前に運送事業者に発注する可能性はゼロではない。
⑤その他	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通常の荷役は、受付順となっているが、遠方への運行の場合は順番を早める等の対応を行っている。 ・ この10年間で在庫が一番タイトである。震災前には標準の厚さの合板は1ヶ月で80万枚生産していたが、震災後は40万枚と半分になり、現在は50万枚程度の生産である。発注が好調のため、近況は生産が間に合わず、発注伝票等が遅くなる状況が発生している。 ・ 積み込みの人数（現フォークリフト2台）が増えれば単純に荷積み時間は短縮される。

5.ヒアリング調査結果

▶ 運送事業者-B-1者（主な内容）

項 目	回 答
①ドライバーの高齢化・不足、雇用の定着について	<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーの高齢化が進んでいるため健康面のリスクがある。若手は不足しており、1,2ヶ月での退職する方もいる。
②長時間労働の課題要因、配送先に特化した課題要因について	<ul style="list-style-type: none"> ・急な発注があった場合は、運行にも影響がある。 ・当日の朝の運行依頼が多い。 ・荷主側の生産ラインにトラブルがあった時は2,3時間の手待ちがある。 ・大きな配送先では、全国からの運送事業者が集まるため順番待ちがある。
③改善基準告示の遵守について	<ul style="list-style-type: none"> ・発荷主さんに対し、何度か作業効率化の協力依頼をしたことはあるので課題認識はあると思う。 ・対象運行以外の他荷主に対してであるが、実態を知ってもらうために文書でハンドル時間や拘束時間等を提示し、出発の時間を早くできないか相談している。
④運送コスト負担について	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路の利用は着時刻に合わせ、使ったり使わなかったりするが料金は収受していない。 ・手待ち時間はあるが料金は収受していない。
⑤運送業界全体、行政等への協力要請が必要なこと	<ul style="list-style-type: none"> ・改善基準告示の荷主への周知の徹底が必要である。
⑥労働環境改善について	<ul style="list-style-type: none"> ・全国的に、荷主と運送事業者相互でコンプライアンス遵守の認識を深めてほしい。

5.ヒアリング調査結果

▶ 運送事業者-B-2者（主な内容）

項目	回答
①ドライバーの高齢化・不足、雇用の定着について	<ul style="list-style-type: none"> ・若いドライバーは少なく、近年は出入りが激しい。
②長時間労働の課題要因、配送先に特化した課題要因について	<ul style="list-style-type: none"> ・弊社の独自の対応として、出勤時間を10時から14時に変更し、遅めの荷積み開始にしたことにより待ち時間が少なくなり、これまで3～4時間程度かかっていた荷積み時間が短縮された。 ・配送先は全国からトラックが集まっているため、順番待ちに時間がかかることはあるが、こればかりは仕方がないと思う。
③改善基準告示の遵守について	<ul style="list-style-type: none"> ・定刻8時に現在地の連絡、荷卸し終了時の連絡、最寄りの休息場所に着いたら点呼連絡、そこでの休憩時間等の確認等、こまめに連絡をもらうようにしている。 ・新しいデジタコを導入し、PC上でリアルタイムに作業状況や、GPSで現在地を把握できるため、運行や作業の遅れ等を早期に見つけ、遅れる場合は荷主に連絡をし、了承いただくようにしている。 ・逆に改善基準告示を遵守するためにこまめに休憩を入れることでドライバーに負担をかける場合もある。（例えば連続運転時間が4時間と少しで到着するのに遵守するために休憩を入れる等）
④運送コスト負担について	<ul style="list-style-type: none"> ・基本的には高速道路を利用している。昔からの慣例ということで発荷主さんからは高速料金は収受していないが、本来はもらう必要はあるかと思う。
⑤運送業界全体、行政等への協力要請が必要なこと	<ul style="list-style-type: none"> ・宮古ではフェリーの運航を目的とした港を建設中であるが、トラックターミナルやコンテナターミナル等を整備し、宮古への高速からのアクセス道路の整備や改善がされれば発展すると思う。
⑥労働環境改善について	<ul style="list-style-type: none"> ・県のトラック協会が荷主さんを集めて話し合いの場を作っていただいた。荷主さんと話し合いの場を作ってもらえているのはありがたい。大手の荷主さんでも、運行時間の前倒し等、労働環境改善に協力してくれる会社もある。

