

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）

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、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集団（以下「対象集団」）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ます。
- ▶ また「荷主勧告制度」を強化する動向や働き方改革実行計画実現が閣議決定されている中で、国内貨物輸送を確保・維持するためにもトラック運送事業の長時間労働改善のための環境整備は急務といえます。

2.対象集団の概要

- ▶ 対象集団は宮城県の発荷主企業、元請運送事業者、運送事業者、千葉県に着荷主企業の4社となっています。
- ▶ 主な輸送品目は、加工食品であり、平均して1日4～6台のトラック、1台のトレーラーが関東方面への運行を行っており、帰り便は原料や加工食品を配送しています。

区分	名称	所在地	備 考
発荷主	A社	宮城県	主な荷の種類：食品加工製造業 職員数：約900名
元請 運送事業者	B社（東北支店）	宮城県	主な荷種：加工食品 ドライバー平均年齢：52歳
運送事業者	C社	宮城県	主な荷種：加工食品 保有車両数：36台、ドライバー数：33名 ドライバー平均年齢：47歳
着荷主	B社（関東支店）	千葉県	主な荷種：加工食品
選定理由等	地方協議会事務局において検討した結果、実態調査において拘束時間超過が多いとされる軽工業品を生産する事業場であること、宮城県より関東方面への長距離輸送を行っており、本取組による改善が見込まれることから、パイロット事業による事例として適当と考えられるため。		
事務局	宮城労働局労働基準部監督課、宮城運輸支局輸送・監査部門、(公社) 宮城県トラック協会		

3.平成29年度 事前調査の実施

- ▶ 自己診断チェックシート（事前調査票）の配布・回収

- ▶ 発荷主、元請運送事業者、運送事業者、着荷主

- ▶ 調査日：H29.9～10月

- ▶ ヒアリング調査等の実施

- ▶ 課題等を把握

1回目

2回目

- ▶ A社 : H29.9.25（H29.9.14）、H29.10.20

- ▶ B社（東北支店） : H29.9.25 、H29.10.20

- ▶ C社 : H29.9.26 、H29.10.19

- ▶ B社（関東支店） : H29.10.16（H29.10.17）

※（ ）内は荷役確認、現地確認

4. 事前調査結果

(1) 自己診断チェックシート結果

▶ 発荷主A社、元請運送事業者B社（東北支店）

質問事項	回 答	
繁忙期	繁忙期：7,8,11,12月	閑散期：1,2月
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	・ 基本は支払っていない	
改善基準告示について	・ 知っているが、内容はよく分からない	
荷主側で必要と考えられるもの	・ 出荷時刻の厳守・後倒し ・ 荷役作業の削減・解放 ・ 物流施設の拡充・整備	
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	・ 全体的な話であるが、到着時間の変更や商品待ちの削減については検討中	

4. 事前調査結果

(1) 自己診断チェックシート結果

▶ 運送事業者C社

質問事項	回 答	
繁閑期	繁忙期：5,8,12月	閑散期：1,2月
荷役、高速道路料金の収受	・ 運賃とは別に収受していない	
荷主側で必要と考えられるもの	・ 発注時刻の厳守・前倒し ・ 出荷時刻の厳守・前倒し (製品の上がり待ち、帰り便の原料荷待ち時間の削減)	

4. 事前調査結果

(1) 自己診断チェックシート結果

▶ 着荷主 B社（関東支店）

質問事項	回 答	
繁忙期	繁忙期：12月	閑散期：－
対象運行の取引環境（H28）	1ヶ月 大型車90～110台程度（庸車依頼も含む）	
付帯作業の有無	・なし	
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	・出荷時刻の厳守・前倒し	
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	・繁忙期はバース接車を早くすることに対し独自に取り組みを行ったが、バース数も限られており多くの荷受けがある曜日は1台の接車時間がかかるためすべては対応できなかった。	

4. 事前調査結果

(1) ドライバー労働時間実態調査 (H28年11月)

▶ 運送事業者（トレーラードライバーA）対象運行の労働時間（繁忙期）

▶ 1運行の図

時	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	備考
11/14																← 運行開始	荷積	待機	運転						製品荷積～ 運行開始
11/15							休憩	運転	待機	着荷主 荷降	休憩	運転		待機			原料荷積	運転		休憩					製品荷降～ 原料荷積～
																運行終了→									
11/16							休憩	運転		休憩	運転		休憩												帰庫～ 原料荷降

