

トラック運送事業の長時間労働改善に向けた
パイロット事業実施業務

報 告 書
〈 岩 手 県 〉

平成 29 年 3 月

国土交通省 東北運輸局

目 次

第 1 章 本調査事業の目的・業務内容	1
1-1 本調査事業の目的	1
1-2 本調査事業の業務概要	1
第 2 章 トラック運送事業の長時間労働改善に向けたパイロット事業	3
2-1 対象集団の概要	3
2-2 パイロット事業の実施内容	5
2-3 パイロット事業の分析結果	15
2-4 今後の取引環境の改善に向けて	21
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)	23
3-1 02 青森県パイロット事業概要版	23
3-2 03 岩手県パイロット事業概要版	25
3-3 04 宮城県パイロット事業概要版	27
3-4 05 秋田県パイロット事業概要版	29
3-5 06 山形県パイロット事業概要版	31
3-6 07 福島県パイロット事業概要版	33
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状況	35
4-1 人材確保に向けた取り組み	35
4-2 取引環境の改善に向けた取り組み	39
4-3 手待ち時間、荷役時間以外の外的要因の一例	43
第 5 章 次年度以降のパイロット事業に向けた課題	45
〈参考資料 1〉	参-1
〈参考資料 2〉	参-18

第1章 本調査事業の目的・業務内容

1-1 本調査事業の目的

トラック運送業においては、他の産業と比較して総労働時間が長く、また、荷主都合による手持ち時間等で長時間労働になるという実態があるものの、トラック運送事業者のみの努力では長時間労働を改善することが困難な状況となっている。

このような状況を踏まえ、トラック運送事業の長時間労働改善に向けたパイロット事業として、トラック輸送における取引環境・労働時間改善協議会（以下「地方協議会」という）が選定した発着荷主及び運送事業者による集団（以下「対象集団」という）に対する現状の分析、課題に対する解決手段を検討のうえ、実証実験を実施し検証することにより、トラック運送事業者の長時間労働改善のための環境整備を行うことを目的とした。

1-2 本調査事業の業務概要

(1) 対象集団に対するヒアリング等による事前調査

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

(2) 長時間労働にかかる課題の整理・分析及びパイロット事業内容の検討

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

(3) 検討会議の開催

検討会議は、実証実験実施前と実証実験実施後の2回行った。

- ・実証実験前：平成28年10月21日（金）10:00～ 於 岩手県トラック協会

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17日（金）13:30～ 於 岩手県トラック協会

実証実験の結果報告、改善状況、実験成功の要因分析、今後の課題等について検討を行った。

※検討会議開催前に、対象集団に事前説明し意見を反映させたうえで資料を作成した。

(4) 実証実験の実施

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

(5) 対象集団に対する実証実験終了後のヒアリング等

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

(6) 実証実験内容の効果検証及び取りまとめ

実証実験成功の要因分析、今後の検討課題等の取りまとめを行った。

第2章 トラック運送事業の長時間労働改善に向けたパイロット事業

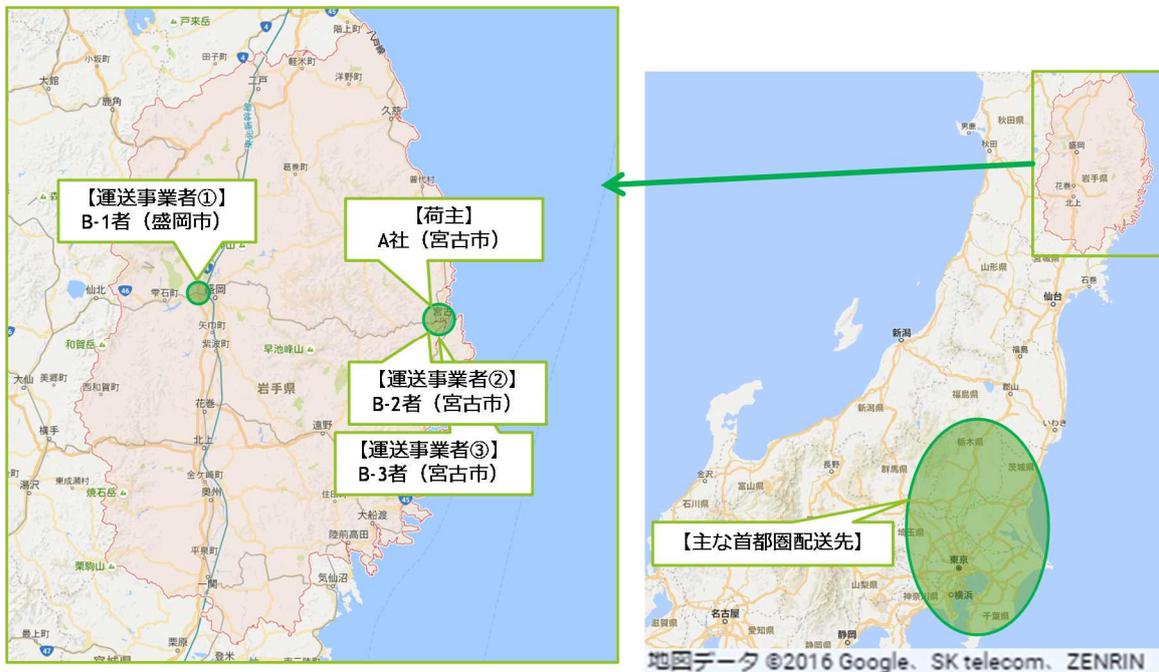
2-1 対象集団の概要

対象集団は、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選定に至った。

- 発荷主企業：A社 従業員 91名
岩手県宮古市
国内合板の製造、販売を行っており、着荷主は建材問屋、プレカット工場、住宅メーカー等。
- 運送事業者：B-1者
保有車両数：37台、ドライバー：27名、平均年齢：40～50代
岩手県盛岡市
主に大手メーカーの製品輸送等を行っている。
- 運送事業者：B-2者
保有車両数：16台、ドライバー：17名、平均年齢：48歳
岩手県宮古市
主に一般・合板・フローリング等の輸送を行っている。
- 運送事業者：B-3者
保有車両数：12台、ドライバー：12名、平均年齢：50代
岩手県宮古市
主に合板、フローリング等の輸送を行っている。
- 着荷主企業：建材問屋、プレカット工場、住宅メーカー等
- 荷種
合板
- 事務局：岩手労働局、岩手運輸支局、岩手県トラック協会

◆発荷主企業、運送事業者の所在地

盛岡市から宮古市までは片道2時間以上を要する。



2-2 パイロット事業の実施内容

(1) 事前調査の実施

事前調査は、発荷主、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〉	
		・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）
2回目訪問調査	課題認識の共有	・運送事業者(事業者)		・必要な対応策、対策内容について確認、共有（1日程度で実施）
		・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）

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、通常の勤務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

・発荷主

	発荷主
繁閑について	(受注状況による)
荷役作業・付帯作業等	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
時間短縮につながる運送事業者からの協力依頼	<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

・運送事業者 B-1 者（ドライバーの労働時間）

労働時間の項目	8月8日運行 平均	H27 平均*	H27 最大*	改善基準告示
1ヶ月の拘束時間	-	190.6	215.0	293時間
1日の拘束時間	14.2	19.0	20.0	1日13時間、最大16時間
1日の運転時間	11.6	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	5.7	4.2	5.0	4時間未満
対象荷主の最大手待ち時間	3.0	-	-	-
1ヶ月の総労働時間	-	172.8	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	-	71.9	79.0	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

・運送事業者 B-2 者（ドライバーの労働時間）

労働時間の項目	8月4 運行 平均	H27 平均*	H27 最大*	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	19.7	21.8	1日 13 時間、最大 16 時間
1日の運転時間	10.8	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	4.1	3.9	4.0	4 時間未満
対象荷主の最大手待ち時間	0.0	-	-	-
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