5.ヒアリング調査結果

▶ 運送事業者-B-3者（主な内容）

項 目	回 答
①ドライバーの高齢化・不足、雇用の定着について	・辞める人は少なく、定着率が高い。
②長時間労働の課題要因、配送先に特化した課題要因について	・運行依頼は前日にあるが、運送先は当日に連絡がある。 ・生産が追い付かず、積み込み時間が遅くなることがたまにある。 ・配送ルートは運行管理者が決められているが、状況に応じた一般道路利用や高速道路利用はドライバーに任せている。
③改善基準告示の遵守について	・特に遵守するために細やかな対策を行っているわけではない。 ・改善基準告示は遵守しなければならないが、労働時間を短縮するというのはドライバーに対しても対価も減ることになる。 ・ドライバーの運転時の状況にもよるが、改善基準告示を遵守することが安全につながるとは限らない。
④運送コスト負担について	・高速道路料金は収受していない状況で営業利益を上げればよいと思う。
⑤運送業界全体、行政等への協力要請が必要なこと	・発荷主さん、運送事業者、着荷主さんがよい関係を築くのはなかなか難しいと思う。
⑥労働環境改善について	・混雑状況にもよるし、交通量が多いということは神経も使うため身体への負担があり、高速道路を利用したからといって労働環境の改善（時間短縮等）につながるというのは別問題である。 ・改善基準告示を遵守するという事は、何から何まで全部変えなければならないだろうし、現況では対価のこともあるので難しい。 ・ドライバーの生活水準を落とさないようにすることを基準にしなければならない。

6. ドライバー調査結果

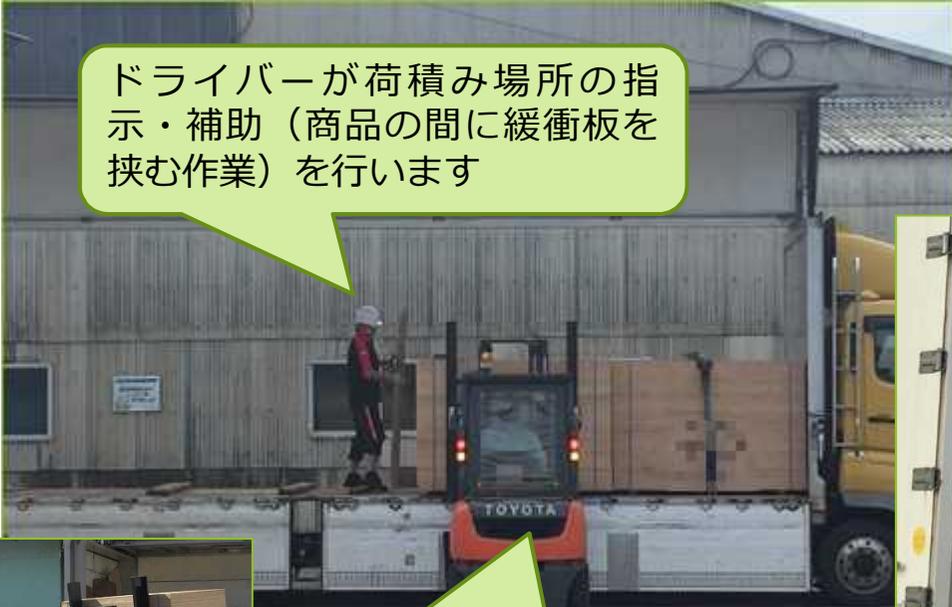
▶ アンケート記述式（一部ヒアリング）

項目	回答
①ドライバーの労働環境について	<p>(荷主に対して)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・発注伝票（運送依頼）を早めて欲しい ・積み込みまでの待機時間（製品の完成待ち）の短縮 ・着時刻の明確化や遅到着時間指定は無くして欲しい（次の日の運行に影響） ・待機場所の確保 <p>(全体について)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・会社全体でドライバーが居心地のよい環境整備 ・社内のコミュニケーションが必要
②労働時間や取引環境の改善についてどんな対策が必要と思うか	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路料金の割引や無料化 ・荷主にも協力いただき、時間短縮や環境整備を図る ・手積みなし、荷役時間の短縮 ・荷主等に対しての改善基準告示の周知 ・ドライバーが改善基準告示を守るという意識を持つ ・高速道路の制限速度緩和 ・拘束時間の短縮、給与を高くする ・高速道路の渋滞解消 ・手待ち時間の解消