※イメージ図のため、点検・点呼時間等を省略しています。太線は1運行の始まりと終わりになります。

労働時間等の項目			上記運行の値		調査期間中の平均値	
			1日目	2日目	1日目	2日目
拘束時間			24:00	22:40	20:52	17:52
運転時間			6:40	6:20	7:28	6:50
行き荷	荷積み	荷役時間	(最大) 2:30	1:28		
		手待ち時間	(最大) 0:40	1:03		
	荷降ろし	荷役時間	(最大) 1:30	1:21		
		手待ち時間	(最大) 0:30	0:35		
帰り荷	荷積み	荷役時間	(最大) 2:40	1:50		
		手待ち時間	(最大) 3:50	2:21		
	荷降ろし	荷役時間	(最大) 0:30	0:35		
		手待ち時間	(最大) 0:10	0:25		
休息期間			0:00		3:07	
休憩時間			8:50	11:10	6:48	7:28

※2日目の休息期間：運行終了後の休息期間であり、翌日まで勤務がないことから記載を省略。

4. 事前調査結果

(1) ドライバー労働時間実態調査 (H28年11月)

▶ 運送事業者（トラックドライバーB）対象運行の労働時間（繁忙期）

▶ 1運行の図

時	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	備考		
11/29														← 前日積み →		(帰宅)								※参考（前日積みのイメージ）			
	運転		待機	運転		休憩					原料荷降	待機		荷積													
11/30	(11/30の待機及び荷積みは、上記前日積みからの製品上がり待ち分)																	← 運行開始		待機		荷積	運転		休憩		製品荷積～ 運行開始
	休憩		運転			待機		着荷主荷降		休憩	運転	待機	荷降	運転		待機		原料荷積		休憩	運転		休憩	製品荷降～ 原料荷積～			
12/2														運行終了→											帰庫～ 原料荷降		
	休憩		運転			休憩					原料荷降	荷降	荷降	荷降	荷降	荷降	荷降	荷降	荷降	荷降	荷降	荷降	荷降				
※イメージ図のため、点検・点呼時間等を省略しています。太線は1運行の始まりと終わりになります。																											

※イメージ図のため、点検・点呼時間等を省略しています。太線は1運行の始まりと終わりになります。

労働時間等の項目			上記運行の値		調査期間中の平均値	
			1日目	2日目	1日目	2日目
拘束時間			24:00	21:10	24:00	20:30
運転時間			6:50	6:00	7:46	6:20
行き荷	荷積み	荷役時間	(最大) 1:40		0:58	
		手待ち時間	(最大) 3:20		2:41	
	荷降ろし	荷役時間	(最大) 2:30		0:45	
		手待ち時間	(最大) 3:10		1:45	
帰り荷	荷積み	荷役時間	(最大) 1:50		2:20	
		手待ち時間	(最大) 2:50		1:40	
	荷降ろし	荷役時間	(最大) 0:50		0:50	
		手待ち時間	(最大) 0:00		0:00	
休息期間			0:00		0:00	
休憩時間			7:20	10:10	6:26	10:16

※2日目の休息期間：運行終了後の休息期間であり、翌日まで勤務がないことから記載を省略。

4. 事前調査結果

(1) ドライバー労働時間実態調査 (H28年11月)

▶ 運送事業者（トラックドライバーC）対象運行の労働時間（繁忙期）

▶ 1運行の図

時	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	備考	
11/25																← 運行開始									製品荷積～ 運行開始	
																待機	荷積	運転			休憩					
11/26	休憩			運転		待機		着荷主 荷降	運転		待機			原料荷積		休憩	運転		休憩	運転		製品荷降～ 原料荷積～				
11/27																運行終了→									帰庫～ 原料荷降	
	運転	休憩					原料 荷降																			
※イメージ図のため、点検・点呼時間等を省略しています。太線は1運行の始まりと終わりになります。																										

※イメージ図のため、点検・点呼時間等を省略しています。太線は1運行の始まりと終わりになります。

労働時間等の項目			上記運行の値		調査期間中の平均値	
			1日目	2日目	1日目	2日目
拘束時間			24:00	18:00	24:00	18:45
運転時間			7:30	6:20	7:10	6:10
行き荷	荷積み	荷役時間	(最大) 1:50		1:50	
		手待ち時間	(最大) 1:10		1:10	
	荷降ろし	荷役時間	(最大) 1:00		1:30	
		手待ち時間	(最大) 2:50		2:50	
帰り荷	荷積み	荷役時間	(最大) 1:40		2:20	
		手待ち時間	(最大) 4:20		3:50	
	荷降ろし	荷役時間	(最大) 0:50		0:50	
		手待ち時間	(最大) 0:00		0:00	
休息期間			0:00		0:00	
休憩時間			5:50	7:10	8:40	6:55