・運送事業者 B-3 者（ドライバーの労働時間）

労働時間の項目	8月 11 運行平均	H27 平均*	H27 最大*	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	13.6	12.0	12.9	1日 13 時間、最大 16 時間
1日の運転時間	9.7	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	4.0	3.5	3.5	4 時間未満
対象荷主の最大手待ち時間	4.5	-	-	-
1ヶ月の総労働時間	-	281.5	301.2	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

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

運送事業者 B-1 者：平成 28 年 9 月 27 日（火）

運送事業者 B-2 者、B-3 者、発荷主：平成 28 年 9 月 28 日（水）

・発荷主

	発荷主
長時間労働の改善に向けた意向	・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。
改善基準告示の遵守状況に関する意識	・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ければならない。
運送に係るコスト負担について	・今は労働時間では見ておらず、降ろ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。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ねばならないが、荷主側してみれば、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。
運送事業者の課題への対応等について	・運送事業者の都合での荷積み時間を調整することは問題ない。現状もそのようにしている。 ・着荷主からの依頼時に、運送事業者へ配送日時を伝えるため、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。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 日前に運送事業者へ発注する可能性はゼロではない。
その他	・通常の荷積みは、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の時間は短縮される。

・ 運送事業者

	B-1 者	B-2 者	B-3 者
ドライバーの高齢化・不足、雇用の定着について	・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。	・若いドライバーは少なく、近年は出入りが激しい。	・辞める人は少なく、定着率は高い。
長時間労働の課題要因、配達先に特化した課題要因について	・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。 ・大きな配達先では、全国からの運送事業者が集まるため順番待ちがある。	・自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。 ・配達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。	・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、荷積み時間が遅くなることもある。 ・配送ルートは運行管理者が決めているが、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。
改善基準告示の遵守について	・発荷主企業に対し、何度か作業効率化の協力依頼をしたこと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。	・定刻8時に現在地の連絡、荷降ろし終了時の連絡、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時間と少して到着するのに遵守するために休憩を入れる等)	・特に遵守するために細やかな対策は行っていない。 ・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の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運行につながるとは限らない。
運送コスト負担について	・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。	・対象運行について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企業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と思う。	・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。

	B-1 者	B-2 者	B-3 者
運送業界全体、行政等への協力要請が必要なこと	・改善基準告示の荷主への周知の徹底が必要である。	・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。	・発荷主企業、運送事業者、着荷主企業がよい関係を築くのはなかなか難しいと思う。
労働環境改善について	・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。	・岩手県トラック協会が荷主を集めて話し合いの場を作っていた。荷主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。	・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ことは、何から何まで全部変えなければならぬだろうし、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。

・ドライバー調査（記述式、一部ヒアリング）

	回答結果
ドライバーの労働環境について	<p>（発荷主企業に対して）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・発注伝票（運送依頼）を早めて欲しい ・荷積みまでの待機時間（製品の完成待ち）の短縮 ・着時刻の明確化や遅い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
労働時間や取引環境の改善についてどんな対策が必要か	<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 ・荷主等に対する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

③ 2回目訪問調査

運送事業者3者、発荷主：平成28年10月14日（金）

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

また、荷積みの際の荷役状況の確認を行った。

◆現地調査

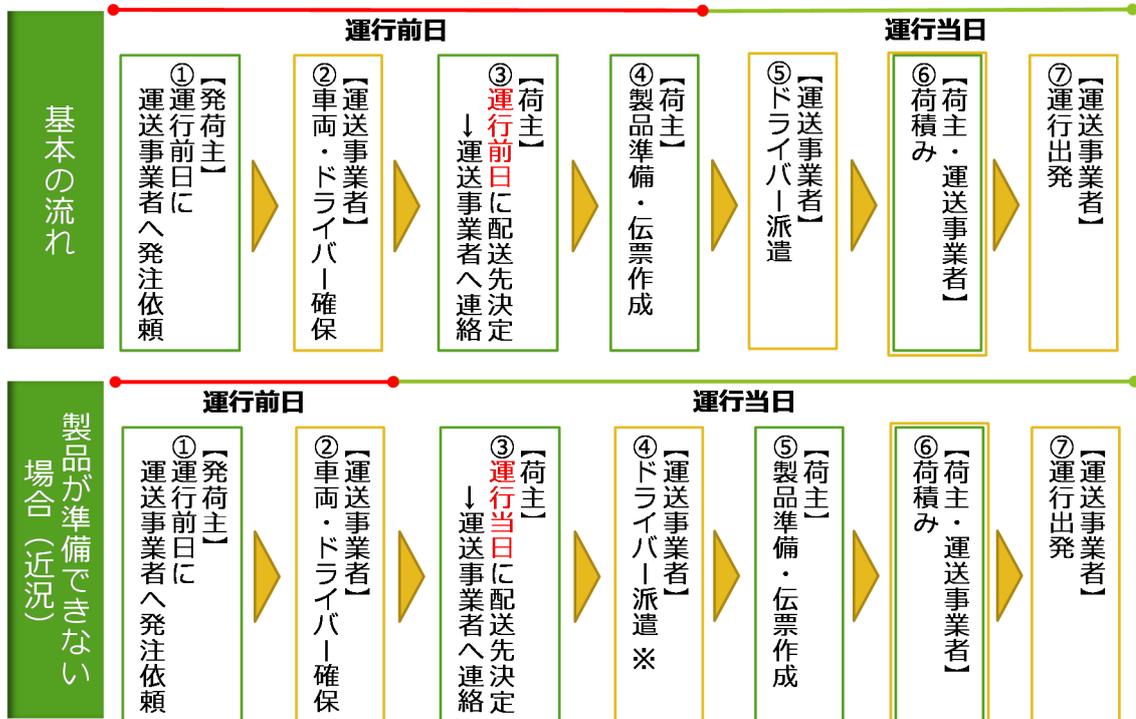
・発荷主荷役状況

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1時間以内で荷役が完了する。



(2) 事前調査の課題整理・分析

対象集団の課題を整理・分析したところ、運行までの流れに問題が生じていることが分かった。在庫状況により運行前日までに配送先の決定ができない場合もあり、近況では手待ち時間が発生している状況がうかがえた。



※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するが、B-1者であると配送先が決定していなくてもドライバーを派遣する。

◆課題整理

発荷主	運送事業者
<ul style="list-style-type: none"> ・現在は50万枚程度の生産であるが、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が当日の朝になることが多く、運行依頼が遅くなっている。(要因：機械のトラブルや突発的な人員不足、作業工程時間オーバー等) ・荷積みのフォークリフト作業員は2人で行っているため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につながる。 	<p>運行前：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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が発生している。 <p>運行中：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路が望ましい区間においても高速料金が収受できないため、完全に高速道路を利用できない。 <p>配送先：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・配送先ではトラックが集中するため、手待ち時間が長いことが多い。 <p>その他：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・発荷主企業の工場が宮古市のため、高速道路 IC まで時間を要するといった立地的な問題がある。
<p>➤ 荷積みまでのドライバーの手待ち時間が発生</p>	

(3) パイロット事業

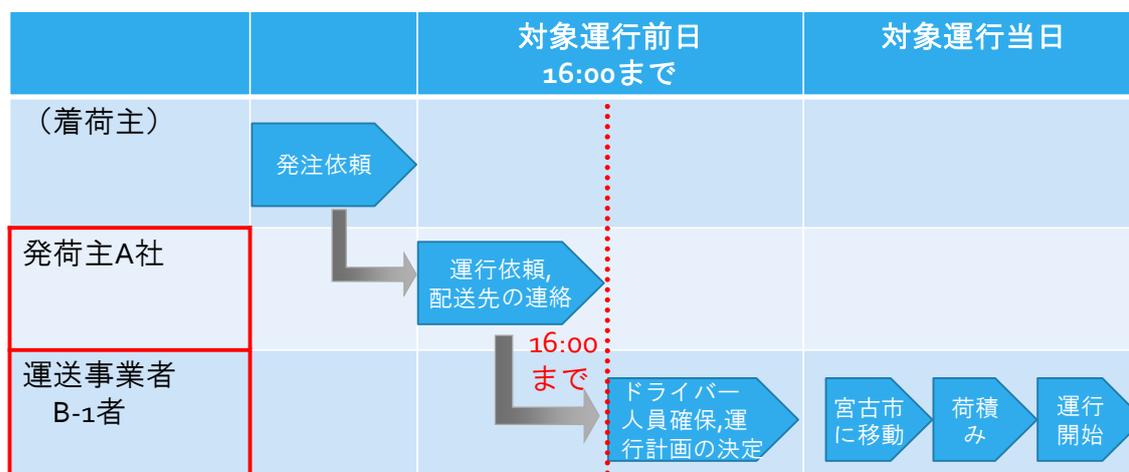
事前調査から浮き彫りとなった課題に対し、対象集団との調整・承諾のもと、2つのパイロット事業を行うこととした。