7. 荷役の状況－発荷主－

- ▶ 発荷主さんでの荷積みの様子です。

合板の荷積みは、他産業の製品や商品と比較すると、フォークリフトで運ぶ回数も少なく、割と早い時間で荷積みができます。



ドライバーが荷積み場所の指示・補助（商品の中に緩衝板を挟む作業）を行います



荷崩れ防止のため、ベルトで固定します



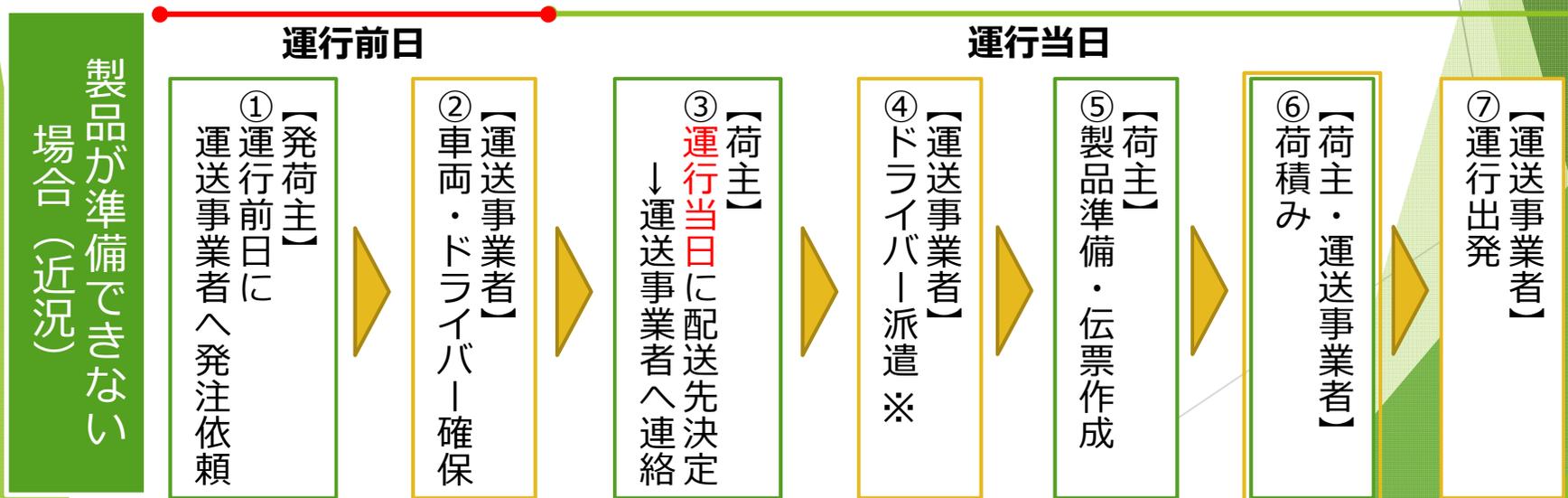
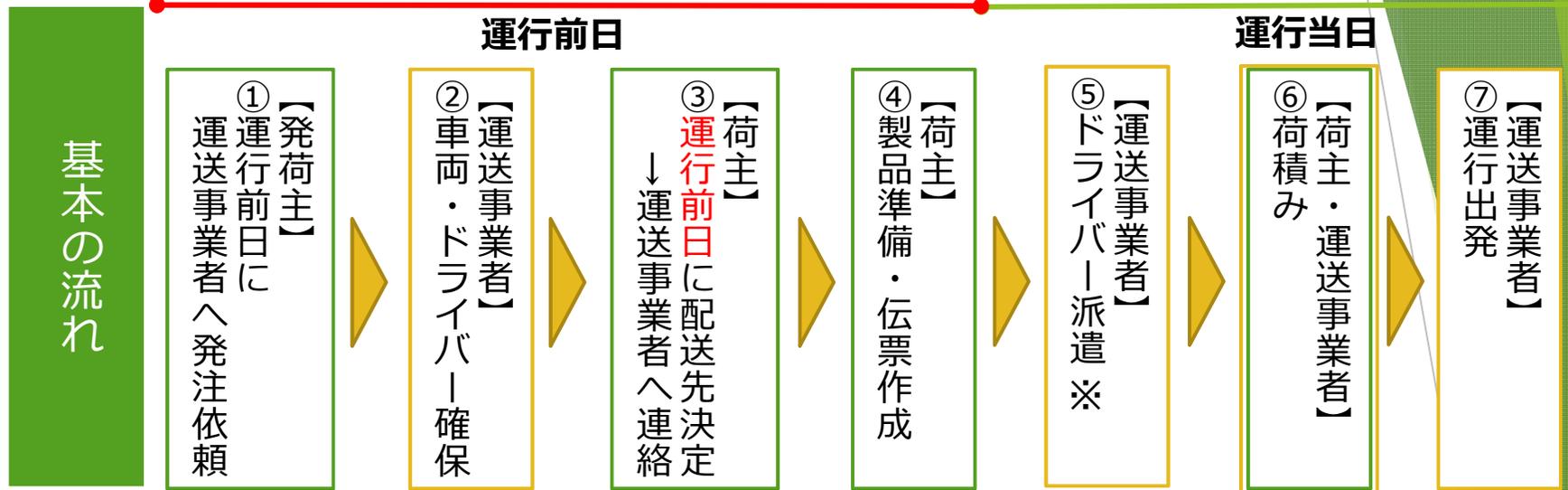
フォークリフト作業員（2名、2台体制・運送事業者B-3者へ依頼）が積み荷を行います