※2日目の休息期間：運行終了後の休息期間であり、翌日まで勤務がないことから記載を省略。

4. 事前調査結果

(2) 荷役状況

▶ 荷積み状況の確認《発荷主》

- 製品はB社依頼のフォークリフトドライバーによりトラックの荷台に上げられ、ドライバーにより、製品ごとに手荷役で荷台に積み付けを行います。

《倉庫》
生産された製品は倉庫に保管されており、フォークリフトにより横持ち運搬が行われます。



《対象運行用トラック》
トラックのリヤドアから荷積みが行われます。製品はフォークリフトで荷台に上げられます。



《荷積み》
荷台ではドライバー及び手すきの他ドライバーにより、手荷役で積み付けが行われます。



4. 事前調査結果

(2) 荷役状況

▶ 荷降ろし状況の確認《着荷主》

- 荷台でパレットに積み付けを行い、B社依頼のフォークリフトドライバー、もしくはドライバーにより油圧手動リフターで倉庫内に荷物が運び出されます。

《荷台での作業》
荷台で着荷主のパレットに積み付けが行われます。他のドライバーが手伝うこともあります。



《荷降ろし》
製品はフォークリフト、もしくは油圧手動リフターで運び出されます。



《倉庫内》
運び出された製品は、フォークリフトにより商品保管エリアに並べられます。



4. 事前調査結果

(3) ヒアリング調査結果

▶ 発荷主A社、元請運送事業者B社（東北支店）

項 目	回 答
①長時間労働の改善に向けての意向	・ 例えば出荷時間を早める、着荷時間を遅くするといったリクエストがある中で、それらに対応しようとしている。
②改善基準告示の遵守状況に関する意識	・ 現状では運送事業者の課題について把握しておらず、改善基準告示内におさまっているものと考えている。（④に示す課題と改善基準告示が結びついていなかった）
③運送に係るコスト負担について	・ 出発が遅くなった際は高速料金を支払っている。 ・ 必要なコストについては負担する必要があるという意識を持っている。 ・ どのような状況で時間がかかっているのかを把握し、個別に対応する必要があると考えている。
④運送事業者の課題への対応等について	・ 到着時間の変更や製品の上がり待ち時間の削減という課題があるが、検討中である。

4. 事前調査結果

(4) ヒアリング調査結果

▶ 運送事業者 C社

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	・ドライバーは募集しても集まらず不足している。食品は深夜帯の配送が中心で荷役もあるので、若年層はやりたがらない。また、庸車についても手荷役が大変なため敬遠される。
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	・荷積み時 : 時間通りの荷積み行えず、また、当日生産の上がり待ちがある。 ・荷降ろし時 : バース数が限られているため到着しても荷降ろし待ちがある。 ・帰り便 : 主に原料を運んでいるが、原料の発注依頼が遅く毎回のように待ち時間が長い。
③改善基準告示の遵守について	・発時間が読めないため、全線高速道路を利用している。
④運送コスト負担について	・工場が休日の前日に荷積みした際のトラックの保冷は自社で負担し、高速料金は出発が遅くなった場合収受している。

4. 事前調査結果

(4) ヒアリング調査結果

▶ 着荷主 B社（関東支店）

項 目	回 答
①長時間労働の改善に向けての意向	・ バース接車をいかに効率的に回転させて待ち時間を減らすか等で、他地域の荷降ろしができないバースは便数の多い地域の荷降ろしに使用し効率化を図っている。
②改善基準告示の遵守状況に関する意識	・ できるだけドライバーの労働環境は改善しなければならない。
③運送に係るコスト負担について	・ 労働時間や拘束時間が長くなることにより、運送事業者のコストは増大していると思う。
④運送事業者の課題への対応等について	・ 同時に荷降ろしができる体制は、地域ごとのバース数や他地域からの入庫の兼ね合いから難しい。

5. 事前調査結果のとりまとめ

	現 状	課 題
行き便	・ 配送する製品が揃っていないため、2回に分けた荷積みを行っている	・ 荷積みが効率的にできないため手待ち時間が発生している
	・ 時間通りの荷積みが行えず、また、当日生産の上がり待ちがあり、遅い時は22時ぐらいとなる	・ 出発時間が18時を過ぎると休息期間が確保できない
配送先	・ 運行途中での配送が増えると着荷主への到着が遅くなる	・ 着荷主場所での荷降ろし待ちが発生する
	・ 着荷主のバース荷降ろし箇所の制約がある ・ 他の自社便の荷降ろしを手伝っている	・ 先にバース接車しているトラックの荷降ろしが終わらないと荷降ろしができず、他の自社便の荷降ろしを手伝うこともあり、荷役時間が長い
帰り便	・ 主に原料を運んでいるが、A社の発注依頼が遅い	・ 発注依頼後に原料の準備作業に入るため、手待ち時間が長時間発生している
行き便・ 配送先共通	・ 倉庫内はパレット運搬（専用作業員）、トラック荷台は手荷役（ドライバー）をしている	・ 手荷役のため、荷役が長時間となっている