パイロット事業	現状	パイロット事業内容
運行依頼の前倒し 【B-1 者】	・運行依頼から着荷主に届けるまでのリードタイムが短く、余裕のある運行ができない	<ul style="list-style-type: none"> ・発荷主企業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となる ※一部のスポット的な運行で実施
出勤時間の後倒し 【B-2 者、B-3 者】	・荷積みまで手待ち時間が発生している	<ul style="list-style-type: none"> ・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 →拘束時間の緩和につながる ※一部のスポット的な運行で実施

(4) パイロット事業の手順書作成

パイロット事業がスムーズに行えるよう、手順書を作成し、対象集団の役割分担を明確にした。また、ドライバーの労働時間を実証実験前後で比較するため、事前調査と同様のドライバー調査票を配布し、発荷主企業には、対象とした運行について簡易な調査票を配布した。手順書は参考資料 2（参-18 参照）に示す。タイムスケジュールは以下のようなイメージで行った。

◆運行依頼の前倒しイメージ（目標：4 運行以上）



◆出勤時間の後倒しイメージ（連続 10 日間）

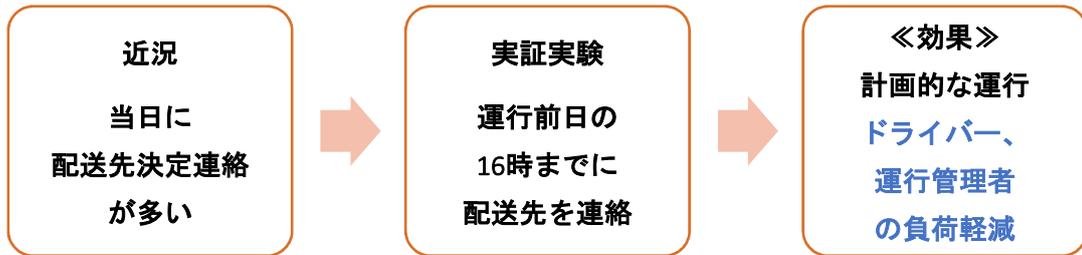


2-3 パイロット事業の分析結果

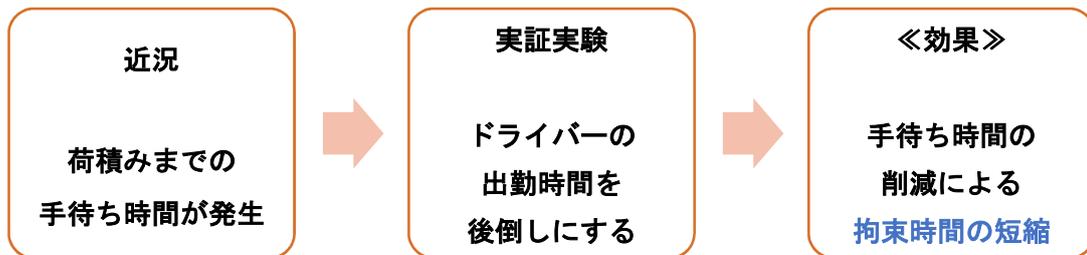
(1) パイロット事業内容

〈 実証実験期間：平成 28 年 11 月 1 日～30 日の間 〉

➤ 運行依頼の前倒し (B-1 者)



➤ 出勤時間の後倒し (B-2 者、B-3 者)



(2) パイロット事業の実施内容

パイロット事業の事業内容案に対しての結果は以下のとおりである。

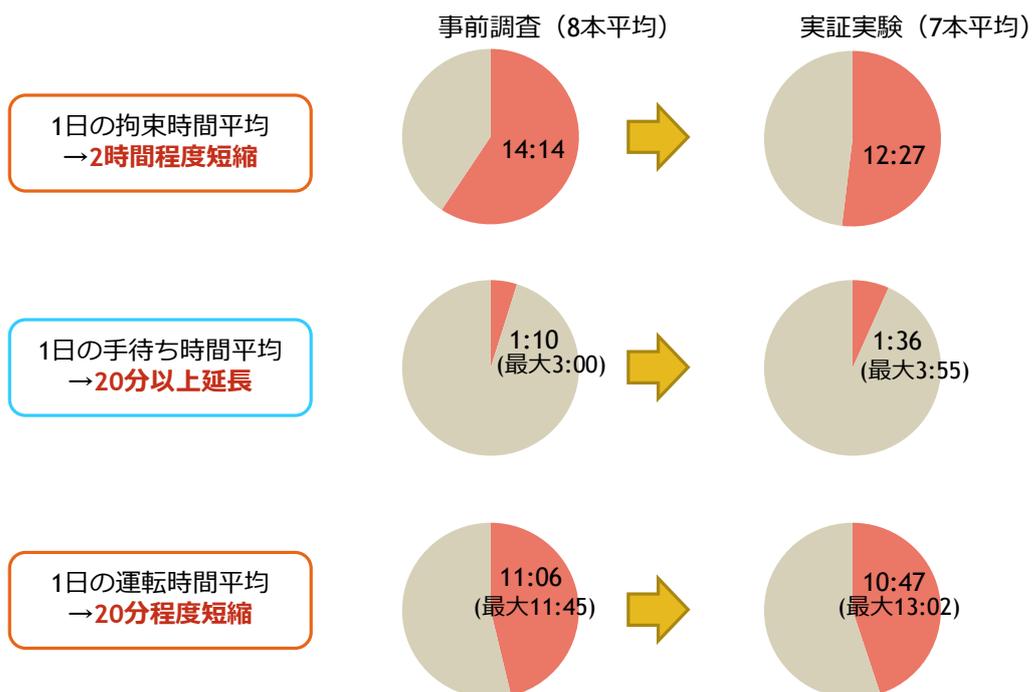
パイロット事業	パイロット事業内容案	パイロット事業内容
運行依頼の前倒し 【B-1 者】	・荷主企業で発注依頼が前倒しできそうな運行について検討し、運送事業者への運行依頼を 1 日程度前倒しする →計画的な運行計画の実施が可能となる ※一部のスポット的な運行で実施	・発荷主企業で発注依頼が前倒しできそうな運行について検討し、運送事業者への運行依頼を 1 日程度前倒した ⇒ 対象運行 29 本のうち 7 運行で実施
出勤時間の後倒し 【B-2 者、B-3 者】	・出勤時間を 30 分以上後倒しにする ⇒荷主側で製品準備・伝票を運行時間までに整え手待ち時間の発生を防ぐ →拘束時間の緩和につながる ※一部のスポット的な運行で実施	・B-2 者：出勤時間を 30 分後倒しにした ⇒ 対象運行 26 本のうち 10 運行で実施 ・B-3 者：出勤時間を 2 時間程度後倒しにした ⇒ 対象運行 115 本のうち 11 運行で実施

(3) パイロット事業の分析結果

➤ 運行依頼の前倒し (B-1 者)

1日の拘束時間が14.2時間から12.4時間と2時間程度短縮したが、手待ち時間は少し長くなった。

・事前調査とのドライバー労働時間の比較 (B-1 者)