木製パレットを使用

何十枚を束ねた合板を1度に荷積みします

1段積みまたは2段積みになります。

8. 運行までの流れ



※通常、運送事業者は配送先決定連絡を受け、ドライバーを派遣しますが、状況によりドライバーを先に派遣する場合があります。

9.対象集団の課題－発荷主－

- ▶ 現在は50万枚程度の生産である。
 - 近況は発注依頼が好調で在庫不足が慢性化
- ▶ 通常は、運行前日までには伝票を運送事業者へ渡しているが、近況は配送先の決定は当日の朝になることが多い。
 - 運行依頼の遅れ
 - ▶ 機械のトラブルや突発的な人員不足、作業工程時間が想定外にオーバーすること等が原因
- ▶ 積み込みの人数（フォークリフト作業員）は2人で行っている。
 - フォークリフト作業員が増員できれば荷積み時間の短縮が図れる

9.対象集団の課題－運送事業者－

▶ 運行前

- ▶ 発注依頼が遅く、配送先が当日決定されるため、運行計画が立てにくい。
- ▶ 荷積みまでの手待ち時間の発生。

→運行前の荷積みまでの時間短縮をパイロット事業で行えないか。

▶ 運行中

- ▶ 高速道路が望ましい区間においても完全に高速道路を利用できていない。

▶ 配送先

- ▶ 配送先に着いてからの手待ち時間が長いことが多い。

▶ 全体

- ▶ 発荷主の工場の立地が宮古市であるため、高速道路I.C.まで時間を要する。

10.パイロット事業（案）

- ▶ 以上により、様々な対象集団の課題が浮き彫りとなりましたが、今回のパイロット事業で考えられるものとして、荷主さんにも協力いただける2案に絞りました。

	調査結果（実態）	パイロット事業（案）
【B-1者】 運行依頼の前倒し	・ 運行依頼から着荷主までのリードタイムが短く、余裕のある運行ができない	・ 荷主側で発注依頼が前倒しできそうな運行について検討し、運送事業者への運行依頼を1日程度前倒しする → 計画的な運行計画の実施が可能 ※ 全ての運行での実施は困難 （一部スポット的な運行で実施予定）
【B-2者】，【B-3者】 出勤時間の後倒し	・ 荷積みまで手待ち時間が発生する	・ 出勤時間を30分以上後倒しにする ⇒ 荷主側で製品準備・伝票を運行時間までに整え手待ち時間の発生を防ぐ → 拘束時間の緩和 ※ 全ての運行での実施は困難 （一部スポット的な運行で実施予定）

11. 今後のスケジュール（案）

10月末 (1)実証実験手順書作成



11月中 (2)実証実験（現地監理、効果・検証の実施）



～12月中旬 (3)実証実験後のヒアリング



12～1月末 (4)実証実験の効果検証、取引環境改善に向けたとりまとめ



2月初 (5)検討会の開催②



～3月末 (6)とりまとめ