6.パイロット事業案

期間：H29.11月中

(1) パレット輸送（荷積み・荷降ろし時間の削減）

＜現状の課題＞

- パレットの運用・管理体制が構築できていない、トラック1台当たりの積載量の低下等の理由により、手荷役が行われており、荷積み・荷降ろし時間が長くなっている。

《実証実験》

- 次の事項を検討しパレット輸送を行う。
 - ・パレットは現在、工場内で使用しているパレットを活用し、発・運・着3者間で管理を行う
 - ・パレット分を考慮した積載率を算出し1台あたりの積載量を検討
- 荷主
 - ・パレットを用いた積載率の検証
 - ・積み荷の高さの検証

＜効果＞

- 荷積み・荷降ろし時間の短縮によるドライバーの拘束時間の削減
- 接車時間短縮によるバスの効率的な運用

6.パイロット事業案

(2) 積込み時間の厳守（待機時間の削減）

＜現状の課題＞

- 積込み時間が次の理由により不明確となっていることから、荷待ち時間が発生している
 - ・ 当日生産の上がり待ちがある（保管スペース不足等）
 - ・ 前に到着しているトラックの荷積み待ち

《実証実験》

- 計画的な生産を行い、上がり待ちが発生しないように在庫を調整する
 - ・ 無理な製造工程がないか確認、見直し
 - ・ 上がり待ちのある製品の前倒し生産
- 実証実験では18時までに荷積みを終了する

＜効果＞

- 運行指示（改善基準告示）に基づいた適正な運行が可能

6.パイロット事業案

(3) 製品の上がり待ちの事前連絡 および接車時間の連絡等（待機時間の削減）

＜現状の課題＞

- 時間通りに到着しても製品の準備ができておらず、荷積みができないことがある
- ドライバーへの製品の上がり待ちの連絡が遅れるため、到着後に荷待ち時間が生じている
- 出荷時刻が不明確なため、ドライバーは早めに出勤するため、荷待ち時間が発生した場合など、拘束時間が長くなる

《実証実験》

- 実証実験前日の18時までに、生産の状況を運送事業者へ連絡する
- 上記事前の連絡により、翌日のドライバーの運行計画を立て、ドライバーの出勤時間を確定（後倒し）させる

＜効果＞

- 運行指示（改善基準告示）に基づいた適正な運行が可能
- 不要な拘束時間の削減

6.パイロット事業案

(4) 着荷主への荷降ろし時間の前倒し

<現状の課題>

- 製品の荷降ろし待ちが次の理由により発生している
 - ・東北便のバースは基本1バースを利用
- ・前に到着している荷降ろし待ちがある

《実証実験》

- 到着時刻が重ならないように接車時間を調整する
 - ・火・金曜日は他地域専用バースが1バース空きとなるため、各便ごとに接車時間を調整する
 - 荷降ろし時間を前倒しする
 - ・通常7時~のところ、1時間程度前倒しする
- ※(2)の実証実験により、到着時間の前倒しが可能となる

<効果>

- 運送事業者(ドライバー)
 - ・荷降ろし時間の削減による拘束時間の適正化
 - ・運行指示(改善基準告示)に基づいた適正な運行が可能

6.パイロット事業案

(5) 荷積み（帰り荷）待機時間の削減

<現状の課題>

- 帰り荷（原料）の発注内容が当日確定するため発注依頼が遅く、帰り便の原料荷積み待ちが発生している

《実証実験》

- 帰り荷（原料）の発注依頼を当日午前中までに行うことを徹底する

<効果>

- 運行指示（改善基準告示）に基づいた適正な運行が可能

7. 運送業界の課題に対して行政等への協力が 必要と思われることや課題等（ご参考）

- ▶ 運送事業者B社（関東支店）、運送事業者C社
 - ▶ 荷主に対し、制度等を行政側から周知してもらうことが必要。例えば、ドライバーの配送ルートを荷主に配慮いただくことも必要。（物理的に運転時間や拘束時間がオーバーする等、荷主も考える 等）
 - ▶ 労働環境が悪いので担い手がいない
 - ▶ 若年層の車離れの問題
 - ▶ 近年の労働時間減少による賃金の問題
 - ▶ 若年層が求めているのは日中勤務・土日休日・平均的な給料だと思う
 - ▶ 女性ドライバーが減少した印象がある。現在働いている女性ドライバーも2トン車等、通常（大型）の荷役のある配送はしないのではないかと思う
 - ▶ 食品を扱っている以上、今後しばらくの間は陸上輸送に頼らざるを得ないと思う

8.今年度のスケジュール（案）