※1：始業から24時間のうち休息期間（連続4時間以上を対象）を除いたもの

※2：運行開始日の始業から2日間（48時間）の運転時間平均（3日運行が主）

※3：荷主都合による手待ち時間のうち対象荷主の手待ち時間平均

事前調査の運行と実証実験中それぞれ 1 日の運行の労働時間を比較したイメージ図は以下のとおりである。事前調査の運行と比較すると、運行前日の積み置きが可能になり、拘束時間が分散される結果となった。

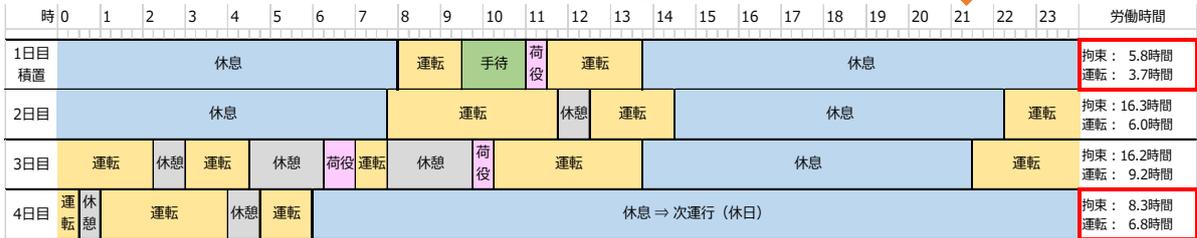


●事前調査の運行例



ゆとりある
運行の確保

●実証実験の運行例

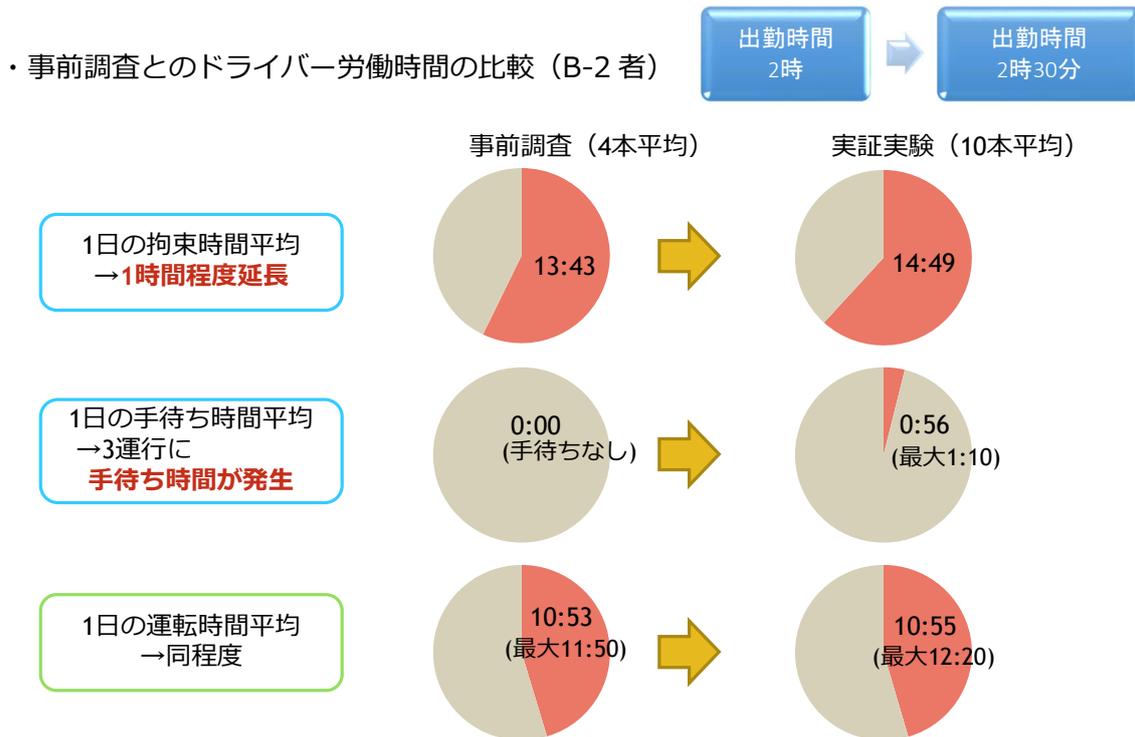


※イメージ図のため、点検・点呼時間等を省略しています。
 ※事前調査と実証実験の運行（配送先等）は同一ではありません。
 ※拘束時間：始業開始から24時間の労働時間 運転時間：始業から終業までの運転時間

➤ 出勤時間の後倒し（B-2 者、B-3 者）

B-2 者はすでに出勤時間の後倒しを実施しており、さらなる後倒しには効果は見られなかった。

B-3 者は 1 日の拘束時間が 13.6 時間から 12.4 時間、手待ち時間が 1.7 時間から 0.3 時間と 1 時間以上短縮し、手待ち時間の削減が拘束時間の削減につながった。



※1：始業から 24 時間のうち休息期間（連続 4 時間以上を対象）を除いたもの

※2：運行開始日の始業から 1 日間（24 時間）の運転時間平均（2 日運行が主）

※3：荷主都合による手待ち時間のうち対象荷主の手待ち時間平均

B-2 者は以前より出勤時間の前倒し「10 時→14 時」に変更しており、すでに効果が出ている中で、さらに出勤時間を 30 分後倒しすることに効果は見られなかった。



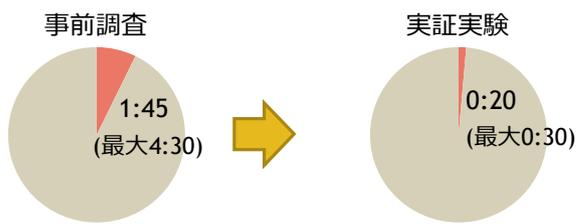
・事前調査とのドライバー労働時間の比較（B-3 者）



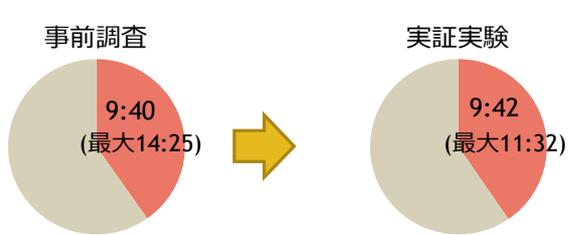
1日の拘束時間平均
→1時間以上短縮



1日の手待ち時間平均
→1時間以上短縮



1日の運転時間平均
→同程度



- ※1：始業から 24 時間のうち休息期間（連続 4 時間以上を対象）を除いたもの
- ※2：運行開始日の始業から 2 日間（48 時間）の運転時間平均（3 日運行が主）
- ※3：荷主都合による手待ち時間のうち対象荷主の手待ち時間平均

B-3 者は出勤時間を「8～9 時→10～11 時」程度に後倒しすることにより、手待ち時間が短縮され、拘束時間等の削減に効果がみられた。



(3) 実証実験後のヒアリング結果

発荷主 A 社：平成 28 年 12 月 27 日（火）

運送事業者 B-1 者、B-2 者：平成 28 年 12 月 28 日（水）

運送事業者 B-3 者：平成 29 年 1 月 13 日（金）

実証実験後のヒアリングは、実証実験の感想、運送業界全体的なこと、コスト負担、ドライバーの労働時間の改善、取引環境改善（次節 2-4 に結果を示す）に着目した内容としてヒアリングを行った。

○実証実験後のヒアリング結果

➤ 運行依頼の前倒し（B-1 者）

発荷主	運送事業者 B-1 者
<ul style="list-style-type: none"> ・11 月は在庫的にも厳しい中だったが、在庫が確保できていれば早めに運行依頼することは普通のことだと思うが、それができない中で行ったので苦労した。 ⇒生産をきっちりこなすということが大事 ⇒運行依頼を早く手配し確定させたいので、余裕のある運行については前もって依頼したい 	<ul style="list-style-type: none"> ・お互い協力して少しずつ成果が出てきた。 ・改善基準告示を遵守すると「積み置き」による運行も非常に大きい効果が出た。 ・前日までに運行依頼があるとドライバー自身も計画的に体調管理ができるので身体が楽になったとのことであった。 ⇒ドライバーの運行計画が立てやすくなり、肉体的疲労と精神的疲労が軽減できた。また、以前より手待ち時間が短くなった。

➤ 出勤時間の後倒し（B-2 者、B-3 者）

発荷主	運送事業者 B-1 者
<ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーの時間管理は事業者側となるが、荷積みができる時間の連絡を取るとは必要かもしれない。 	B-2 者 <ul style="list-style-type: none"> ・出勤時間が 30 分後倒しただけで手待ち時間が延長された。 ⇒出勤時間は「2 時」が成功だったということがわかったので、実施して良かった。
	B-3 者 <ul style="list-style-type: none"> ・ドライバーは協力的であった。 ⇒実証実験後も継続しており、復路の運行を考慮し最適な時間を探索している。しかし 14 時を過ぎると 1 日目の休息期間が厳しくなる。

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。

発荷主においては、「できることはしていかなければならない」ということや「効率化につながる有効的なものを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のことであった。

(1) 今後の取引環境の改善についてのヒアリング結果

・取引環境の改善に向けて必要と思われるアプローチ（運送業界全体的なこと）

発荷主	運送事業者
<p>双方が段取りをしっかりとできるように本来すべきで、事業者側では時期的な問題、荷主側では生産の問題もあるので、各々がスムーズにできるように心がけ、きっちりやっていくということが大事。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・着荷主が事前に分かっていれば効率配車が可能となる。 ・規制が緩和され、総重量 25t 車であれば～10t しか積みなかつたものが、～12.5t 積めるようになった（増トン分）のにも関わらず、1 台 1 ドライバーのため、運賃の値上げには至っていない。 ・安全装置やアイドリングストップの設備投資等、トラック購入にコストが上がっているが、運賃は上がらないので回収できない状況がある。 ・ドライバーの生活が向上すると、運送の品質向上にもつながる。

・コスト負担

発荷主	運送事業者
<p>安く運送していただきたいというのがある。時期に左右されない安定的な運送を確保したい。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・配送先が関東であり、積み荷時間から高速道路を利用しないと配送時間が間に合わない場合の運賃について、もう少し歩み寄りがあってもよい。 ・運賃等の値上げは、1 者だけの訴えでは難しい。

・ドライバーの労働時間の改善

発荷主	運送事業者
<p>協力すべきところはすべきだし、逆に運送事業者の方からも効率化につながる対策の提案があれば相談してもよい。例えば、他の荷主さんとの取引環境の中で、有効的なものがあれば教えていただきたい。自社だけでは良いのか悪いのかわからない。自社で出来ることであれば変えていくことで、ドライバーの労働時間や環境の変化につながる。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・帰庫（給油）したらすぐ帰るように指導している。 ・ドライバー個人で考えて欲しいので改善基準告示を認識してもらうように指導する。 ・今後の対応として、担当車両制ではなく 1 車両に対しての時間割とし複数運転手の割り振りが考えられるが、車両管理の方法については今後検討が必要である。 ・ドライバーを増やすことが考えられるが、それでも対応できなければ断るようになっている。 ・実車率を上げて効率的な運行にする。

・対象集団における取引環境改善のまとめ

項目	発荷主	運送事業者
運行依頼が早くできる場合	・運送事業者へ早めの運行依頼	・計画的な運行計画の検討
急きょ出荷準備が後倒しされた場合	・荷積みができる時間の連絡	・荷積み時間に合わせたドライバーの出勤時間の検討
ドライバーの労働時間の改善に向けて	—	・発荷主企業に対し、労働時間の効率化につながる有効的な対策の提案 ・ドライバーへ改善基準告示の理解促進に向けた指導



双方のコミュニケーションの心がけが、
『品質向上』『安定した輸送の確保』とともに、
『労働時間の改善』や『取引環境の改善』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、発荷主企業は運行依頼をなるべく早くするように配慮する等、意識変容があった。
- ◇ 発荷主企業の歩み寄りにより、本パイロット事業で拘束時間の短縮がみられた運送事業者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。近況は発荷主企業の運行依頼が遅く、手待ち時間が発生しているため、自らが行動して手待ち時間を削減するといった自主的行動であり、ドライバーの労働時間短縮への効果が期待される。
- ◇ 本パイロット事業では、「お互いの課題を認識し共有できた」ことは大きな成果であるといえる。取引環境においては、長い取引であればあるほど、通常ではないことも慣例となってしまう傾向がある。対象集団においては、「課題を共有できてよかった」との声が聞かれた。

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)

3-1 02 青森県パイロット事業概要版

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

1. 実施者の概要

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



市場内の混雑状況

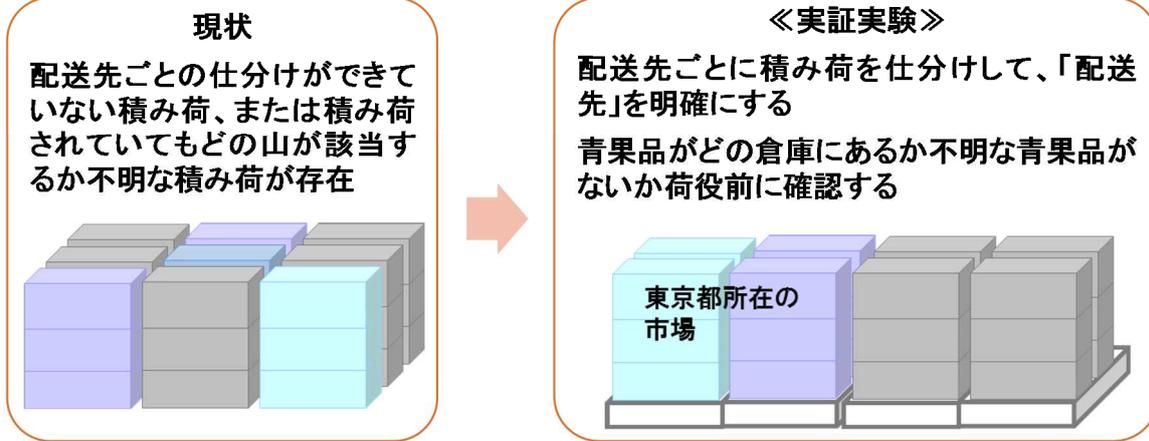
2. 事業概要

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

- 朝積み時間の前倒し



- 配送先別の荷積みの区分け・整理



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 青果品であり、荷崩れ防止のため丁寧な扱いが必要なこと、さらに配送先別に荷積みをするため時間を要している。
- ④ 東京都所在の市場では、特に繁忙期は大変混雑しており、到着してから「市場に入るまで」「フォークリフト待ち」「荷役検査待ち」の手待ち時間が発生している。

4. 事業内容

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

5. 結果

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

6. (1) 荷主企業のメリット

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

6. (2) 運送事業者のメリット

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

7. 結果に結びついたポイント

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

3-2 03 岩手県パイロット事業概要版

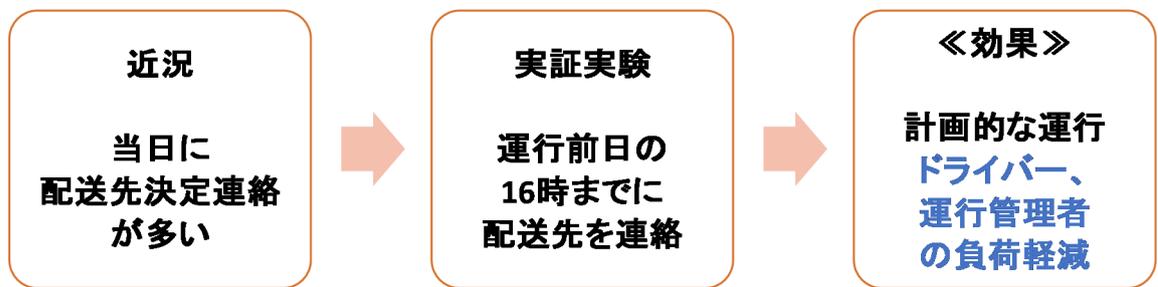
「運行依頼の前倒し」によるドライバー等の負荷軽減と
「出勤時間の後倒し」による拘束時間の短縮 岩手県

1. 実施者の概要

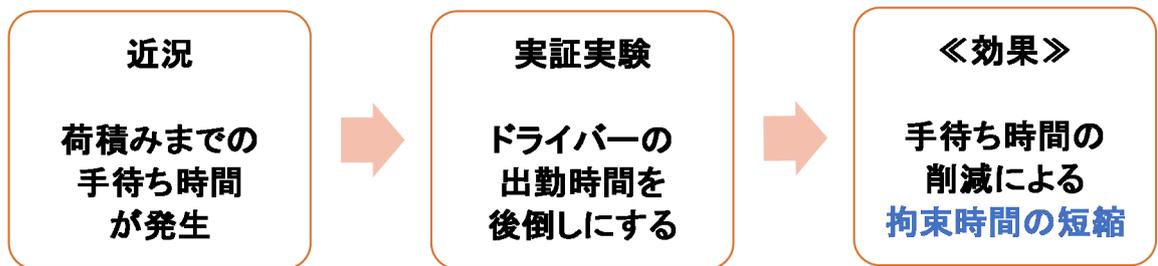
- 発荷主企業:A社
宮古市に工場を置き、国内合板の製造、販売を行っており、着荷主は建材問屋、プレカット工場、住宅メーカー等である。
- 運送事業者:B-1者
盛岡市に事業所を置き、主に大手メーカーの製品輸送等を行っている。
- 運送事業者:B-2者
宮古市に事業所を置き、主に一般・合板・フローリング等の輸送を行っている。
- 運送事業者:B-3者
宮古市に事業所を置き、主に合板、フローリング等の輸送を行っている。
- 荷種:合板

2. 事業概要

➤ 運行依頼の前倒し(B-1者)



➤ 出勤時間の後倒し(B-2者、B-3者)



3. 課題

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

4. 事業内容

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

5. (1)「運行依頼の前倒し」結果

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

5. (2)「出勤時間の後倒し」結果

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

6. 荷主企業のメリット

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

7. 結果に結びついたポイント

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

3-3 04 宮城県パイロット事業概要版

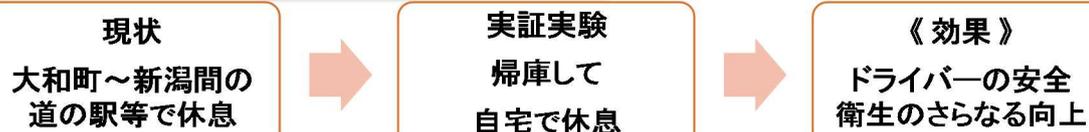
労働環境改善に向けたパイロット事業 「帰庫して自宅での休息へ」～安全衛生確保のさらなる向上～ 宮城県

1. 実施者の概要

- 発荷主企業
黒川郡大和町に事業所を置き、計測器類の製造と修理等を行っている。
- 運送事業者
仙台市に事業所を置き、主に計測器類、食品、雑貨等の輸送を行っている。



2. 事業概要



3. 課題

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

4. 事業内容

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

5. 結果

- ① 2日間平均の休息期間が10.5時間から12.5時間と長く確保することができた。
- ② 1日目の拘束時間が16.0時間から13.6時間となり2日間に分散された。
- ③ 道路状況等に左右されない日程(運行)であれば、ドライバーにとっては有効である。
- ④ 自宅へ帰宅する運行について、不安が少ないと感じるドライバーと負担を感じるドライバーと分かれる結果となった。

6. 運送事業者のメリット

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

7. 結果に結びついたポイント

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

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

(1) 荷主企業のこれまでの取り組み

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

(2) 荷主企業のメリット

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

(3) 運送事業者のメリット

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



ドライバーの負担軽減に大きな効果

3-4 05 秋田県パイロット事業概要版

3-5 06 山形県パイロット事業概要版

3-6 07 福島県パイロット事業概要版

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状況

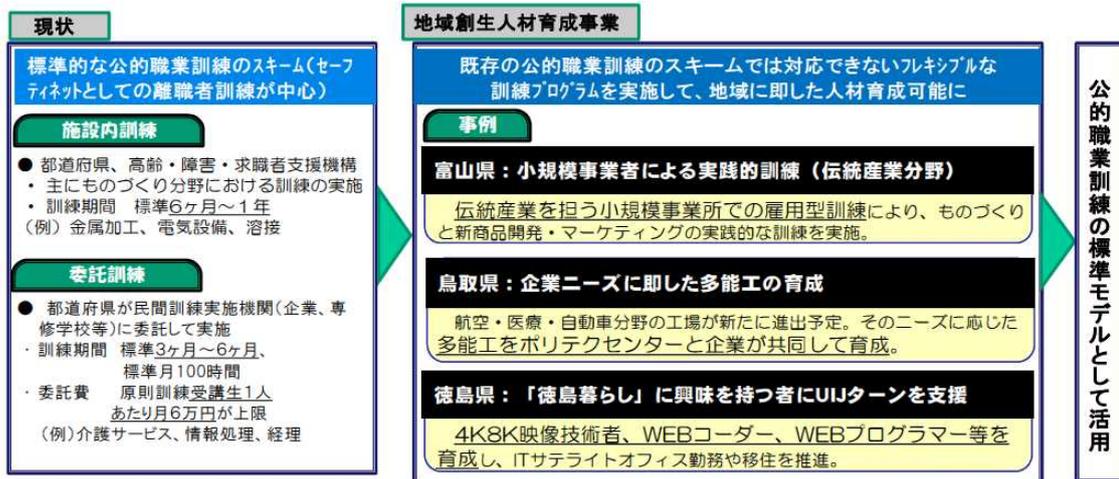
4-1 人材確保に向けた取り組み

(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
 - 9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、宮崎県）
 - 平成28年度
 - 9県（群馬県、埼玉県、静岡県、岡山県、愛媛県、高知県、福岡県、長崎県、熊本県）
- 予算等：育成事業の実施に係る委託費は1都道府県当たり3億円を上限とし、1都道府県当たり通算して3年間を上限とする

○地域創生人材育成事業の概要（平成28年度）



(出典：厚生労働省)

物流の大半を担っているのはトラック運送事業であり、社会経済に欠かすことができない産業である。しかしながら、入職者の減少や高齢化、定着率の悪さ等、さまざまな課題を抱えており、深刻な労働力不足に陥らないために、早急な対策が望まれる。

昨今では、「荷物はあるが運び手がない」といった、「運送の確保」において荷主企業は苦勞されているとの声が多く聞かれる。また、それと同様に、運送事業者ではトラックドライバーの人材確保に苦勞されている実態がある。

本事業を有効に活用し、先駆けとしてトラック運送事業に人を呼び込むこと、若年層や女性にも興味を持ってもらえるような魅力的な産業となることが期待される。

(2) 物流分野を対象とした取り組み（京都府、山口県、群馬県、埼玉県、長崎県）

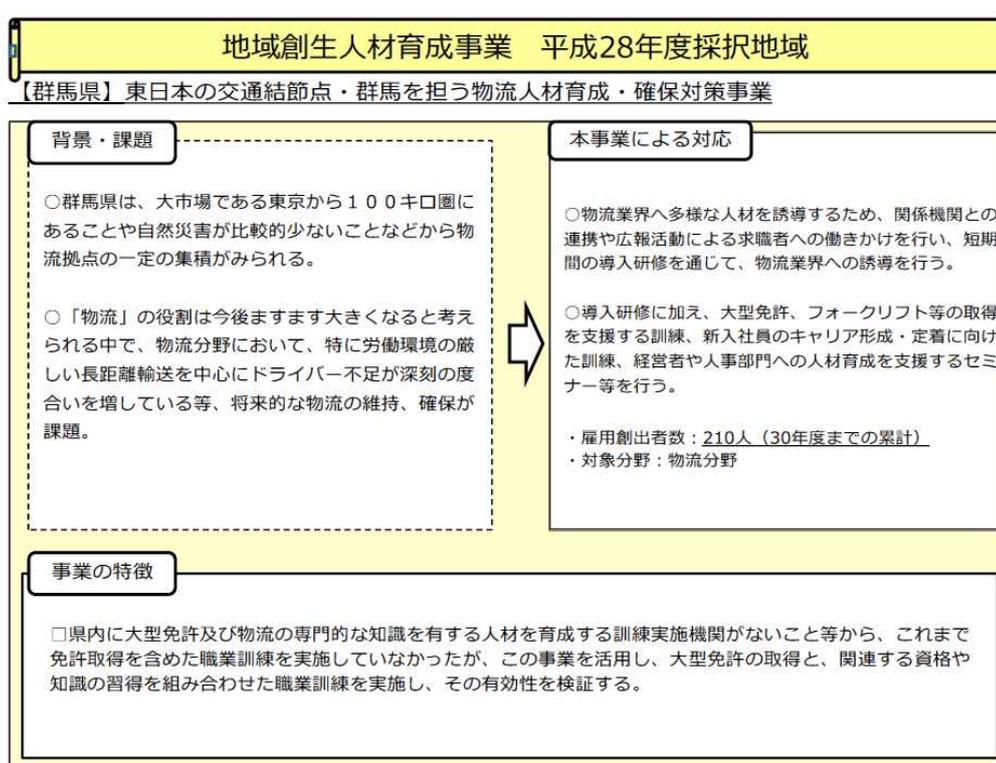
平成 27 年度、28 年年度の 2 箇年においても、物流分野を対象とした育成事業が全国各地で実施された。

○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 (H 2 7 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 (H 2 7 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 (H 2 8 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 (H 2 8 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

平成 28 年度に群馬県が採択地域として決定し、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す。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、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、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）

4-2 取引環境の改善に向けた取り組み

(1) 荷主と運送事業者間での話し合いの重要性

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

荷主企業側は「なんとなくこういった形態」で「荷役～運行を行っているであろう」と感覚ではわかっているものの、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、協議会が主体となり、荷主・運送事業者の懇談会を実施した。

	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（原文のまま）

- ・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（原文のまま）

- ・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。

本パイロット事業においても、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、次年度以降も荷主懇談会のような取り組みを積極的に展開することで、今後の取引環境の改善に向けて一躍を担うことが期待される。

(3) 東北運輸局における取り組み・荷主勧告制度について

本年度、厚生労働省、経済産業省、国土交通省、(公社)全日本トラック協会では、荷主企業に対し、「改善基準告示」や「荷主勧告制度」に関するリーフレットを配布する等、トラック運送に係る法令等の周知に努めている。荷主勧告制度についてはその認知度もあまり高くなく、より一層の周知が期待される。

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いが、今後は、東北運輸局管内においても積極的に発出する予定である。

◆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

◆荷主勧告の対象となる荷主の重点的類型

- 非合理的な到着時間の設定
- やむを得ない遅延に対するペナルティの設定
- 積込み前に貨物量を増やすような急な依頼
- 恒常的に発生する手待ち時間に対して改善措置を行わない場合
- 荷主が事業者に対し、違反行為を指示、強要等

4-3 手待ち時間、荷役時間以外の外的要因の一例

手待ち時間、荷役時間以外の外的要因として、秋田県協議会において、運送事業者委員より、長距離輸送（秋田～東京間等）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とを受け、秋田県トラック協会では会員を対象としたアンケート調査を実施した。混雑が認められるパーキングエリア等とその時間帯等について取りまとめた結果は以下のとおりである。東北自動車道の福島県～栃木県のパーキングエリアの不足が顕著となっている。

	場所	大型 駐車台数 (上下計)	混雑時間帯
1	東北自動車道 国見 SA 上下	59	19:00～7:00
2	東北自動車道 吾妻 PA 上下	36	22:00～6:00
3	東北自動車道 安積 PA 上	96	22:00 以降
4	東北自動車道 蓮田 SA 上下	67	20:00～7:30
5	東北自動車道 安達太良 SA 上	86	20:00～3:00
6	東北自動車道 羽生 PA 上下	241	22:00～4:00
7	東北自動車道 那須高原 SA	108	23:00～3:00
8	東北自動車道 大谷 PA	92	3:00
9	東北自動車道 佐野 SA	109	23:00～3:00
10	東北自動車道 前沢 SA 下	54	22:00 頃
11	東北自動車道 上河内 SA	88	23:00～3:00
12	東北自動車道 黒磯 PA 上	24	20:00 頃
13	東北自動車道 長者原 SA	49	24:00 頃
14	東北自動車道 矢板北 PA	30	24:00 頃
15	東北自動車道 蔵王 PA	17	22:00 頃
16	上山市内コンビニ	-	22:00～1:00
17	米沢市内コンビニ	-	23:00 頃



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り、このような外的要因も重要な課題の 1 つである。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。改善に向けては継続的に実態を捉えるとともに、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。

第5章 次年度以降のパイロット事業に向けた課題

(1) 対象集団の選定

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、パイロット事業の速効性、実効性のあるものにしていくため、慎重に行う必要がある。しかしながら、事前調査に最短でも1ヶ月を要することから、時期を考慮することや、各県の対象集団は1時間圏内で移動が可能な発荷主企業・運送事業者とすることが事業の効率化を図るうえで重要と考える。

(2) 着荷主企業の協力の必要性

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。そのため、着荷主企業の協力が得られるのであれば、着荷主にも対象集団に参加いただくことが望ましい。

(3) 対象集団との信頼関係の構築とパイロット事業の進め方

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

繁忙期であれば、非常に多忙の中、そして荷主・運送事業者ともに人手不足の中、無償でパイロット事業に協力いただかなければならないため、事務局間相互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

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、パイロット事業を閑散期に行わざるを得ず、有効な結果が得られない可能性も考えられる。そのため、実証実験期間の調整に十分な時間をかけられるような配慮が必要である。

〈参考資料 1〉

運送事業者様記入用

トラック輸送状況の実態調査票

トラック輸送における取引環境・労働時間改善
岩手県協議会事務局

〈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。
- ※ 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。

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

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、保管場所までの横待ち運搬、資材・廃材等の回収、商品仕分け、検品、納品場所の整理、ラベル貼り)について

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

問 3-4 荷役作業・付帯作業に対する書面化について

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

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ご意見があれば、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
岩手県協議会事務局

〈ご記入に当たって〉

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

トラックドライバー記入用

トラック輸送状況の実態調査票

国土交通省

【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11t以上)・2. 中型(車両総重量5t以上11t未満)・3. 普通(車両総重量5t未満)・4. トレーラ

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ください)	A. 荷主都合																										手待ちA
	B. ドライバーの自主的な行動																										手待ちB
	C. その他 時間調整等																										手待ち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。																											

※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、右の認識は「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	荷役料金の受取の有無	※2 高速道路を利用した場合、料金受取の有無	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. メントンクリート・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・返回送貨材
- 30. その他

- 1. 発荷主
- 2. 着荷主
- 3. 発・着両方

- 1. 積込み
- 2. 荷卸し
- 3. 積込み・荷卸し両方

- 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. 車積り荷役
- 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. 運賃に含んで受取している
- 2. 運賃とは別に実費受取している
- 3. 受取していない

- 1. 棚入れ
- 2. 保管場所までの積持ち運搬
- 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・配送の際に知す車両の順番待ちやバース待ち、荷物が整わないための待ち時間、掃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、本件に關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記入用

記入例(日帰り運行)

トラック輸送状況の実態調査票

国土交通省

【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、実態を正確に記入してください。

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：38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以上11t未満)・③ 普通(車両総重量5t未満)・④ トレーラ

1日目：8月24日(水) 始業時間 8月24日 5:00 終業時間 8月24日 18:00 走行距離 250 km 集配箇所数 3 力所 実車距離 140 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	
点検・点呼等																									点検等 1:00	
運転時間	一般道路																									運転(一般) 3:10
	※2 高速道路																									運転(高速) 3:00
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																									手待A 1:50
	B ドライバーの自主的な行動																									手待B :
	C その他(点検調整等)																									手待C 0:30
荷役時間																										荷役 1:40
上記及び休憩時間以外のその他付帯作業等																										付帯作業 0:50
休憩時間																										休憩 1:00
																										拘束 13:00

確認のため、「始業時間」に、縦に「太い直線」を引いて下さい。

確認のため、「終業時間」に、縦に「太い波線」を引いて下さい。

調査1日目の8月24日に始業する運行から記入して下さい。前日(8月23日)から継続する運行については記入不要です。

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。

※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 ※差・着両方の場合、右の選択肢は「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	荷役料金の取扱いの有無	※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	〇〇スーパー物流センター	3	2	1	2	1	2	2		2, 5
②	スーパー△△物流センター	3	2	1	2	1	2	2		2, 4
③	□□□食品	3	1	1	1	2	2	2	2	
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
- 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・地金等金属材料
- 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. わた・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・返品資材
- 30. その他

- 1. 発荷主
- 2. 着荷主
- 3. 発・着両方

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

※3：手待ち時間の分類
A. 荷主都合：集荷・配達の際に卸す車両の順番待ちやパス待ち、荷物が整わないための待ち時間、掃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

- 1. 積込み
- 2. 荷卸し
- 3. 積込み・荷卸し両方

- 1. 手荷役
- 2. バレット無し手荷役
- 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. Pallet Jack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. 運賃とは別に差収受している
- 3. 収受していない

- 1. 棚入れ
- 2. 保管場所までの持ち運び
- 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

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会社等に提供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。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。

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、トレーラー(車両総重量5t未満)・5

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

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

- | | |
|------------------------|-----------------------------|
| 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. 樹脂・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. 農薬 |
| 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・返品資材 |
| 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. 時間指定あり
2. 午前・午後の指定あり
3. 時間指定なし

1. 積込み
2. 荷卸し
3. 積込み・荷卸し両方
1. 手荷役
2. バレット・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. Pallet Jack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. 運賃とは別に差収受している
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・配達の際に卸す車両の順番待ちやパス待ち、荷物が整わないための待ち時間、掃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庁等に提出することはありませんので、実態を正確に反映させるようご記入ください。

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 580 km 集配箇所数 2 箇所

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
点検・点呼等																									
運転時間	一般道路																								
	※2 高速道路																								
手待ち時間 ※3	A. 荷主都合																								
	※3																								
	※3																								
荷役時間																									
上記及び休憩時間以外の その他付帯作業等																									
休憩時間																									

※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、その区間は「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】 (下記の選択肢がない場合は具体的に記入して下さい)
①	〇〇卸売業 〇〇食品物流センター	3	2	1	2	1	2	1		2, 4
②	△△産業 〇〇製造工場	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。
- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 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. 樹脂・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 | <ul style="list-style-type: none"> 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 |
|---|--|
- | | | |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. 発荷主 2. 着荷主 3. 発・着両方 | <ul style="list-style-type: none"> 1. 積込み 2. 荷卸し 3. 積込み・荷卸し両方 | <ul style="list-style-type: none"> 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. ロム・ツルツルが荷役 6. その他 |
|--|--|---|
- ※3: 手待ち時間の分類
- A. 荷主都合: 集荷・配送の際に即ず車両の順番待ちやバス待ち、荷物が整わないための待ち時間、乗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。

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
岩手県協議会事務局

〈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>

〈参考資料2〉

トラック輸送における取引環境・労働時間改善岩手県協議会

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・労働時間改善岩手県協議会

1. パイロット事業 (1) 運行依頼の前倒し

近況
当日配送先決定
の連絡が多い

➡

《実証実験》
前日16:00までに
配送先の連絡

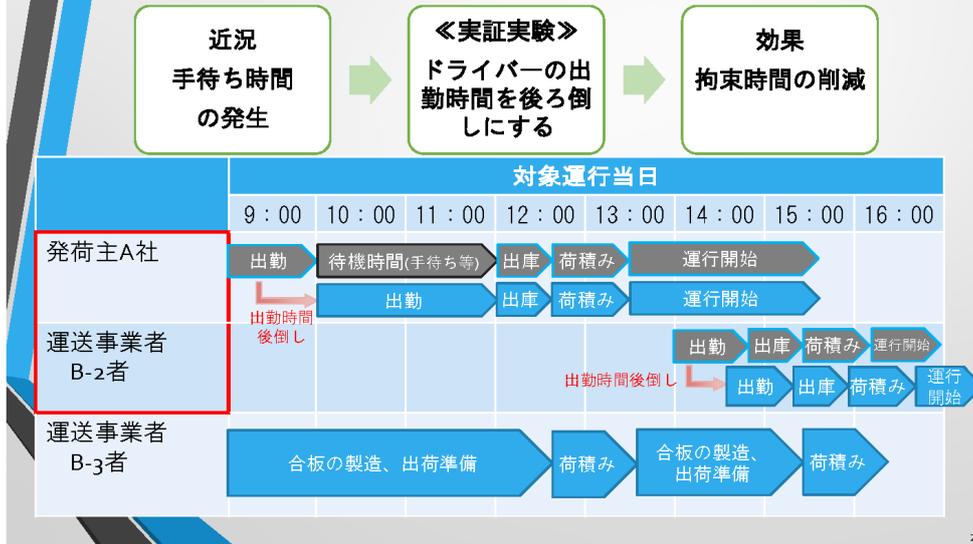
➡

効果
計画的な運行の
実現

		対象運行前日 16:00まで	対象運行当日
(着荷主)	発注依頼		
発荷主A社	↓	運行依頼, 配送先の連絡	
運送事業者 B-1者	↓	16:00 まで	<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="text-align: left;"> <p>ドライバー 人員確保,運 行計画の決定</p> </div> <div style="text-align: left;"> <p>宮古市 に移動</p> </div> <div style="text-align: left;"> <p>荷積 み</p> </div> <div style="text-align: left;"> <p>運行 開始</p> </div> </div>

1

(2) 出勤時間の後倒し



2

3.パイロット事業の対象運行

- 実証実験期間：平成28年11月1日～30日の間

	パイロット事業	内容	発荷主A社の対応	対象運行
運送事業者B-1者	運行依頼の前倒し	運行計画の策定、計画的配車	前日16:00までに運行依頼、配送先連絡	11月1日～30日の運行のうち4運行以上
運送事業者B-2者	出勤時間の後倒し	ドライバーの出勤時間を調整	計画的な合板の製造・出荷準備	11月1日～30日の間の連続10日間
運送事業者B-3者				

3

3.パイロット事業の方法（発荷主）

- 実証実験期間中に(1)運行依頼の前倒しを行った運行について、以下の項目のご記入をお願いします。

平成28年11月〇日	湊運輸倉庫
着荷主からの受注日時	
運送事業者への運行依頼日時	
運送事業者への配送先連絡日時	
積み込み開始日時	
取り卸し終了日時	
取り卸先〈住所〉	
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。

※B-1者の前倒し運行依頼のみご記入ください。

4

3.パイロット事業の方法（運送事業者）

- 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。

※フォークリフトドライバー除く

- 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）

- 配送先の連絡日時もあわせてドライバー調査票にご記入ください。

5